



**BELO HORIZONTE / MG
2013**

unatec

**CENTRO UNIVERSITÁRIO UNA
CAMPUS BARRO PRETO
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA**

ARRECADAÇÃO DE MULTAS POR RADAR PELA BHTRANS

Alunos:

AMORIM, Maria Conceição Costa
COSTA, Jéssica Martins
COSTA, Philippe Augusto
FERREIRA, Paulo Henrique
JESUS, Juliana Maria de
RIBEIRO, Ana Cristina de Almeida
XAVIER, Marta Gerusa da Silva

BELO HORIZONTE / MG
2013



unatec

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNA
CAMPUS BARRO PRETO
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA

ARRECADAÇÃO DE MULTAS POR RADAR PELA BHTRANS

Trabalho Interdisciplinar apresentado à disciplina de Projeto Aplicado do 1º Ciclo / Módulo B do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública – UNATEC – Barro Preto – Noite.

Orientador: SOUZA, Cledson William de

Alunos:

AMORIM, Maria Conceição Costa

COSTA, Jéssica Martins

COSTA, Philippe Augusto

FERREIRA, Paulo Henrique

JESUS, Juliana Maria de

RIBEIRO, Ana Cristina de Almeida

XAVIER, Marta Gerusa da Silva

**BELO HORIZONTE / MG
2013**

Sumário

1. Introdução.....	4
1.1. Problema.....	4
1.2. Objetivos.....	4
1.2.1. Objetivo Geral.....	4
1.2.2. Objetivos Específicos.....	4
2. Fundamentação Teórica.....	6
3. Metodologia.....	18
4. Análise dos Resultados.....	19
5. Conclusão	27
6. Referência.....	29
7. Anexos	30

1. Introdução

O projeto refere-se à forma como é realizada a arrecadação de multas por radar pela BHTRANS – EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A, uma sociedade de economia mista municipal dependente e de capital fechado, composta pelo MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE, que detém 98% (noventa e oito por cento) do capital. Apresenta como acionistas, com 1% (um por cento) do capital cada, a SUDECAP – SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA CAPITAL, autarquia municipal e a PRODABEL – EMPRESA DE INFORMÁTICA E INFORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE S/A, que é sociedade de economia mista dependente e de capital fechado. A BHTRANS teve sua criação em 1991 pela Lei Municipal nº 5.953 que é subsidiada pelo Fundo de Transportes Urbanos, instituído por lei e gerido pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos. Têm em seus históricos repetidos prêmios da ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos - como melhor gerenciadora pública de transportes e trânsito no país.

Dessa forma, pelo fato de em 20 (vinte) anos de existência, a BHTRANS acompanhar e se adequar às mudanças, ao crescimento e às necessidades da cidade, o seu trabalho mostrou-se sintonizado com a política de mobilidade urbana sustentável, definida pela Prefeitura de Belo Horizonte, cuja finalidade principal é propor alternativas para a capital, valorizando a utilização e transportes públicos e não motorizados, estimulando o uso de sistemas eficientes sob os pontos de vista ambiental e energético.

Por esse motivo, desde 2010, a missão, a visão e os valores da empresa foram realinhados ao cenário urbano atual e de futuro da capital mineira. Frente aos novos desafios, sua missão é assegurar a mobilidade urbana orientada para a qualidade de vida das pessoas e o desenvolvimento sustentável de Belo Horizonte, contribuindo para a integração metropolitana. A visão, projetada para um período de 20 (vinte) anos, é a de uma empresa de resultados, ágil e inovadora, reconhecida pela sociedade e referência em gestão e soluções de mobilidade urbana sustentável. E os valores estão voltados a três grupos e públicos: pessoas usuárias do sistema de mobilidade: ampliar o acesso aos serviços, às oportunidades de trabalho e ao lazer, reduzir os custos e tempos de viagem, assegurar a qualidade dos serviços de transporte, garantir a segurança no trânsito e contribuir para a qualidade ambiental; empresas e indivíduos prestadores de serviços de mobilidade urbana: assegurar regulamentação que assegure que concilie o atendimento de qualidade aos usuários com a viabilidade dos

negócios e empresas e organizações usuárias do sistema de mobilidade: reduzir custos e tempos de viagem para deslocamento de empregados e para abastecimento e entrega de mercadorias, garantir a segurança do trânsito nas operações de logística urbana e avaliar com agilidade os impactos dos empreendimentos geradores de tráfego.

1.1. Problema

Como é realizada a arrecadação de multas por radar pela BHTRANS?

