

DETRAN

Um pouco de regime jurídico e de sua história

Pesquisa de
José Barreto Mendonça

Este órgão é chamado por alguns como indústria de multas. Há quem justifique a afirmativa, depois do aparecimento do Decreto-Lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, que instituiu a Taxa Rodoviária Única. Com o advento dela o Detran, para compensar a perda da sua maior fonte geradora de renda (taxa de vistoria, de licenciamento, de placa, expediente, etc), diz-se que a solução foi apelar para a multa. A acusação é de que se multa por tudo. Nenhuma autarquia, só mesmo a Fazenda o superaria em volume de arrecadação.

Apesar de instituído normativamente no Estado, através da Lei nº 2.482, de 24/12/69, juntamente com os outros 4 órgãos que compõem o sistema na área Estadual: Conselho Estadual de Trânsito, Circunscrições Regionais de Trânsito, Conselho Municipal de Trânsito e Departamento de Estradas de Rodagem — tanto ele como os demais ganharam vida na Lei Federal nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, instituidora do Código Nacional de Trânsito. "Artigo 10 — Os Departamentos Estaduais de Trânsito, órgãos executivos com jurisdição sobre todo o território do respectivo Estado, deverão dispor dos seguintes serviços, dentre outros: a) de engenharia de trânsito; b) médico psicotécnico; c) de registro de veículos; d) de habilitação de condutores; e) de fiscalização e policiamento; f) de segurança e prevenção de acidentes; g) de supervisão e controle de aprendizagem para condutores; h) de campanhas educativas de trânsito; i) de controle e análise de estatística. Artigo 11 — Além de outros que lhes confira o poder competente, são atribuições dos Departamentos Estaduais de Trânsito, no âmbito de sua jurisdição: a) cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penas previstas neste Código; b) emitir certificado de Registro de Veículo e Carteira Nacional de Habilitação, nos termos deste Código e de seu Regulamento; c) comunicar aos Departamentos e ao Conselho Nacional de Trânsito a cassação de documentos de habilitação e prestar-lhes outros informes capazes de impedir que os proibidos de conduzir veículos em sua jurisdição venham a fazê-lo em outras; d) expedir a Permissão Internacional para Conduzir e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas de que trata o artigo 25. Artigo 12 — Sempre que conveniente, serão criadas Circunscrições Regionais de Trânsito subordinadas às autoridades de trânsito de sua sede com jurisdição no território mencionado no ato de sua criação e com atribuição de habilitar condutores, implantar sinalização e fazer estatística de trânsito".

O crescente número de desastres, colisões e mortes por atropelamento, advindo com desenvolvimento desenfreado da indústria automobilística, levou, de certo, nossos legisladores a elaborarem um sistema unifica-

do e Nacional de Trânsito, com vistas a diminuir essa estatística funesta. No entanto, os dois mecanismos básicos colocados à disposição para tal fim, não vêm sendo postos em prática nem pelo Detran deste, nem dos outros Estados. São eles: campanhas de segurança e prevenção de acidentes e Educativas de Trânsito. O automóvel, atualmente, se tornou a mais perigosa arma de matar. Nem o revólver, nem a metralhadora, se equipara. Somente a um flagelo pode ser equiparado. No território Nacional, durante o ano de 1972, morreram de acidente automobilístico quase 15 mil brasileiros, segundo o IBGE, hoje, somente 4 mil (um pouco menos do que a quarta parte) morrem no Estado de São Paulo e 53 mil pelo Brasil afora.

