

# Cadernos ASLEGIS

ISSN 1677-9010 / [www.aslegis.org.br](http://www.aslegis.org.br)

## Um perfil do Código de Trânsito Brasileiro

**João Luiz de Pontes Vieira**

*Assessor Legislativo da Câmara dos  
Deputados (Área de Desenvolvimento  
Urbano e Transportes)*

A pouco mais de um mês de sua entrada em vigor, o Código de Trânsito Brasileiro já diz a que veio: observou-se, de imediato, uma corrida dos veículos em circulação às oficinas, para a eliminação das suas deficiências mecânicas e de equipamentos, o que vem favorecer os fatores de segurança nas vias urbanas e rodovias. E o mais importante: os primeiros resultados das pesquisas nas maiores cidades do País revelam uma redução ponderável do número de acidentes e mortes no trânsito.

Alguns dados demonstram que a quantidade alarmante desses sinistros vinha garantindo ao Brasil uma indesejada posição recordista em nível mundial – nossos números chegavam a ser dez vezes mais elevados que os observados nos países da Europa e da América do Norte. Os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de morte para a população brasileira na faixa etária dos 4 aos 49 anos. Ao atingir principalmente pessoas jovens e em idade produtiva, a morte e a invalidez decorrentes de um trânsito violento têm representado brutal tragédia social. Como conseqüências, além dos traumas familiares muitas vezes irreparáveis, são significativos os encargos para a saúde pública e a Previdência, que acabam arcando com custos altíssimos de hospitalização, reabilitação e aposentadorias precoces.

Para combater esse quadro nefasto, foi chegada a hora de serem definidas, a exemplo de outros países bem sucedidos na luta contra a violência no trânsito, regras mais rigorosas e procedimentos mais modernos para o controle das infrações de trânsito, para o melhor ordenamento do tráfego e a maior segurança de veículos e pedestres.

Um primeiro esboço do novo Código foi gerado no Ministério da Justiça e encaminhado ao Congresso Nacional em 1993. Em sua justificativa, considerava-se que “a inadequação tanto da legislação como da justiça às reais demandas do Sistema de Trânsito, exponencialmente crescentes em função do maciço e privilegiado uso do automóvel como meio de transporte tem, juntamente com a falta de sentimento de cidadania, estimulado o desrespeito à lei, com conseqüente crescimento da violência no trânsito”.

De inovador, o anteprojeto apresentava um ordenamento mais direto, menos dependente de regulamentações do que o Código Nacional de Trânsito então vigente. Instituiu um Sistema de Trânsito com extensão nos três níveis de governo, cada qual com responsabilidades específicas, e previa, ainda, a possibilidade de criação de órgãos de trânsito municipais.

O trânsito seguro passou a ser considerado um direito de cidadania. O anteprojeto atualizou regras de circulação e introduziu normas relativas ao comportamento e à segurança de condutores e pedestres. E adaptou os procedimentos sobre habilitação e formação de condutores às regras internacionais estabelecidas pela Convenção de Viena de 1968, sobre trânsito viário.

No que concerne à tipificação das infrações de trânsito, promoveu uma revisão de sua sistemática e estabeleceu penalidades capazes de reprimir condutas transgressoras. Para certos tipos de infratores, ou para aqueles condenados judicialmente por delito de trânsito, estabeleceu exigência de curso de reciclagem de trânsito.

As autuações e procedimentos administrativos de aplicação da penalidade e de julgamento de recursos ficaram sujeitos ao conhecimento do infrator e ao princípio constitucional do direito de defesa. A par disso, o anteprojeto cuidou da preservação da agilidade processual como instrumento necessário contra a impunidade. Paralelamente, estabeleceu rito próprio e prazos céleres para o julgamento das autuações e dos recursos apresentados.

Deu, também, destaque especial à educação para o trânsito, envolvendo, nas campanhas educativas, a responsabilidade dos meios de comunicação de massa.

No que se refere aos veículos, estabeleceu novas normas sobre identificação, registro e licenciamento. Cuidou com mais rigor da segurança veicular, atribuindo aos fabricantes e às oficinas mecânicas a responsabilidade devida por seus produtos e serviços.

Esses foram os principais pontos da proposta do Poder Executivo para um código de trânsito abrangente e necessário ao Brasil.