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo Geral

Compreender os meios de arrecadação e aplicação dos recursos obtidos

1.2.2. Objetivos Específicos

Demonstrar o funcionamento dos radares;

Analisar o processo financeiro e orçamentário da arrecadação;

Identificar as formas/meios de aplicação dos recursos.

2. Fundamentação Teórica

2.1 Gestão Contábil

Entende-se que Gestão Contábil é uma coleção de atos e fatos que são controlados e interpretados. As principais finalidades da Gestão Contábil é estudar, interpretar, identificar, mensurar, avaliar, registrar, controlar e evidenciar fenômenos contábeis decorrentes de variações patrimoniais nas entidades do setor público ou entidades que recebam, guardem, movimentem, gerenciem ou apliquem recursos públicos na execução de suas atividades, no tocante aos aspectos contábeis de contas, segundo a NBC T 16.1.

DEFINIÇÕES

“2. Para efeito desta Norma, entende-se por:

Campo de Aplicação: espaço de atuação do Profissional de Contabilidade que demanda estudo, interpretação, identificação, mensuração, avaliação, registro, controle e evidenciação de fenômenos contábeis, decorrentes de variações patrimoniais em:

(a) entidades do setor público; e

(b) ou de entidades que recebam, guardem, movimentem, gerenciem ou apliquem recursos públicos, na execução de suas atividades, no tocante aos aspectos contábeis da prestação de contas.”(NBC T 16.1 CONCEITUAÇÃO, OBJETO E CAMPO DE APLICAÇÃO, página 2)

No decreto nº 6976 Dispõe sobre o Sistema de Contabilidade Federal e outras providências, consta também como deve ser gerenciada a Contabilidade no Setor Público em todos os âmbitos da Administração Pública, seja ela financeira, orçamentária e patrimonial. Verifica-se nos artigos 1º ao 9º.

Art. 1º O Sistema de Contabilidade Federal tem suas finalidades, atividades, organização e competências regulamentadas neste Decreto.

CAPÍTULO I

DAS FINALIDADES

Art. 2º O Sistema de Contabilidade Federal visa a evidenciar a situação orçamentária, financeira e patrimonial da União.

Art. 3º O Sistema de Contabilidade Federal tem por finalidade, utilizando as técnicas contábeis, registrar os atos e fatos relacionados com a administração orçamentária, financeira e patrimonial da União e evidenciar:

I - as operações realizadas pelos órgãos ou entidades governamentais e seus efeitos sobre a estrutura do patrimônio da União;

II - os recursos dos orçamentos vigentes e as alterações correspondentes;

III - a receita prevista, a lançada, a arrecadada e a recolhida, e a despesa autorizada, empenhada, liquidada e paga à conta dos recursos orçamentários, bem como as disponibilidades financeiras;

IV - a situação, perante a Fazenda Pública, de qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou, ainda, que, em nome desta, assumam obrigações de natureza pecuniária;

V - a situação patrimonial do ente público e suas variações, decorrentes ou não da execução orçamentária, inclusive as variações patrimoniais aumentativas no momento do fato gerador dos créditos tributários;

VI - os custos dos programas e das unidades da administração pública federal;

VII - a aplicação dos recursos da União, por unidade da Federação beneficiada; e

VIII - a renúncia de receitas de órgãos e entidades federais.

Parágrafo único. As operações de que resultem débitos e créditos de natureza financeira não compreendida na execução orçamentária serão, também, objeto de registro, individualização e controle contábil.

Art. 4o O Sistema de Contabilidade Federal tem como objetivo promover:

I - a padronização e a consolidação das contas nacionais;

II - a busca da convergência aos padrões internacionais de contabilidade, respeitados os aspectos formais e conceituais estabelecidos na legislação vigente; e

III - o acompanhamento contínuo das normas contábeis aplicadas ao setor público, de modo a garantir que os princípios fundamentais de contabilidade sejam respeitados no âmbito do setor público.

CAPÍTULO II

DAS ATIVIDADES

Art. 5o A contabilidade federal será exercida mediante atividades de reconhecimento, de mensuração, de registro e de controle das operações relativas à administração orçamentária, financeira e patrimonial da União, com vistas à elaboração de demonstrações contábeis.

Parágrafo único. As atividades de contabilidade compreendem a formulação de diretrizes para orientação adequada, mediante o estabelecimento de normas e procedimentos que assegurem consistência e padronização das informações produzidas pelas unidades gestoras.