O veículo automotor transforma os hábitos e o meio ambiente do homem. Em recente trabalho sobre os "Problemas Criminológicos da Atualidade", o professor Luiz Rodrigues Manzanera, da Universidade Autónoma do México, observou "que muitos indivíduos chegam a delinquir em função do automóvel, que lhes dá a possibilidade que antes não tinham". E a razão, segundo ele, está no seguinte: O homem que conduz uma máquina, ao ver modificada sua própria estrutura corporal, com o acréscimo da máquina, perde a consciência de seu "eu" biológico para converter-se em uma nova dualidade "homem-máquina". Daí porque, concluiu "os veículos-motor servem também como uma forma de desafio e, em muitos casos, como uma temível arma agressiva". Aqui, raramente, vimos o Detran realizar essa tarefa — preventiva e educativa —. Parece ser ela anti-producente, porque tende a diminuir sua arrecadação e aumentar a despesa. Não conhecemos, dos muitos diretores que passaram, nenhum que tenha se identificado por esse trabalho. A recente criação da Vara de Trânsito, Quarta Vara, mostra o grande volume de delitos de trânsito que chegava à Justiça, e quanto o Estado necessita dessas campanhas.

Pela estrutura dada pelo Decreto 041-N, de 13 de fevereiro de 1970, o Departamento Estadual de Trânsito, que ostenta a sigla (DETRAN), "é uma entidade autárquica, com personalidade jurídica própria e autonomia administrativa, técnica e financeira e órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito, na área Estadual, vinculado à Secretaria de Segurança Pública". Sua finalidade e competência estão descritas nos artigos 3º e 4º do referido decreto regulamentador. Tem por finalidade "a disciplina e fiscalização dos serviços de trânsito e tráfego, no âmbito da competência do Estado, bem como o licenciamento e a fiscalização do transporte coletivo intermunicipal de passageiros". E compete, especialmente: I — Cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penalidades previstas no Código Nacional de Trânsito e seu Regulamento; II — Comunicar

ao Departamento Nacional de Trânsito e aos Departamentos Estaduais de Trânsito a cassação de documentos de habilitação e prestar-lhes outras informações capazes de impedir que os proibidos de conduzir veículos em sua jurisdição venham a fazê-lo em outras; III — Expedir ou visar a Permissão Internacional para Automóvel e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas; IV — Autorizar a realização de provas desportivas, inclusive seus ensaios, em vias públicas; V — Arbitrar o valor da caução ou fiança e do seguro em favor de terceiros para a realização de provas desportivas; VI — Vistoriar, registrar e emplacar veículos; VII — Expedir o Certificado de Registro de Veículos Automotores; VIII — Expedir a Carteira Nacional de Habilitação e autorização para conduzir; IX — Registrar a Carteira Nacional de Habilitação expedida por outra repartição de trânsito; X — Autorizar as Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN) a expedir a Carteira Nacional de Habilitação; XI — Decidir da apreensão de documentos de habilitação para conduzir; XII — Arrecadar as multas aplicadas aos condutores e proprietários de veículos, por infrações ocorridas na área de sua jurisdição; XIII — Receber dos órgãos públicos federais, estaduais, municipais e autárquicos as multas impostas aos servidores, que, na condução de veículos pertencentes ao serviço público federal, estadual, municipal ou autárquico, hajam cometido infrações; XIV — Elaborar estatística de trânsito no âmbito de sua jurisdição; XV — Expedir certificado de habilitação aos diretores e instrutores de escolas de aprendizagem e examinadores do trânsito; Departamentos Estaduais de Trânsito de acordo com as instruções baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito; XVI — Estabelecer modelo de livros de registro de movimento de entrada e saída de veículo de estabelecimento onde se executarem reformas ou recuperação, compra, venda ou desmontagem de veículos usados ou não e rubricá-los; XVII — Estabelecer modelo de livros e registro de uso de placas "experiência" e rubricá-los; XVIII — Expedir alvarás de permissão e concessão de linhas de transporte de passageiros, fiscalizando o cumprimento das obrigações e normas que constituírem o Regulamento do Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros; e XIX — Policiar as Estações Rodoviárias de Capital e do Interior.