Ressalte-se que a versão encaminhada à Câmara dos Deputados veio enriquecida e aprimorada com alterações ao texto original do Ministério da Justiça, decorrentes de sugestões apresentadas por cidadãos e entidades diversas.

Na Câmara dos Deputados, novas contribuições foram oferecidas, sendo relevante a que estabeleceu uma divisão racional das atribuições e competências entre as três esferas de governo: federal, estadual e municipal.

Merece destaque o que se chamou de "municipalização do trânsito", ou seja, as atribuições conferidas aos municípios no sentido de administrar o trân-

sito, em âmbito local. Assim, questões de circulação, inclusive o controle de velocidade, de estacionamento e parada de veículos, enfim, aquelas que concernem ao uso do sistema viário, passariam para a fiscalização municipal.

Na esfera estadual continuariam os controles sobre os veículos – registro, licenciamento e vistorias, além do processo de habilitação e renovação da Carteira de Habilitação, controle das infrações cometidas, cursos de reciclagem etc.

Dois capítulos foram acrescentados ao Substitutivo apresentado pela Câmara: o primeiro, “Do cidadão”, em que ficam explícitos os direitos de todos quanto a solicitar providências ao Poder Público sobre questões de sinalização, implantação de equipamentos de segurança, e até sugerir alterações em normas e legislação de trânsito. O segundo, “Da Engenharia de Tráfego, da Operação e Fiscalização”, que se refere a normas e padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Também nesse capítulo o Substitutivo dispõe sobre a forma de controle dos projetos de edificação situados em pólos atrativos de tráfego. Desta forma, o Código preocupa-se também com as implicações que possa ter sobre o trânsito a realização de empreendimentos que signifiquem concentração ou expansão urbana.

Ao capítulo “Da Educação para o Trânsito” foram acrescentados dispositivos tratando de cursos de direção defensiva e de primeiros socorros e sobre a atuação do Ministério da Saúde, quanto a condutas adequadas de primeiros socorros e remoção de vítimas.

Vários dispositivos foram incluídos no capítulo “Veículos”, especialmente no que toca à segurança veicular e ao transporte de passageiros. A questão da segurança foi reforçada com a obrigatoriedade de medidas adequadas e do uso de equipamentos específicos por condutores e passageiros.

Em especial, o processo de habilitação foi tornado mais rigoroso com a criação da Permissão para Dirigir, como uma etapa para a obtenção da Carteira de Habilitação definitiva.

Com base na experiência de outros países, foi criado um sistema de pontuação por infração cometida, sujeitando o condutor a um limite de pontos, o qual, se ultrapassado no período de um ano, impõe a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação.

Capítulo próprio foi dedicado aos crimes de trânsito, em que foram tipificadas transgressões não previstas pela legislação penal.

No Senado Federal, o projeto de Código teve mantida a mesma estrutura levada da Casa de origem, e mereceu ainda o cuidado de não ser alvo de excessivas remissões a regulamentações posteriores. O esforço empreendido pelo Senado deu-se no sentido de uma redução de dispositivos relacionados

com preceitos de duvidosa exequibilidade, ou matérias, como peso e dimensão de veículos, que estivessem sujeitas a alterações tecnológicas. As normas referentes a essas matérias foram dirigidas para o ordenamento infralegal.

O cuidado com o meio ambiente levou a que vários dispositivos dispusessem sobre a preservação ambiental, incluindo aí, principalmente, o controle dos níveis de emissão de poluentes e de ruídos. A partir dessa preocupação, algumas normas passaram a contemplar o uso da bicicleta e os direitos e deveres dos ciclistas, os quais, em muitos casos, se equiparam aos dos pedestres. Daí a mudança na denominação do capítulo "Dos Pedestres", no projeto da Câmara, para "Dos Pedestres e Condutores de Veículos não Motorizados", no Substitutivo apresentado pelo Senado.

A mais expressiva contribuição do Substitutivo do Senado ao Código de Trânsito Brasileiro deu-se no capítulo "Dos Crimes de Trânsito", quer reavaliando, quer enriquecendo e ainda detalhando os dispositivos apresentados pela Câmara. Este capítulo mereceu por parte do relator do Senado uma atenção muito especial, sendo embasado por pareceres de muitos juristas da área penal.

