

RESOLUÇÃO Nº 166 DE 15 DE SETEMBRO DE 2004

Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, e

Considerando que a aplicação e a eficácia do CTB, em especial da disposição contida no Art. 1º, parágrafo 3º, segundo a qual 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;

Considerando a necessidade de serem estabelecidos, para todo o território nacional, fundamentos para uniformidade e integração das ações do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando os fundamentos e os objetivos do Estado democrático de Direito, em especial a cidadania e a dignidade da pessoa humana para construção de uma sociedade livre e justa, com respeito aos direitos e deveres individuais e coletivos;

Considerando os anseios e propósitos expressos pela sociedade brasileira em todos os fóruns de discussão de políticas públicas para o trânsito, com ampla participação dos segmentos que a constituem, pessoas e entidades, órgãos e comunidades,

RESOLVE:

Art. 1º. Ficam aprovadas as diretrizes da Política Nacional de Trânsito – PNT, constantes do Anexo desta Resolução.

Art. 2º. Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União, ouvidos os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, a formulação do Programa Nacional de Trânsito.

Art. 3º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

AILTON BRASILIENSE PIRES
Presidente

LUIZ CARLOS BERTOTTO
Ministério das Cidades – Titular

RENATO ARAUJO JUNIOR
Ministério da Ciência e Tecnologia – Titular

JUSCELINO CUNHA
Ministério da Educação – Titular

EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes – Titular

CARLOS ALBERTO F DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

EUGENIA MARIA SILVEIRA RODRIGUES
Ministério da Saúde – Suplente

AMILTON COUTINHO RAMOS
Ministério da Defesa – Suplente

ANEXO

1. INTRODUÇÃO

A segurança no trânsito é um problema atual, sério e mundial, mas absolutamente urgente no Brasil. A cada ano, mais de 33 mil pessoas são mortas e cerca de 400 mil tornam-se feridas ou inválidas em ocorrências de trânsito. Nossos índices de fatalidade na circulação viária são bastante superiores às dos países desenvolvidos e representam uma das principais causas de morte prematura da população economicamente ativa

As ocorrências trágicas no trânsito, grande parte delas previsíveis e, portanto, evitáveis, consideradas apenas as em áreas urbanas, causam uma perda da ordem de R\$ 5,3 bilhões por ano, valor esse que, certamente, inibe o desenvolvimento econômico e social do país.

Desde a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB em 1997, houve um despertar de consciência para a gravidade do problema. No entanto, o estágio dessa conscientização e sua tradução em ações efetivas ainda são extremamente discretos e insuficientes para representar um verdadeiro enfrentamento da questão.

Para reduzirem-se as ocorrências e implementar-se a civilidade no trânsito, é preciso tratá-lo como uma questão multidisciplinar que envolve problemas sociais, econômicos, laborais e de saúde, onde a presença do estado de forma isolada e centralizadora não funciona.

O verdadeiro papel do estado é assumir a liderança de um grande e organizado esforço nacional em favor de um trânsito seguro, mobilizando, coordenando e catalisando as forças de toda a sociedade.

A Política Nacional de Trânsito tem o cidadão brasileiro como seu maior beneficiário. Traça rumos e cria condições para a abordagem do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, ao transporte em suas diferentes modalidades, à educação, à saúde e ao meio ambiente.

A Política Nacional de Trânsito tem por base a Constituição Federal; como marco legal relevante o Código de Trânsito Brasileiro; como referenciais a Convenção de Viena (Convenção sobre o Tráfego Viário de Viena, à qual o Brasil aderiu, por meio do Decreto 86.714, de 10 de dezembro de 1981) e o Acordo Mercosu (Acordo sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, autorizado por Decreto de 3 de agosto de 1993.); por agente o Sistema Nacional de Trânsito - SNT, conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, cuja finalidade é o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e educação continuada de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