CAPÍTULO III

DA ORGANIZAÇÃO

Art. 6o Integram o Sistema de Contabilidade Federal:

I - a Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda, como órgão central; e

II - órgãos setoriais.

§ 1o Os órgãos setoriais são as unidades de gestão interna dos Ministérios, da Advocacia-Geral da União, do Poder Legislativo, do Poder Judiciário e do Ministério Público da União, responsáveis pelo acompanhamento contábil no Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal - SIAFI de determinadas unidades gestoras executoras ou órgãos, podendo ser caracterizados nas seguintes formas:

I - Setorial Contábil de Unidade Gestora - é a unidade responsável pelo acompanhamento da execução contábil de um determinado número de Unidades Gestoras Executoras e pelo registro da respectiva conformidade contábil;

II - Setorial Contábil de Órgão: é a Unidade Gestora responsável pelo acompanhamento da execução contábil de determinado órgão, compreendendo as Unidades Gestoras a estes pertencentes, e pelo registro da respectiva conformidade contábil;

III - Setorial Contábil de Órgão Superior: é a unidade de gestão interna dos Ministérios e órgãos equivalentes responsáveis pelo acompanhamento contábil dos órgãos e entidades supervisionados e pelo registro da respectiva conformidade contábil.

§ 2o O órgão de controle interno da Casa Civil da Presidência da República exercerá as atividades de órgão setorial contábil de todos os órgãos integrantes da Presidência da República e da Vice-Presidência da República, além de outros determinados em legislação específica.

§ 3o Os órgãos setoriais ficam sujeitos à orientação normativa e à supervisão técnica do órgão central do Sistema de Contabilidade Federal, sem prejuízo da subordinação ao órgão em cuja estrutura administrativa estiver integrada.

CAPÍTULO IV

DAS COMPETÊNCIAS

Art. 7o Compete ao órgão central do Sistema de Contabilidade Federal:

I - estabelecer normas e procedimentos contábeis para o adequado registro dos atos e dos fatos da gestão orçamentária, financeira e patrimonial dos órgãos e entidades da administração pública, promovendo o acompanhamento, a sistematização e a padronização da execução contábil;

II - manter e aprimorar o Plano de Contas Aplicado ao Setor Público e o processo de registro padronizado dos atos e fatos da administração pública;

III - instituir, manter e aprimorar, em conjunto com os órgãos do Sistema de Administração Financeira Federal, sistemas de informação que permitam realizar a contabilização dos atos e fatos de gestão orçamentária, financeira e patrimonial da União e gerar informações gerenciais que subsidiem o processo de tomada de decisão e supervisão ministerial;

IV - definir, orientar e acompanhar os procedimentos relacionados com a integração dos dados dos órgãos não-integrantes do SIAFI;

V - elaborar e divulgar balanços, balancetes e outras demonstrações contábeis dos órgãos da administração federal direta e das entidades da administração indireta;

VI - elaborar as demonstrações contábeis consolidadas da União e demais relatórios destinados a compor a prestação de contas anual do Presidente da República;

VII - elaborar e divulgar o Relatório Resumido da Execução Orçamentária do Governo Federal e o Relatório de Gestão Fiscal do Poder Executivo Federal nos termos da Lei Complementar no 101, de 4 de maio de 2000;

VIII - promover a conciliação da Conta Única do Tesouro Nacional com as disponibilidades no Banco Central do Brasil;

IX - supervisionar as atividades contábeis dos órgãos e entidades usuários do SIAFI, com vistas a garantir a consistência das informações;

X - prestar assistência, orientação e apoio técnico aos órgãos setoriais na utilização do SIAFI, na aplicação de normas e na utilização de técnicas contábeis;

XI - editar normas gerais para consolidação das contas públicas;

XII - elaborar, sistematizar e estabelecer normas e procedimentos contábeis para a consolidação das contas públicas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

XIII - promover, até o dia trinta de junho, a consolidação, nacional e por esfera de governo, das contas dos entes da Federação relativas ao exercício anterior, com vistas à elaboração do balanço do setor público nacional e a sua divulgação, inclusive por meio eletrônico de acesso público;

XIV - promover a harmonização com os demais Poderes da União e das demais esferas de governo em assuntos de contabilidade;

XV - articular-se com os órgãos setoriais do Sistema de Contabilidade Federal para cumprimento das normas contábeis pertinentes à execução orçamentária, financeira e patrimonial;

XVI - promover a liberação ao pleno conhecimento e acompanhamento da sociedade de informações sobre a execução orçamentária e financeira, em meios eletrônicos de acesso público;