Deixando de lado os órgãos executivos, demais conhecidos por parte dos usuários, destacamos no capítulo II da referida Lei regulamentadora, que trata da estrutura organizacional e administrativa do DETRAN os colegiados descritos na Seção I: Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) e Conselho Deliberativo (CD-DETRAN). Ambos pouco divulgados. A JARI compõe-se de 3 membros: um presidente, indicado pelo

CETRAN-ES; um representante do DETRAN/ES e um representante dos condutores de veículos automotores indicado, por solicitação do governador do Estado, pelas autoridades locais que agreguem condutores profissionais ou amadores. Compete a essa Junta: a) julgar os recursos interpostos contra aplicação de penalidades por infração à legislação de trânsito, pelos agentes do DETRAN nas rodovias estaduais; b) requisitar laudos, perícias, exames, provas documentais e testemunhais para instrução e julgamento dos recursos; c) receber, instruir e encaminhar ao CETRAN os recursos contra suas decisões; estabelecer lotação as atribuições do pessoal de sua secretaria; e) entender-se com entidades públicas e privadas em matéria específica de sua alçada. De suas decisões cabem ainda recurso para o CETRAN. Os processos sobre cassação ou apreensão de carteira de habilitação terão preferência sobre os demais.

CONSELHO DELIBERATIVO

Este hoje, com o advento da Reforma Administrativa é composto de 9 elementos, incluindo o Secretário de Segurança, que passou a presidente nato do Conselho. Ficando assim formado de um representante da Secretaria de Segurança Pública, da Secretaria de Planejamento, da Secretaria de Transportes, da Secretaria de Educação, do Departamento de Estradas de Rodagem, de um da Associação Profissional de Empresas de Transporte de Passageiros do Estado, de um representante do Sindicato de Empresas de Transporte de Cargas e do Diretor Geral do Detran. Com exceção, deste e do Secretário de Segurança Pública, os outros membros são escolhidos e nomeados pelo governador do Estado, pelo período de 2 anos. Além de poder exercer a mais ampla fiscalização na administração do DETRAN, compete-lhe, especialmente: A) baixar normas e rever seu próprio regimento, que passará a vigorar depois de aprovado pelo secretário de Segurança Pública; B) emitir parecer sobre balancetes mensais, balanço e prestação de contas do Diretor Geral; C) exercer completo controle fiscal e contábil sobre a aquisição, a alienação e a utilização, por terceiros, de bens patrimoniais do DETRAN, bem como sobre a realização de Receita da Autarquia, em qualquer dos seus aspectos; D) apreciar todos os contratos, convênios e acordos firmados pelo DETRAN e aprovar aqueles que estiverem de acordo com as normas em vigor; E) responder às consultas feitas pelo Diretor Geral sobre assuntos de Contabilidade e Administração Financeira; F) exercer a mais ampla fiscalização sobre a administração do DETRAN, podendo, para esse fim, examinar, a qualquer tempo, a sua escritura e documentação; G) comunicar ao Diretor Geral, por escrito, quaisquer

irregularidades verificadas no exame das matérias de sua competência; H) mediante proposta ao Diretor Geral, aprovada pelo Secretário de Segurança, criar, extinguir e alterar cargos do Quadro do Pessoal do DETRAN, fixando os respectivos salários, gratificações e outras vantagens, sujeitas a eficácia da deliberação à aprovação do Governador do Estado; I) baixar e rever normas gerais aplicáveis à Autarquia; J) deliberar sobre a proposta orçamentária anual, apresentada pelo Diretor Geral; L) deliberar sobre os programas de trabalho do DETRAN e suas alterações; M) autorizar a celebração de convênios, ajustes e contratos; N) licenciar a exploração de serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros e fixar as respectivas tarifas; O) executar os demais atos que lhe forem legalmente atribuídos e que estiverem implícitos em sua competência; P) definir os emolumentos referidos no item 24 da Tabela B, anexa à Lei nº 2.482, de 24 de dezembro de 1969.

É também incumbência do Conselho Deliberativo denunciar as irregularidades de qualquer funcionário do DETRAN, inclusive do Diretor Geral: "Artigo 14 — O Diretor Geral terá o prazo de 10 dias úteis, a contar da data da comunicação prevista na alínea "G" do artigo anterior, para que informe ao Conselho Deliberativo, as providências tomadas para sanar irregularidades apontadas ou punir responsáveis. Parágrafo único — Na hipótese de considerar o Diretor Geral responsável pelas irregularidades, o Conselho Deliberativo denunciará o fato, por escrito, diretamente ao Secretário de Segurança".