A gestão do trânsito brasileiro é responsabilidade de um amplo conjunto de órgãos e entidades, devendo os mesmos estar em constante integração, dentro da gestão federativa, para efetiva aplicação do CTB e cumprimento da Política Nacional de Trânsito, conforme descrição sucinta a seguir:

a) Ministério das Cidades: os assuntos de sua competência são o saneamento ambiental, os programas urbanos, a habitação, o trânsito e o transporte e mobilidade urbana. O Ministério das Cidades é o coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito - SNT e a ele está vinculado o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e subordinado o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Cabe ao Ministério presidir o Conselho das Cidades e participação na Câmara Interministerial de Trânsito.

b) Câmara Interministerial de Trânsito: constituída por dez Ministérios, tem o objetivo de harmonizar os respectivos orçamentos destinados às questões de trânsito.

c) Conselho Nacional de Trânsito: constituído por representantes de sete Ministérios, tem por competência, dentre outras, estabelecer as normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro e estabelecer as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.

d) Conferência Nacional das Cidades: prevista no Estatuto das Cidades, é realizada a cada dois anos e tem por objetivo propor princípios e diretrizes para as políticas setoriais e para a política nacional das cidades.

e) Conselho das Cidades: colegiado constituído por representantes do estado em seus três níveis de governo e da sociedade civil - 71 membros titulares e igual número de suplentes, e mais 27 observadores -, tem por objetivo estudar e propor diretrizes para o desenvolvimento urbano e regional com a participação social.

f) Departamento Nacional de Trânsito: órgão executivo máximo da União, cujo dirigente preside o Contran e que tem por finalidade, dentre outras, a coordenação e a supervisão dos órgãos delegados e a execução da Política Nacional de Trânsito.

g) Câmaras Temáticas: órgãos técnicos compostos por representantes do estado e da sociedade civil e que tem a finalidade de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico para decisões do Contran. São seis Câmaras Temáticas, cada qual com treze membros titulares e respectivos suplentes.

h) Fórum Consultivo de Trânsito: colegiado constituído por 54 representantes, e igual número de suplentes, dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e que tem por finalidade assessorar o Contran em suas decisões.

i) Sistema Nacional de Trânsito: 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, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação e fiscalização de trânsito, policiamento, julgamento de recursos a infrações de trânsito e aplicação de penalidades. Conta, atualmente, com cerca de 1.240 órgãos e entidades municipais, 162 estaduais e 6 federais. Congregando mais de 50.000 mil profissionais.

A Política Nacional de Trânsito, como marco referencial, considera um conjunto de fatores históricos, culturais, sociais e ambientais que caracteriza a realidade brasileira. A partir do cenário assim constituído, a Política em questão integra objetivos e diretrizes que buscam traduzir valores, princípios, aspirações e anseios da sociedade, em busca do exercício pleno da cidadania e da conquista da dignidade humana e da qualidade de vida plena.

A Política Nacional de Trânsito, prevista no Código de Trânsito Brasileiro, que incumbe o Sistema Nacional de Trânsito propor e o Conselho Nacional de Trânsito de estabelecer suas diretrizes, deve se harmonizar com as políticas estabelecidas por outros Conselhos Nacionais, em especial com o Conselho das Cidades, órgão colegiado que reúne representantes do poder público e da sociedade civil e que tem por foco o desenvolvimento urbano e regional, a política fundiária e de habitação, o saneamento ambiental, o trânsito e o transporte e mobilidade urbana, além do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, e do Conselho Nacional da Saúde.

2. POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO

2.1. Marco Referencial

A Política Nacional de Trânsito é instrumento da Política de Governo expressa no Plano Brasil para Todos e que tem por macro-objetivos:

- a) O crescimento com geração de trabalho, emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor de desigualdades regionais.
- b) Inclusão social e redução das desigualdades sociais.
- c) Promoção e expansão da cidadania e fortalecimento da democracia.

2.1.1. Segurança de Trânsito

O trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito. Considera-se trânsito 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 (Art. 1º § 2º do CTB).

Estatísticas de acidentes de trânsito indicam a ocorrência de cerca de 350 mil acidentes anuais com vítimas em todo o país, dos quais resultam cerca de 33 mil mortos e 400 mil feridos.