XVII - definir, coordenar e acompanhar os procedimentos relacionados com a disponibilização de informações da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, para fins de transparência, controle da gestão fiscal e aplicação de restrições;

XVIII - definir, coordenar e acompanhar os procedimentos contábeis com vistas a dar condições para a produção, sistematização, disponibilização das estatísticas fiscais do setor público consolidado, em consonância com os padrões e regras estabelecidas nos acordos e convênios internacionais de que a União for parte;

XIX - manter sistema de custos que permita a avaliação e o acompanhamento da gestão orçamentária, financeira e patrimonial;

XX - promover a adoção de normas de consolidação das contas públicas, padronização das prestações de contas e dos relatórios e demonstrativos de gestão fiscal, por meio da elaboração, discussão, aprovação e publicação do Manual de Demonstrativos Fiscais - MDF e do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público - MCASP;

XXI - dar suporte técnico aos entes da Federação quanto ao cumprimento dos padrões estabelecidos no MCASP, no MDF, e em normas gerais aplicáveis à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;

XXII - disseminar, por meio de planos de treinamento e apoio técnico, os padrões estabelecidos no MCASP e no MDF para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;

XXIII - prestar suporte técnico aos órgãos dos Estados e Municípios para melhoria da qualidade do processo sistêmico e organizacional da gestão contábil;

XXIV - exercer as atribuições definidas pelo art. 113 da Lei no 4.320, de 17 de março de 1964, a saber: atender a consultas, coligir elementos, promover o intercâmbio de dados informativos, expedir recomendações técnicas, quando solicitadas, e atualizar, sempre que julgar conveniente, os anexos que integram aquela Lei;

XXV - promover, quando necessário, conferências ou reuniões técnicas, com a participação de representantes dos órgãos e entidades da administração pública;

XXVI - buscar a harmonização dos conceitos e práticas relacionadas ao cumprimento dos dispositivos da Lei Complementar no 101, de 2000, e de outras normas gerais;

XXVII - identificar as necessidades de convergência aos padrões internacionais de contabilidade aplicados ao setor público;

XXVIII - editar normativos, manuais, instruções de procedimentos contábeis e plano de contas aplicado ao setor público, objetivando a elaboração e publicação de demonstrações contábeis consolidadas, em consonância com os padrões internacionais de contabilidade aplicados ao setor público; e

XXIX - adotar os procedimentos necessários para atingir os objetivos de convergência aos padrões internacionais de contabilidade aplicados ao setor público.

Art. 8º Compete aos órgãos setoriais do Sistema de Contabilidade Federal:

I - prestar assistência, orientação e apoio técnicos aos ordenadores de despesa e responsáveis por bens, direitos e obrigações da União ou pelos quais responda;

II - verificar a conformidade de gestão efetuada pela unidade gestora;

III - com base em apurações de atos e fatos inquinados de ilegais ou irregulares, efetuar os registros pertinentes e adotar as providências necessárias à responsabilização do agente, comunicando o fato à autoridade a quem o responsável esteja subordinado e ao órgão ou unidade do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal a que estejam jurisdicionados;

IV - analisar balanços, balancetes e demais demonstrações contábeis das unidades gestoras jurisdicionadas;

V - realizar a conformidade contábil dos atos e fatos da gestão orçamentária, financeira e patrimonial praticados pelos ordenadores de despesa e responsáveis por bens públicos, à vista dos princípios e normas contábeis aplicadas ao setor público, da tabela de eventos, do plano de contas aplicado ao setor público e da conformidade dos registros de gestão da unidade gestora;

VI - realizar tomadas de contas dos ordenadores de despesa e demais responsáveis por bens e valores públicos e de todo aquele que der causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao erário;

VII - efetuar, nas unidades jurisdicionadas, quando necessário, registros contábeis;

VIII - promover mensalmente a integração dos dados dos órgãos não-integrantes do SIAFI;

IX - garantir, em conjunto com a Unidade Setorial Orçamentária, a fidedignidade dos dados do Orçamento Geral da União publicado no Diário Oficial da União com os registros contábeis ocorridos no SIAFI, realizado em todas as unidades orçamentárias dos órgãos da administração pública federal direta e dos seus órgãos e entidades vinculados; e

X - apoiar o órgão central do Sistema na gestão do SIAFI.

§ 1º A conformidade dos registros de gestão consiste na certificação dos registros dos atos e fatos de execução orçamentária, financeira e patrimonial incluídos no SIAFI e da existência de documentos hábeis que comprovem as operações.