De volta à Câmara dos Deputados, esteve em apreciação o Substitutivo apresentado pelo Senado. É preciso salientar que nesse processo de revisão do Código, entre a Câmara e o Senado, foram os congressistas tomando consciência de que muitos dispositivos se afiguravam de difícil aplicabilidade ou inviáveis quanto à operacionalização. Desta forma, um "pente fino" acabou por suprimi-los.

A votação em Plenário, de emenda por emenda, aprovou a maioria dos dispositivos apresentados pelo Senado e restabeleceu parte dos dispositivos apresentados pela Câmara.

Enviado para sanção, o projeto recebeu alguns vetos, muitos dos quais dirigidos a artigos que obrigavam o exame psicológico para a obtenção da Habilitação e renovação da carteira de motorista.

Logo em seguida, o próprio Governo encaminhou novo projeto, para ser votado em regime de urgência, restabelecendo muitos dos dispositivos vetados, mas deles excluindo o exame psicológico e regulamentando, também, o FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito. O projeto foi aprovado, com o exame psicológico passando a ser obrigatório somente para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, dispensando-o nas renovações.

Poucos dias após a aprovação, no Congresso, das revisões feitas pelo Governo, o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor. Isto se deu em 22 de janeiro deste ano.

A mídia já vinha concedendo destaque às futuras regras de trânsito. Mas,

apesar de dar realce essencialmente aos capítulos das infrações e penalidades, só isso já era muita informação para ser assimilada em pouco tempo, pela maioria das pessoas.

O fato é que o Código de Trânsito Brasileiro encontrou muita gente ainda desprevenida e desatenta. O quadro foi quase de suspense: condutores e pedestres desinformados, face à face com regras e mais regras para serem aprendidas e respeitadas da noite para o dia, sob a ameaça de pesadas multas, cassação da carteira de motorista, retenção do veículo e até detenção do infrator.

Nos primeiros dias a mídia "fez a festa", à espreita dos transgressores. Parecia comprazer-se em amedrontar, em participar da aplicação de um tratamento de choque, bem ao estilo autoritário. E a autoridade foi inflexível, mesmo estando ela, também, ainda despreparada.

As multas multiplicaram-se, não importava se a infração era de natureza leve ou média. Contudo, o art. 267, do Código diz:

*"Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência mais educativa".*

Tal recomendação, quem sabe, poderia ter sido aplicada a muitos condutores. Mas, não. Só quem recebeu advertência, e verbal, no sentido educativo, foram os pedestres. E isso porque, para eles, as penalidades ainda não foram regulamentadas.

Diante desse clima de terror, houve reações sensatas, mas também outras extremas. Em Belo Horizonte o DETRAN teve maior sensibilidade e resolveu não multar ninguém nos primeiros quinze dias — um período de adaptação ao novo Código. Já o Senador Odacir Soares (RR) foi mais longe: entrou com um projeto que determinava a suspensão da vigência do Código por doze meses.

De início, o próprio DENATRAN chegou a anunciar que nos primeiros trinta dias o Código só valeria parcialmente. Até o dia 21 de fevereiro, os novos valores das multas seriam cobrados apenas para as infrações mais pesadas, que pusessem em risco as vidas de motoristas e pedestres. Contudo, esse anúncio não vingou por absoluta falta de apoio legal.

Também, segundo o DENATRAN, a questão da pontuação pelas infrações cometidas começaria a contar a partir de uma data posterior. Esta, na minha opinião, é uma questão da qual não se pode fugir, porque exige que o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH) esteja implantado em todo o País, o que demanda ainda algum tempo. Por enquanto, o RENACH

só está implantado em nove unidades da Federação.

Como afirmou o Prof. David Duarte Lima, Doutor em Segurança de Trânsito, em artigo no Correio Braziliense de 6/1/98, "...se alguém pensa que o novo Código fará mágica, que a partir do dia 23 o trânsito será uma maravilha, está redondamente enganado. O novo Código dará muito trabalho: para os DETRANs, para as Polícias Militares, para o DENATRAN, para o CONTRAN..."