Estudo desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada- IPEA em parceria com a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP e o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, com a finalidade de mensurar o custo social decorrente do acidente de trânsito em aglomerados urbanos, aponta um montante anual de 5,3 bilhões de reais. Projetando-se esse valor para incluir os acidentes ocorridos nas vias rurais (Vias rurais – estradas e rodovias, CTB – Anexo I), estima-se um custo social total anual da ordem de 10 bilhões de reais.

Segundo o Informe Mundial sobre Prevenção de Acidentes causados no Trânsito, publicado pela Organização Mundial da Saúde em 2004, estudos demonstram que os acidentes de trânsito têm um impacto desproporcional nos setores mais pobres e vulneráveis da população. Estatísticas brasileiras indicam que cerca de 30% dos acidentes de trânsito são atropelamentos, e causam 51% dos óbitos.

A estatística nacional de acidentes de trânsito no Brasil, que deveria representar a consolidação das informações de todos os órgãos e entidades de trânsito, mesmo após a implantação, pelo DENATRAN, do Sistema Nacional de Estatísticas de Trânsito (SINET), ainda é imprecisa e incompleta, dada à precariedade e falta de padronização da coleta e tratamento das informações.

2.1.2. Educação para o trânsito

A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito (CTB, capítulo V).

A educação para o trânsito deve ser promovida desde a pré-escola ao ensino superior, por meio de planejamento e ações integradas entre os diversos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e do Sistema Nacional de Educação. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, mediante proposta do Conselho Nacional de Trânsito e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, cabe ao Ministério da Educação, promover a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar sobre segurança de trânsito, além de conteúdos de trânsito nas escolas de formação para o magistério e na capacitação de professores e multiplicadores.

A educação para o trânsito ultrapassa a mera transmissão de informações. Tem como foco o ser humano, e trabalha a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes. Não se limita a eventos esporádicos e não permite ações descoordenadas. Pressupõe um processo de aprendizagem continuada e deve utilizar metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e clientela diferenciada.

A educação para o trânsito tem como mola mestra a disseminação de informações e a participação da população na resolução de problemas, principalmente quando da implantação de mudanças, e só é considerada eficaz na medida em que a população alvo se conscientiza do seu papel como protagonista no trânsito e modifica comportamentos indevidos. Uma comunidade mal informada não reage positivamente a ações educativas.

A educação inclui a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito - enfatizando a co-responsabilidade governo e sociedade, em busca da segurança e bem-estar.

O governo e a sociedade brasileira vêm se mostrando a cada dia mais sensíveis e atentos ao investimento e à participação em ações educativas de trânsito. É preciso fomentar e executar programas educativos contínuos, junto às escolas regulares de ensino e junto à comunidade organizada, centrados em resultados e integrados aos outros aspectos da gestão do trânsito, principalmente com relação à segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização.

A formação e a capacitação de condutores e instrutores dos Centro de Formação de Condutores - CFC é outro campo a se priorizar, para que as exigências do Código de Trânsito Brasileiro possam ser cumpridas com eficiência e possam fazer parte do currículo dos cursos a discussão da cidadania e de valores.

2.1.3 Mobilidade, Qualidade de Vida e Cidadania

A mobilidade do cidadão no espaço social, centrada nas pessoas que transitam e não na maneira como transitam, é ponto principal a ser considerado, quando se abordam as questões do trânsito, de forma a considerar a liberdade de ir e vir, de atingir-se o destino que se deseja, de satisfazer as necessidades de trabalho, de lazer, de saúde, de educação e outras.

Sob o ponto de vista do cidadão que busca melhor qualidade de vida e o seu bem estar social, o trânsito toma nova dimensão. Deixa de estar associado, de forma preponderante, à idéia de fluidez, de ser relacionado apenas aos condutores de veículos automotores e de ser considerado como um fenômeno exclusivo dos grandes centros urbanos, para incorporar as demandas de mobilidade peculiares aos usuários mais frágeis do sistema, como as crianças, os portadores de necessidades especiais e os idosos.

O direito de todos os cidadãos de ir e vir, de ocupar o espaço público e de conviver socialmente nesse espaço, são princípios fundamentais para compreender a dimensão do significado expresso na palavra trânsito. Tal abordagem, ampliando a visão sobre o trânsito, considera-o como um processo histórico-social que envolve, principalmente, as relações estabelecidas entre as pessoas e o espaço, assim como as relações das pessoas entre si.