§ 2º As atribuições do Sistema de Contabilidade Federal quanto à realização de tomadas de contas descrita no inciso VI do caput limitam-se às seguintes atividades:

I - efetuar o registro contábil dos responsáveis pelo débito apurado;

II - verificar o cálculo do débito; e

III - efetuar a baixa contábil, pelo recebimento ou cancelamento do débito.

Art. 9º As competências de órgão setorial de contabilidade, previstas no art. 8º, poderão ser delegadas a órgão ou unidade que comprove ter condições de assumir as obrigações pertinentes, de acordo com normas emitidas pelo órgão central do Sistema de Contabilidade Federal.

Parágrafo único. As Setoriais de Contabilidade delegadas, consideradas, para os fins deste Decreto, Órgãos Seccionais de Contabilidade, ficarão subordinadas, tecnicamente, às setoriais de contabilidade delegantes, que deverão prestar, complementarmente, toda a assistência, orientação e apoio técnico quanto aos procedimentos e aspectos contábeis a serem observados, principalmente quando da realização da conformidade contábil. “(artigos 1º ao 9º, DECRETO Nº 6.976, DE 7 DE OUTUBRO DE 2009.)

A Gestão Contábil pode ser medida por um período de tempo administrativo que é dividido em duas partes: Caráter Econômico de natureza técnica ou administrativa ambos se expressam de formas diferentes. Existe a Gestão Técnica que está integrada com o aspecto técnico do objetivo social, como produção de bens, na indústria, ou serviços prestados a entidade. Gestão Administrativa destinada a envolver pessoas em busca dos objetivos sociais. Gestão Econômica que se interage com a aplicação dos recursos colocados à disposição da sociedade por terceiros ou acionistas para atingir os objetivos sociais da entidade pública. Desta forma, a Gestão Contábil Pública é a interação entre o objeto e o campo de aplicação onde o profissional da contabilidade deve cumprir integralmente a legislação vigente, apoiar o processo de tomada e prestação de contas, a tomada de decisão administrativa, compor os instrumentos de transparência de gestão fiscal e dar meios para o controle social.

Conforme DA SILVA, Valmir Leôncio fica entendido como gestão contábil:

NBC T 16.1

“Conceituação, Objeto e Campo de Aplicação”.

- Apoiar a tomada de decisão da administração;

- Compor os instrumentos de transparência da gestão fiscal;

- “Dar meios para o controle social;”

(DA SILVA, Valmir Leôncio A Nova Contabilidade Aplicada ao Setor Público, 1º edição 2012, página 20)

Então, Gestão Contábil é a função que a contabilidade pública tem de controlar, registrar e evidenciar o patrimônio público, que é de fato o objeto da Contabilidade. Conforme DE MELLO José Carlos Garcia entende-se de uma forma abrangente o conceito final da Gestão Contábil Pública.

O controle sobre a ação do governo é exercido através do orçamento, da escrituração, do inventário, das demonstrações contábeis e da auditoria financeira e orçamentária. O objeto da Contabilidade Pública é, pois, “ estudar os fenômenos aziendas do setor público, enquanto tenham expressão quantitativa”. Só os fenômenos que envolvem expressão monetária interessam à Contabilidade.

Todo o conjunto patrimonial heterogêneo (qualitativo) pode ser expresso como um fundo de valores homogêneos (quantitativo) através de um denominador comum monetário.

Para o controle e análise dos fatos da administração pública, a Contabilidade Pública se utiliza de contas estruturadas nos sistemas orçamentário, patrimonial, de resultados e de compensação.

O sistema orçamentário não se comunica com os demais sistemas e contempla operações que envolvem somente, contas orçamentárias da receita (Receita Orçada, Previsão da Receita, Receita Lançada e Execução da Receita) e da despesa (Despesa Fixada, Dotações Disponíveis, Despesa Empenhada e Execução da Despesa). As operações típicas do sistema se anulam entre si.

O sistema patrimonial envolve o patrimônio Administrativo da azienda pública e compreende o patrimônio financeiro (DE MELLO José Carlos Garcia, CONTABILIDADE PÚBLICA, página 01)

2.2 Gestão Financeira

O termo gestão financeira remete o significado de controlar recursos financeiros, tomar decisões e controlar o conjunto todo, a fim de garantir a estabilidade das operações da organização pública e a aptidão dos recursos aplicados visando assegurar ao setor público o controle de uma estrutura financeira equilibrada e que não exponha o risco financeiro de longo e curto prazo. No ano de 2009, o DECRETO N° 6.976 implantou o princípio da competência financeira onde consta no artigo 7° inciso III.