Certamente, eles terão muito o que aprender para pôr em prática e fiscalizar corretamente as novas regras. Quanto a isso, reforça, ainda, o prof. David D. Lima, no mesmo artigo: "É imprescindível melhorar e complementar a infra-estrutura que ampare a transição, que aponte os caminhos a seguir e que seja o sustentáculo das modificações. As organizações que se dedicam à melhoria do trânsito têm uma enorme responsabilidade. São elas que têm o dever de educar e orientar o cidadão nesse novo tempo. Todas as esferas de governo devem assumir integralmente suas responsabilidades e preparar os fiscais e os policiais de trânsito para a nova realidade. Devem ainda adequar sua estrutura organizacional às novas exigências".

Passado o primeiro mês de vigência, a "festa" parece ter tido reduzido o seu ritmo frenético, mas deixou marcado o que foi o despreparo de todos. O CONTRAN, com nova composição – e premido a apresentar resultados – emitiu resolução obrigando o uso do cinto de segurança de três pontos em todos os bancos. Encosto de cabeça, idem. Logo se viu ser impossível se instalar o cinto de três pontos no assento do meio do banco traseiro. Além disso, nem todos os modelos de veículos possuem coluna lateral ao banco traseiro, onde se possa instalar o cinto de três pontos. De imediato, o CONTRAN teve que rever essa decisão.

O art. 64 do Código diz: "*Crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN*". Certa dona-de-casa foi multada porque transportava um dos seus filhos menores no banco da frente. Ocorre que o banco traseiro já estava ocupado pelos outros filhos menores. Aflita, ela perguntou ao guarda que a multou: "Como vou poder levar meus filhos?" Resposta do guarda: "Não vai poder. O jeito é vender um deles..." Isso não é anedota. Foi documentado pela televisão, e causou indignação. Felizmente, a resolução regulando essa questão já foi emitida, atentando para esse detalhe de pais com muitos filhos menores e, evidentemente, para os veículos que só possuam bancos dianteiros.

Quanto ao controle de velocidade, sabe-se que os radares são inibidores do excesso, mas não necessariamente têm que ficar dissimulados, aguardando pelos afoitos e incautos. Essa tem sido, na realidade, a forma mais fácil de arrecadação de recursos pelos DETRANs. É essencialmente punitiva, mas não

necessariamente educativa. Daí o CONTRAN ter sido induzido a emitir resolução estabelecendo que qualquer radar, sensor ou barreira eletrônica deverá ser identificado com antecipação pelo condutor, por meio de placas de sinalização.

Cerca de oitenta artigos do Código de Trânsito Brasileiro precisam ser regulamentados pelo CONTRAN. O prazo previsto para essa regulamentação, bem como para revisar todas as suas resoluções anteriores, é de duzentos e quarenta dias. As resoluções do CONTRAN existentes até a data de publicação do Código continuam em vigor naquilo em que com ele não conflitem.

De qualquer forma, não serão essas regulamentações as únicas responsáveis pelo sucesso do Código. Desde o início de sua elaboração sempre se teve o cuidado no sentido de que ele não criasse demandas que não pudessem ser atendidas. Contudo, ainda restaram dispositivos que, na prática, a meu ver, terão apenas o valor de recomendações, porque dificilmente sua desobediência será controlada, por absoluta dificuldade de fiscalização. Quem se der ao trabalho de ler o Código e anotar esses casos, verá.

Mesmo as infrações graves que não resultem em acidentes, a menos que exista um guarda de trânsito no local, poderão passar despercebidas. E em nossas grandes cidades andam-se quilômetros sem se encontrar um só. Também não é de se esperar que em cada esquina haja um agente com caderninho na mão...

Como as questões de circulação, parada e estacionamento são agora controladas pelos municípios, os quais, na maior parte dos casos, não se encontram preparados para isso, convênios deverão ser estabelecidos com o órgão de trânsito estadual para resolver o problema. Isso se o município reconhecer que não dá conta da tarefa e aceitar submeter-se aos termos do convênio.

No começo do mês de março houve um impasse no Rio de Janeiro. A Prefeitura achou que poderia controlar o trânsito com seus guardas municipais, e dispensou a Polícia Militar do Estado dessa função. O Governador do Estado não gostou do episódio. A Guarda Municipal tentou, mas não teve competência para enfrentar os problemas. A Prefeitura quis reaver os serviços da Polícia Militar, mas o Governador, dando-se por ofendido, não autorizou a volta da polícia. A cidade ficou sem fiscalização, até segunda ordem.