A violência no trânsito e a drástica redução da qualidade de vida no meio urbano, conseqüência direta dos problemas de mobilidade e ordenamento, leva à necessidade de adoção de novos modelos de desenvolvimento urbano e de transporte, e da introdução, nas políticas públicas, dos preceitos de sustentabilidade e desenvolvimento.

Longe dos grandes centros, também vivem pessoas que se locomovem, muitas vezes em condições precárias, sobre lombos de animais, em carrocerias de pequenos veículos, a pé, em vias inadequadas, muitas vezes sem condições mínimas de segurança.

2.1.3.1 O transporte e o trânsito

O transporte por modo rodoviário ocupa um papel fundamental na matriz do transporte brasileiro e constitui fator relevante na abordagem integrada das questões do trânsito. Estima-se que 96% das distâncias percorridas pelas pessoas ocorram em vias urbanas e rurais, 1,8% em ferrovias e metrô e o restante por hidrovias e meios aéreos. Em relação às cargas, 60,5% são transportadas em vias urbanas e rurais, 21% em ferrovias, 14% em hidrovias e o restante por gasodutos/oleodutos, ou meios aéreos (Geipot, 2001).

Nas áreas urbanas, os deslocamentos a pé e o uso do ônibus são as formas dominantes de deslocamento. Estima-se que no ano de 2001 estavam em circulação cerca de 115.000 ônibus, transportando 65 milhões de passageiros por dia. Os sistemas metroviários e ferroviários em operação nas regiões metropolitanas e grandes cidades transportam um volume diário da ordem de 5 milhões de passageiros.

Os automóveis, cuja produção anual gira em torno de 1,5 milhão de veículos, correspondem a mais de 80% da produção de veículos automotores - sendo que a maioria é movida a gasolina (93,1% em 2003 e 78,4% até julho de 2004 com a inclusão dos automóveis com combustível flexível gasolina/álcool - ANFAVEA). Observa-se, ainda, a produção anual de 1,0 milhão de motocicletas (ABRACICLO). O número de veículos no País tem crescido rapidamente nas últimas décadas: de 430.000 em 1950, para 3,1 milhões em 1970, chegando a 36,5 milhões em 2003.

O uso de combustíveis fósseis e o crescimento da demanda do transporte rodoviário incidem diretamente na emissão de poluentes pelos veículos motorizados. Embora compensado em parte pelo fato dos novos veículos produzidos pela indústria nacional emitirem menor

quantidade de poluentes por quilômetro rodado, a gravidade do problema se expressa por meio dos prejuízos à saúde da população em geral e, em particular, das pessoas idosas e das crianças.

O crescimento da população urbana e da frota de veículos tende a agravar mais a situação. Admitindo-se um crescimento anual de 2% a 3% da população urbana e de 4% da frota de veículos, pode-se estimar que até o ano 2010 poderão ser acrescentados cerca de cinquenta milhões de habitantes às áreas urbanas e vinte milhões de veículos à frota nacional. O grande desafio é como acomodar, com qualidade e eficiência, esses contingentes populacionais adicionais e os deslocamentos que eles farão, considerando que o aumento da frota de automóveis, de seu uso e da mobilidade tendem a agravar os problemas de congestionamento e poluição.

Tradicionalmente, as ações dos técnicos e decisões das autoridades têm privilegiado a circulação do automóvel, exigindo contínuas adaptações e ampliações do sistema viário, freqüentemente a custos elevados. Considerando que a ocupação per capita do espaço viário pelo automóvel é bem maior do que em relação ao ônibus, esta prioridade ao transporte individual consome recursos que, em muitos casos, poderiam ser orientados para a melhoria do transporte público.

A adaptação das cidades para o uso intensivo do automóvel tem levado à violação da natureza, das áreas residenciais e de uso coletivo, bem como à degradação do patrimônio histórico e arquitetônico, devido à abertura de novas vias, ao remanejamento do tráfego para melhorar as condições de fluidez e ao uso indiscriminado das vias para o trânsito de passagem.