Um detalhe lembrado pelo mencionado Decreto, em seu artigo 46 — O foro especial para decidir qualquer questão que por ventura se queira intentar contra o DETRAN: "O DETRAN gozará de todas as prerrogativas inerentes a sua condição de autarquia estadual e, para as causas em que for parte, será competente o foro dos Feitos da Fazenda Pública Estadual".

CETRAN E CIRETRANS

Na ordem de valores, o CETRAN, é o órgão primeiro e máximo do Sistema Nacional de Trânsito, na área Estadual. De acordo com a Lei Estadual nº 2.482, de 24/12/69, sua constituição está formada com base no artigo 7º da Lei Federal que criou o Código Nacional de Trânsito: "Um presidente, de nível universitário; um representante do órgão rodoviário estadual; um representante do órgão rodoviário dos Municípios; um representante do Departamento Estadual de Trânsito; um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de carga; um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de passageiros; e de um oficial do

Exército, de preferência, com curso do Estado-Maior". Os 7 membros deverão ser entendidos e capacitados em assuntos de trânsito, sendo as escolhas e nomeações feitas pelo governador do Estado. Aqui, ele funciona na sala anexa da Secretaria de Segurança Pública, pelo fato de estar vinculado ao gabinete do titular dessa pasta. Eis algumas de suas competências: "zelar pelo cumprimento da legislação de trânsito; resolver ou encaminhar ao Conselho Nacional de Trânsito consultas de autoridades e de particulares, relativamente à aplicação da legislação de trânsito; colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e empresas particulares relacionadas com o trânsito; propor medidas para o aperfeiçoamento da legislação de trânsito; promover e coordenar campanhas educativas de trânsito; opinar sobre questões de trânsito submetidas à sua apreciação".

As CIRETRANS — Circunscrições Regionais de Trânsito, é o 3º na escala, integrado ao Sistema Nacional de Trânsito. Elas estão subordinadas ao DETRAN e são organizadas e fixadas numericamente por ato do Conselho Deliberativo. Resume-se na descentralização de certas atividades básicas do DETRAN, quais sejam: cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito; expedir documentos de habilitação para conduzir; implantar a sinalização; expedir certificado de Registro; fazer estatística de trânsito; vistoriar, licenciar e emplacar veículos; arrecadar taxas, multas e outros emolumentos devidos ao DETRAN, providenciando seu recolhimento dentro dos meios estabelecidos.

Atualmente já foram criadas dentro do Estado 5 CIRETRANS, sendo que 3 estão em pleno funcionamento: Vila Velha, Cachoeiro e Colatina. As outras duas estão prestes a serem instaladas: Alegre e Guaçuá. A Jurisdição de cada CIRETRAN não abrange somente a sede do Município onde ela se encontra, estende-se a muitos outros, de acordo com as normas baixadas pelo Conselho Deliberativo. Por exemplo, faz parte da jurisdição da 1ª CIRETRAN de Colatina, os Municípios de Linhares, São Gabriel da Palha, Pancas, Mantemópolis, Baixo Guandu, Itaguaçu e Afonso Cláudio. Da 2ª CIRETRAN de Cachoeiro de Itapemirim: Rio Novo do Sul, Castelo, Conceição de Castelo, Atílio Viváqua, Muqui, Itapemirim, Mimoso do Sul e Presidente Kennedy. Da 3ª CIRETRAN de Vila Velha, os Municípios de Viana, Guarapari, Anchieta, Alfredo Chaves, Domingos Martins e Piúma. Da 4ª CIRETRAN, de Guaçuá, os Municípios de Dores do Rio Preto, Divino de São Lourenço, São José do Calçado, Bom Jesus do Norte e Apiacá. E, finalmente, faz parte da jurisdição da 5ª CIRETRAN, de Alegre, os Municípios de Muniz Freire, Jerônimo Monteiro e Iúna.