Uma outra questão emergente está relacionada aos meios de transporte em zona rural. Todos sabemos que nessas zonas deste imenso País, não há praticamente linhas regulares de ônibus. O transporte de passageiros e cargas é feito nos chamados paus-de-arara, em veículos adaptados e precários. Evidentemente, a questão da segurança dos passageiros é fundamental e o Código teria que se preocupar com a insegurança desses transportes. Tal cuidado está refletido na norma do art. 108, verbis:

*"Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circuns-*



*crição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.*

*Parágrafo único. A autorização citada no caput não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código”.*

Será que as autoridades de trânsito se dão conta da incapacidade de tantos municípios, economicamente estagnados, atenderem a toda a zona rural em sua volta, com um serviço público de transporte regular? Dificilmente, também, a iniciativa privada que faz esse tipo de transporte nos municípios terá condições, mesmo a médio prazo, de se aparelhar de ônibus ou microônibus para continuar a sua atividade.

Muitos advogados especializados na área criminal defendem a aplicação de penas alternativas para os infratores sujeitos à detenção pelo novo Código. Dizem que a nova legislação não prevê os casos em que o infrator poderá ser beneficiado com penas alternativas. O advogado criminalista Antonio Cláudio Mariz de Oliveira, ex-Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, expressou assim a sua opinião: “Tudo vai continuar como é hoje. Os juízes vão avaliar caso a caso e decidir quais motoristas infratores vão para a prisão e quais poderão cumprir a pena em liberdade, prestando serviços à sociedade”. Ressaltou, ainda, que “em todo o mundo, a pena de prisão está sendo considerada falida, pois não cumpre o papel de intimidação do infrator nem o de recuperação do preso”.

O Desembargador aposentado do Tribunal de Justiça de São Paulo, Geraldo de Faria L. Pinheiro, colaborador do Instituto Brasileiro de Ciências Criminais, ressalta que alguns pontos do Código merecem reflexão e respeito dos órgãos e entidades de trânsito. Por exemplo: a medida administrativa de recolhimento da Carteira de Habilitação pela autoridade de trânsito ou por seus agentes, no ato da autuação. Segundo ele, isso constitui “violência manifesta e até inconstitucionalidade, pois impossibilita o amplo direito de defesa, previsto no art. 5º da Constituição”. Ora, sem a carteira, o motorista fica impossibilitado de dirigir. Isso fica mal equacionado quando o próprio Código determina, em seu art. 265, que a suspensão e a cassação da carteira serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa...

Sobre a medida administrativa prevista no art. 262, § 1º, de recolhimento do Certificado de Licença Anual, quando da apreensão do veículo, o mesmo desembargador julga que “o legislador se mostra prepotente e arbitrário

rio, esquecido talvez do preceito que ele mesmo colocou no § 1º do art. 269: *"A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objeto prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa"*.

Vemos, portanto, que, à luz do Direito, alguns dispositivos do Código estão sendo questionados, no sentido de que devem ser revistas certas punições previstas pela nova lei. O fato é que muitos condicionantes interferem, aqui e ali, em certas posturas assumidas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Além disso, o Código não pode cobrar pelo que não está ainda sendo oferecido. O exemplo mais patente é o da sinalização das vias e engenharia de tráfego. Ambas são extremamente deficientes, se considerarmos a extensão da malha viária urbana e rodoviária do País. A sinalização correta também tem que ser instrutiva e não só autoritária. Numa via de trânsito rápido, como o Eixo Rodoviário Sul, em Brasília, há um trecho onde a velocidade limite muda de 80 km para 60 km. Logo depois da placa que indica essa mudança foi instalado um sensor eletrônico. O objetivo disso, a meu ver, não é outro senão multar, para arrecadar. Porque, para qualquer motorista, essa medida, naquele trecho da via, é precipitada: como mais adiante existe um entroncamento, naturalmente se reduz a velocidade. O correto seria, antes, uma sinalização de lembrete: "Reduza a velocidade", de cunho educativo. Depois desse alerta, até que poderiam aparecer a placa de 60 km e o sensor...