2.1.3.2 A cidadania, a participação e a comunicação com a sociedade

Historicamente, o trânsito foi tratado como uma questão policial e de comportamento individual dos usuários, carecendo de um tratamento no campo da engenharia, da administração do comportamento e da participação social.

Um trânsito ruim e no limite criminoso, por falta de consciência dos seus perigos e por falta de punição, aproxima-nos da barbárie e do caos. Por outro lado, um trânsito calmo e previsível estabelece um ambiente de civilidade e de respeito às leis, mostrando a internalização da norma básica da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecê-la é dever de todos.

O conceito de cidadania implica conflitos, já que, de um lado, está a idéia fundamental de indivíduo, e de outro, regras universais - um sistema de leis válido para todos em todo e qualquer espaço social. Assim considerando, é fundamental destacar a dimensão de cidadania inserida no trânsito, uma vez que este configura uma situação básica de diferença, diversidade, equidade, tolerância e de direitos humanos.

Diferentemente de algumas outras normas sociais, que podem ser rompidas ou ignoradas sem que ninguém perceba, as normas de trânsito produzem um efeito imediato, levando, sua obediência ou não, à manutenção da qualidade de vida do cidadão e da coletividade, ou a resultados desastrosos. Com isso, o trânsito configura-se em uma notável escola de e para a democracia.

No sentido do exercício democrático é que se coloca a pertinência e a legitimidade da participação da sociedade na discussão e na proposição de ações referentes ao trânsito, tido como fenômeno resultante da mobilidade dos cidadãos. É crescente a movimentação da coletividade buscando organizar-se. Por sua vez, os governos, nos diversos níveis, paulatinamente, vêm abrindo espaços e oportunidades à participação popular.

Priorizar e incentivar a participação da sociedade e promover a produção e a veiculação de informações claras, coerentes e objetivas, significa, assim, construir um ambiente favorável à implantação de uma nova cultura, orientada ao exercício do trânsito cidadão e da qualidade de vida.

2.1.4 Sistema Nacional de Trânsito: Desempenho, Integração e Relações com outros Setores

2.1.4.1 A Integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar em vigor vieram introduzir profundas mudanças no panorama institucional do setor. Para sua real implementação em todo o País, muito é preciso ainda investir, principalmente no que diz respeito à capacitação, fortalecimento e integração dos diversos órgãos e entidades executivos de trânsito, nas esferas federal, estadual e municipal, de forma a produzir efeito nacional, regional e local e buscando contribuir para a formação de uma rede de organizações que constituam, verdadeiramente, o Sistema Nacional de Trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece que o Sistema Nacional de Trânsito compõe-se de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, estendendo até estes as competências executivas da gestão do trânsito.

O atendimento a algumas exigências é condição indispensável à integração de cada município ao Sistema Nacional de Trânsito. Tais exigências estão expressas no Código, artigos 24 e 333, e em Resolução do CONTRAN.

A integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito independe de seu tamanho, receitas e quadro de pessoal. É exigida a criação do órgão de trânsito e da Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI, à qual cabe julgar os recursos interpostos pelos presumidos infratores.

Atualmente, encontram-se integrados ao SNT, cerca de 620 Municípios, mas inúmeros outros encontram-se carentes de orientação e preparo para a introdução das mudanças exigidas. Para implantação das orientações legais relativas à municipalização do trânsito, torna-se importante validar e implantar princípios e modelos alternativos para estruturação e organização dos sistemas locais, passíveis de adequação às diferentes realidades da administração municipal no Brasil e viabilizar apoio técnico-legal e administrativo aos municípios que buscam engajar-se nesse movimento de mudança.

Por outro lado, o investimento em fortalecimento e desenvolvimento institucional requerido não é isolado nem se restringe à gestão do trânsito, mas abrange outras áreas da gestão municipal. Os municípios, de forma geral, necessitam estruturar-se e capacitar-se para planejar e controlar o desenvolvimento dos espaços urbanos. O crescimento, nessas áreas, ocorre em muitos casos sem controle, com regulamentações sobre o uso e ocupação do solo precárias ou inexistentes, guiado de acordo com as leis de mercado referentes ao valor da terra e aos níveis relativos de acessibilidade. As áreas periféricas das cidades são, freqüentemente, ocupadas por população de baixa renda e nelas são, em geral, deficientes os serviços públicos como educação, saúde e transporte coletivo, além de existirem problemas ambientais relativos à erosão do solo, esgotamento sanitário e outros.