**Um alerta —
Detran devia
mais educar que punir**

**Um alerta —
Detran não é só
para punir
e sim para educar**

Números de uma sinistra estatística

Só mesmo quando o DETRAN se conscientizar de que a atividade mais nobre e benéfica daquele órgão não é a de arrecadar dinheiro, aplicar multas, punir infratores e sim elaborar intensos programas educativos para motoristas e pedestres, com vistas a humanizar o trânsito e diminuir o número de acidentes, é que temos um serviço à altura da coletividade. A falta dessas largas campanhas educativas, somada ao número crescente da produção de veículos (hoje 1 veículo para cada 22 brasileiros), coloca o Brasil na vanguarda como país onde ocorre maior número de acidentes de trânsito no Mundo. A coisa se tornou tão grave que o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, nomeou em fins de 1973 uma comissão composta dos juristas Ivo D'Aquino, Heleno Fragoso, Carlos Araujo Lima, Serrano Neves e Evarista de Moraes Filho, para examinar o assunto, e eles, entre muitas apreciações, concluíram o seguinte e o trabalho conclusivo da Comissão foi encaminhado ao Congresso Nacional e publicado na Revista do Senado, nº 38:

Os índices de acidentes de trânsito no Brasil são os maiores do Mundo. Em nosso País ocorrem 33 mortes por tais acidentes, por cada 18.000 veículos em circulação. Na Alemanha, o índice é de 13,8. Na Itália, 11,6. Na França, 10,9 e nos Estados Unidos, 5,4. A desproporção entre o número de veículos e o de acidentes é o que realmente impressiona. No ano de 1970, por exemplo, houve nos Estados Unidos 55.000 mortes em acidentes, para 105 milhões de veículos em trânsito. No mesmo período, tivemos no Brasil 10.000 mortes para três milhões de veículos. Isso significa que, se prevalecesse nos Estados Unidos a proporção brasileira, lá haveria naquele ano 350.000 vítimas.

EDUCAÇÃO

Mais adiante, a mesma comissão mostra como o estado de Nova Iorque, que era

recordista em acidentes de trânsito, conseguiu reduzir essa cifra fatal, através da criação de um Departamento de Trânsito, que fazia vasta campanha educacional, inclusive nas Escolas:

— A constância nos índices de acidentes entre nós parece revelar que existe toda uma estrutura defeituosa que abrange os diversos setores em que se apresenta a questão do trânsito. Isso está a exigir completa revisão de todos eles, para a todos dar uma formulação moderna, compatível com desenvolvimento do País. O fenômeno que ocorre no Brasil já ocorreu em outros lugares. Na cidade de Nova Iorque, por exemplo, no final dos anos de 30, havia mais acidentes com resultado morte do que hoje. Somente com as profundas transformações introduzidas em 1950 modificou-se a situação. Criou-se então um Departamento de Trânsito (correspondente a uma Secretaria de Governo), retirando-se do Departamento de Polícia tudo o que se referia a trânsito, salvo o policiamento. Iniciou-se então um extenso programa de engenharia de tráfego, ao lado de vasto programa educacional, inclusive nas escolas. Ao mesmo tempo foram instituídos cursos de educação para os motoristas.

Na Alemanha, essas medidas foram também desenvolvidas e, apesar do volume de trânsito haver aumentado em mais de 50%, o índice de acidentes caiu em mais de 38%, em relação aos anos anteriores. Por isso, em boa hora advertiu um estudioso na matéria, Manca, "que o aumento no número de acidentes não é afetado, inicialmente, pelo maior rigor das sanções penais, mas sim pela tentativa de eliminar suas causas técnicas, biológicas, psicológicas legais". A segurança do trânsito exige mais educação, engenharia do que Direito Penal. Disso tem que tomar ciência urgente o nosso atual Diretor Geral do DETRAN, principalmente nessa fase de transição que a cidade atravessa, para receber o impacto do desenvolvimento industrial.