Ainda quanto à sinalização deficiente, poderíamos lembrar a sua total ausência em muitos e variados casos e a sua persistente inadequação. Como exemplo, temos a carência generalizada de sinalização, seja inibidora, seja educativa; a falta de regras para colocação de faixas de pedestres; a permanência das lombadas, que o próprio Código proibiu (art. 94, parágrafo único).

Apesar da sinalização ausente ou inadequada, notadamente as faixas de pedestres, temos a ressaltar uma grande conquista em termos de educação de trânsito, ocorrida em Brasília: o respeito à travessia de pedestres, onde há faixa, e até onde não há. A norma passou a ser seguida, e hoje não há sequer necessidade de agentes para fiscalizar o seu cumprimento. Ocorreu simplesmente uma conscientização dos condutores e pedestres. Menos de pedestres que de condutores, diga-se de passagem. Os pedestres precisam ser educados para avaliarem o momento certo de fazerem o trânsito parar, com o cuidado de não impedirem a fluidez do tráfego. Caso contrário, isso só causaria desgastes e irritação aos condutores, que em reação acabariam por desrespeitar os pedestres, ao julgá-los como responsáveis pela difícil circulação.

Em muito o cidadão terá que contribuir com a questão do trânsito, principalmente no que toca à sinalização, pois todos sabemos que ela continuará

deficiente ainda por muito tempo. Para driblar essa deficiência, um bom motivo: "Paz no Trânsito".

Infelizmente, também, certas regras do próprio Código deixaram de ser mais objetivas. Os limites máximos de velocidade nas vias urbanas onde não houver sinalização, por exemplo, estão vinculados a uma classificação altamente tecnocrática das vias. Mesmo os técnicos poderiam ter dificuldades em classificar as vias, principalmente nos casos de "via arterial" e "via coletora". As nuances de diferença entre uma e outra são, muitas vezes, sutis. Imaginem, então, como isso se torna complicado para um cidadão comum... Já para as vias rurais não sinalizadas, a dificuldade não é tão grande, pois é intuitivamente um pouco mais fácil fazer a distinção entre o que seja "estrada" e o que seja "rodovia".

Na prática, esses limites de velocidade são atribuídos em função da capacidade e condições da via, bem como do fluxo de veículos que por ela transitam. Devem, ao mesmo tempo, garantir maior fluidez ao tráfego e preservar as condições de segurança, evidentemente. Disso o cidadão tem que estar informado. E para isso é preciso que ele mantenha sempre um certo nível de exigências sobre as autoridades de trânsito.

O Código de Trânsito não deve ser visto como "o terror", mas como um instrumento valioso que não está nas mãos só das autoridades, mas também da população, para garantir a maior segurança na circulação e maior qualidade de vida, principalmente nas áreas urbanas. Nesse sentido é a disposição do art. 72:

*"Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código".*

Essa possibilidade deve estar presente, inclusive, na maneira adequada de conduzir as campanhas de trânsito, as quais deverão ser contínuas, específicas ou abrangentes. O custeio dessas campanhas é de responsabilidade do FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, cuja gestão caberá ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Segundo a Lei nº 9.602/98, constituem as principais fontes de recursos do FUNSET: as dotações específicas consignadas na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais; as doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais e estrangeiras; outras receitas que lhe forem atribuídas por lei; e o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, a que se refere o parágrafo único do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Quanto a esta última fonte de recursos, ela nos parece paradoxal e per-

versa: as campanhas não são para combater as infrações? Como, então, pretender-se financiar as campanhas com o recurso das multas arrecadadas em decorrência do cometimento de infrações? Dessa forma, corre-se o risco de não atribuir às campanhas de educação de trânsito a sua real extensão e valor, nem lutar pela sua eficácia, porque a redução do cometimento de transgressões acarretará a diminuição desses recursos.

Idealmente, talvez até possamos ter – a partir daí – um bom referencial: quanto menos recursos provenientes de multas tiver o FUNSET, melhores terão sido os resultados das campanhas e dos esforços concentrados na educação de trânsito. Nesse ponto, a meu ver, o Código de Trânsito Brasileiro terá empregado, a favor da sociedade, um dos mais valiosos meios de que dispõe para o ordenamento do trânsito: o seu poder educativo.