A gestão integrada do trânsito e do transporte local é mais um fator impulsionador da administração municipal eficaz já praticada nos municípios brasileiros.

Por fim, é necessário ter-se em mente a relação biunívoca do uso do solo com o trânsito e o transporte, pois cada edificação gera uma necessidade diferente de deslocamento, que deve ser atendida e, por outro lado, a movimentação de veículos, pessoas e animais interfere na implantação e utilização das edificações.

2.1.4.2. A avaliação dos resultados institucionais e organizacionais

A dificuldade das organizações para analisar sua performance, seus resultados efetivos, de forma a realimentar processos de planejamento estratégico, tático e operacional e corrigir rumos, origina-se, normalmente, na carência de orientações metodológicas claras e práticas de avaliação de resultados organizacionais.

Pode-se afirmar, a priori, que este panorama não é diferente no setor de trânsito. Além da carência de dados confiáveis sobre as ocorrências de trânsito, faltam indicadores eficazes para mensuração dos resultados e equipes preparadas para a prática da avaliação continuada. Neste particular, torna-se necessário investir na concepção, validação e aplicação de metodologias alternativas para a avaliação de resultados institucionais e organizacionais específicas para o

setor, inclusive na definição de indicadores de resultados adequados ao Sistema Nacional de Trânsito em sua totalidade.

2.1.4.3. Capacitação e Aperfeiçoamento Profissional

A capacitação de profissionais no setor de trânsito é condição indispensável para a efetiva gestão com qualidade das organizações do Sistema Nacional de Trânsito. A necessidade de capacitação e aperfeiçoamento abrange as funções gerenciais, técnicas, operacionais e administrativas.

2.1.5. Fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito

O setor de trânsito em geral conta com receitas provenientes de várias fontes, entre as quais dotações orçamentárias, multas, convênios, pedágios, IPVA, financiamentos, taxas de estacionamento, licenciamento e habilitação.

O setor vem sendo garantido, em grande parte, pela receita proveniente das multas, o que constitui um grande risco, uma vez que o desejável é um trânsito disciplinado com reduzido número de infrações. Assim, a gestão financeira do sistema trânsito deve orientar-se pela independência financeira com relação ao resultado de multas, a partir da constatação de que a arrecadação de tais recursos é variável e desejavelmente decrescente.

O Fundo Nacional de Segurança e Educação para o trânsito – FUNSET, previsto no artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro e criado pela Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, tem por finalidade custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito relativas à operacionalização da segurança e educação para o trânsito. Sua constituição inclui o percentual de 5% do valor das multas de trânsito arrecadadas pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Com relação à receita proveniente das multas de trânsito, sua aplicação deve ser destinada exclusivamente à melhoria do trânsito, conforme dispõe a lei, sendo proibido qualquer desvio de finalidade.

Outra fonte refere-se às receitas que cabem à União relativas à repartição de recursos provenientes do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT. De acordo com o Decreto nº 2.867, de 08 de dezembro de 1998, dos recursos arrecadados pelo DPVAT, cabem à União:

45% do valor bruto recolhido do segurado a crédito direto do Fundo Nacional de Saúde, para custeio da assistência médico hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito;

5% do valor bruto recolhido do segurado ao DENATRAN, para aplicação exclusiva, pelos Ministérios da Saúde, da Educação, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, em programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito, nos termos do artigo 78 do Código de Trânsito Brasileiro e da Resolução do CONTRAN nº 143/03.

A chamada Lei de Responsabilidade Fiscal veio reforçar o disciplinamento do emprego dos recursos com vinculação legal em sua aplicação, inclusive daqueles destinados à melhoria do trânsito.

2.2. Objetivos

A Política Nacional de Trânsito busca atingir cinco grandes objetivos, priorizados em razão de seus significados para a sociedade e para o cidadão brasileiro e de seus efeitos multiplicadores, em consonância com as demais políticas públicas. São eles:

1º Priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, visando à redução do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito e da emissão de poluentes e ruídos;

2º Efetivar a educação contínua para o trânsito, de forma a orientar cada cidadão e toda a comunidade, quanto a princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social, para uma convivência no trânsito de modo responsável e seguro;

3º Promover o exercício da cidadania, incentivando o protagonismo da sociedade com sua participação nas discussões dos problemas e das soluções, em prol da consecução de um comportamento coletivo seguro, respeitoso e não agressivo no trânsito, de respeito ao cidadão, considerado como o foco dos esforços das organizações executoras da Política Nacional de Trânsito;

4º Estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, propiciando as condições necessárias para sua locomoção no espaço público, de forma a assegurar plenamente o direito constitucional de ir e vir, e possibilitando deslocamentos ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos.

5º Promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades do SNT, aprimorando e avaliando a sua gestão.

2.3. Diretrizes Gerais

2.3.2. Aumentar a segurança de trânsito

2.3.2. Promover a educação para o trânsito

2.3.3. Garantir a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade ambiental a toda população.

2.3.4. Promover o exercício da cidadania, a participação e a comunicação com a sociedade

2.3.5. Fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito

2.4. Detalhamento das Diretrizes Gerais em Específicas

2.4.1. Aumentar a segurança de trânsito

2.4.1.1. Intensificar a fiscalização de trânsito.

2.4.1.2. Combater a impunidade no trânsito.

2.4.1.3. Promover a melhoria das condições de segurança dos veículos.

2.4.1.4. Promover a melhoria nas condições físicas e de sinalização do sistema viário, considerando calçadas e passeios.

2.4.1.5. Concluir e aprimorar a regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro.

2.4.1.6. Incentivar o desenvolvimento de pesquisas tecnológicas na gestão de trânsito.

2.4.1.7 Intensificar a fiscalização de regularidade da documentação de condutor, do veículo e das condições veiculares.

2.4.1.8. Padronizar e aprimorar as informações sobre vítimas e acidentes de trânsito no âmbito nacional.

2.4.1.9. Estabelecer bases legais para fiscalização de infrações por uso de bebida alcoólica e substâncias entorpecentes.

2.4.1.10. Aprimorar o atendimento às vítimas, no local do acidente de trânsito.

2.4.1.11. Disciplinar a circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de propulsão humana e de tração animal.

2.4.1.12. Aprimorar a gestão de operação e de fiscalização de trânsito.

2.4.1.13. Intensificar a fiscalização sobre a circulação dos veículos de transporte de carga, de transporte de produtos perigosos e de transporte de passageiros.

2.4.1.14. Tratar o trânsito, também, como uma questão de saúde pública.

2.4.1.15. Incentivar o desenvolvimento tecnológico dos veículos para aumento da segurança passiva e ativa.

2.4.2. Promover a educação para o Trânsito

2.4.2.1. Promover a educação para o trânsito abrangendo toda a população, trabalhando princípios, cidadania, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis à locomoção.

2.4.2.2. Promover a adoção de currículo interdisciplinar sobre segurança no trânsito, nos termos do CTB.

- 2.4.2.3. Promover a adoção de conteúdos curriculares relativos à educação para o trânsito, nas escolas de formação para o magistério, e a capacitação de professores multiplicadores.
 - 2.4.2.4. Promover programas de caráter permanente de educação para o trânsito.
 - 2.4.2.5. Promover a capacitação e o aperfeiçoamento técnico dos profissionais da área de trânsito.
 - 2.4.2.6. Promover a melhoria contínua do processo de formação e habilitação dos condutores.
 - 2.4.2.7. Intensificar a utilização dos serviços de rádio e difusão de sons e imagens para veiculação de campanhas educativas.
- 2.4.3. Garantir a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade ambiental a toda população
- 2.4.3.1. Priorizar a mobilidade de pessoas sobre a de veículos, incentivando o desenvolvimento de sistemas de transporte coletivo e dos não motorizados.
 - 2.4.3.2. Priorizar a mobilidade e acessibilidade das pessoas considerando os usuários mais frágeis do trânsito, como: crianças, idosos, pessoas com deficiências e portadores de necessidades especiais.
 - 2.4.3.3. Promover nos projetos de empreendimentos, em especial naqueles considerados pólos geradores de tráfego, a inclusão de medidas de segurança e sinalização de trânsito, incentivando para que os planos diretores municipais façam referência a sua implantação e prevejam mecanismos que minimizem os efeitos negativos decorrentes, inclusive com ônus ao empreendedor, quando couber.
 - 2.4.3.4. Promover a atuação integrada dos órgãos executivos de trânsito com órgãos de planejamento, desenvolvimento urbano e de transporte público.
 - 2.4.3.5. Promover a atuação integrada de municípios no tratamento do trânsito em regiões metropolitanas e nas cidades conurbadas.
 - 2.4.3.6. Estimular a previsão na legislação municipal, estadual e federal de mecanismos que exijam a construção, manutenção e melhoria de calçadas e passeios.
 - 2.4.3.7. Fomentar a construção de vias exclusivas para pedestres e ciclistas.
 - 2.4.3.8. Incentivar o desenvolvimento tecnológico de veículos para redução de emissão de poluentes e de ruído.
 - 2.4.3.9. Incentivar o desenvolvimento tecnológico de propulsão veicular menos poluente.
 - 2.4.3.10. Implementar a fiscalização e o controle dos níveis de emissão de poluentes e de ruído veicular na frota em circulação.
 - 2.4.3.11. Incentivar a realização de convênios entre os órgãos executivos de trânsito municipais e os órgãos executivos rodoviários, para o tratamento conjunto nas vias rurais que atravessam áreas urbanas.
 - 2.4.3.12. Minimizar os efeitos negativos causados pelo trânsito no meio ambiente e melhorar a qualidade dos espaços urbanos.
 - 2.4.3.13. Estimular a fiscalização para coibir o transporte ilegal de passageiros.
- 2.4.4. Promover o exercício da cidadania, a participação e a comunicação com a sociedade.
- 2.4.4.1. Estimular a participação da sociedade em movimentos voltados à segurança e à cidadania no trânsito.
 - 2.4.4.2. Estimular a criação de ouvidorias e outros canais de comunicação da população com os órgãos e entidades do SNT.
 - 2.4.4.3. Fomentar a divulgação das ações de planejamento, projeto, operação, fiscalização e administração do trânsito.
 - 2.4.4.4. Divulgar e disponibilizar à sociedade estudos técnicos, estatísticas, normas e legislação.
 - 2.4.4.5. Desestimular a utilização de situações condenadas pela legislação de trânsito, na veiculação de publicidade em geral.
 - 2.4.4.6. Promover a sensibilização da opinião pública para o tema trânsito, através da mobilização dos meios de comunicação social, com engajamento dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

2.4.5. Fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito

2.4.5.1. Promover a estruturação organizacional, o dimensionamento de recursos humanos e materiais adequados, a modernização e a melhoria de desempenho dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

2.4.5.2. Promover a capacitação dos profissionais que atuam nos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

2.4.5.3. Difundir e disponibilizar experiências exitosas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

2.4.5.4. Promover a integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito.

2.4.5.5. Criar mecanismos de avaliação institucional e organizacional, avaliar os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e divulgar os resultados.

2.4.5.6. Criar formas e mecanismos que garantam a sustentabilidade financeira do Sistema Nacional de Trânsito, não vinculados à arrecadação provenientes de multas de trânsito.

2.4.5.7. Estimular a criação de Conselhos Gestores dos fundos de arrecadação previstos na legislação de trânsito.

2.4.5.8. Aplicar os recursos de multa exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

2.4.5.9. Promover a criação de indicadores que permitam avaliar a qualidade do trânsito.

2.4.5.10. Promover o amplo acesso às informações de trânsito por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

2.4.5.11. Estimular o relacionamento e articulação dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito entre si.

2.4.5.12. Gerar e disponibilizar, aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, documentação e manuais técnicos de trânsito.

2.4.5.13. Aprimorar a interpretação uniforme da legislação de trânsito para fins de sua aplicação.