“III - instituir, manter e aprimorar, em conjunto com os órgãos do Sistema de Administração Financeira Federal, sistemas de informação que permitam realizar a contabilização dos atos e fatos de gestão orçamentária, financeira e patrimonial da União e gerar informações gerenciais que subsidiem o processo de tomada de decisão e supervisão ministerial.”; (artigo 7°, inciso III DECRETO N° 6.976, DE 7 DE OUTUBRO DE 2009.)

Há um instrumento que regula o autocontrole financeiro contido na Lei n° 4.320/64 artigo 75 da lei 4.320/64

Art. 75. O controle da execução orçamentária compreenderá:

I - a legalidade dos atos de que resultem a arrecadação da receita ou a realização da despesa, o nascimento ou a extinção de direitos e obrigações;

II - a fidelidade funcional dos agentes da administração, responsáveis por bens e valores públicos;

III - o cumprimento do programa de trabalho expresso em termos monetários e em termos de realização de obras e prestação de serviços. (artigo 75, Lei do Orçamento 4.320/64)

As movimentações financeiras dependem de uma boa gestão contábil e tem como base a lei orçamentária 4.320/64 como princípios a fiscalização financeira, e orçamentária atribuída ao executivo compreendem aos controles da legalidade, da fidelidade e da execução.

Existe uma relação entre a gestão contábil e financeira pública, conforme ANGÉLICO, João as técnicas usadas na gestão contábil estão em harmonia com as normas de Direito Financeiro. Estão relacionadas a várias áreas de um setor público que alcança a administração direta da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como as autarquias a eles pertencentes.

“É a disciplina que aplica, na Administração Pública, as técnicas de registros e apurações contábeis em harmonia com as normas gerais do Direito Financeiro.” (ANGÉLICO João. Contabilidade pública, 1990 página 113-114.).

2.3 Resolução 396, de 13 de Dezembro de 2011.

Conforme essa resolução podemos entender melhor como funciona todo o processo de funcionamento dos radares.

“RESOLUÇÃO 396, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT; e

Considerando a necessidade de padronização dos procedimentos referente à fiscalização eletrônica da velocidade;

Considerando que onde não houver sinalização regulamentar de velocidade, os limites máximos devem obedecer ao disposto no art. 61 do CTB;

Considerando a importância da fiscalização de velocidade como instrumento para redução de acidentes e de sua gravidade; e

Considerando o contido no processo nº 80001.020255/2007-01;

Resolve:

Art.1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas deve ser efetuada por meio de

instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - Fixo: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local definido e em caráter permanente;

II - Estático: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

III - Móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

IV - Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

§ 1º Para fins desta Resolução, serão adotadas as seguintes definições:

a) medidor de velocidade: instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos.

b) controlador eletrônico de velocidade: medidor de velocidade destinado a fiscalizar o limite máximo regulamentado para a via ou trecho por meio de sinalização (placa R-19) ou, na sua ausência, pelos limites definidos no art. 61 do CTB;

c) redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica): medidor de velocidade, do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via ou trecho em um ponto específico indicado por meio de sinalização (placa R-19).

§ 2º Quando for utilizado redutor eletrônico de velocidade, o equipamento deverá ser dotado de dispositivo (display) que mostre aos condutores a velocidade medida.

Art. 2º O medidor de velocidade dotado de dispositivo registrador de imagem deve permitir a identificação do veículo e, no mínimo:

I - Registrar:

a) Placa do veículo;

b) Velocidade medida do veículo em km/h;

c) Data e hora da infração;

d) Contagem volumétrica de tráfego.

II- Conter:

a) Velocidade regulamentada para o local da via em km/h;

b) Local da infração identificado de forma descritiva ou codificado;

c) Identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

d) Data da verificação de que trata o inciso III do artigo 3º.

Parágrafo único. No caso de medidor de velocidade do tipo fixo, a autoridade de trânsito deve dar publicidade à relação de códigos de que trata a alínea “b” e à numeração de que trata a alínea “c”, ambas do inciso II, podendo, para tanto, utilizar-se de seu sítio na internet.

Art. 3º O medidor de velocidade de veículos deve observar os seguintes requisitos:

I - ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, atendendo à legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

II - ser aprovado na verificação metrológica pelo INMETRO ou entidade por ele delegada;

III - ser verificado pelo INMETRO ou entidade por ele delegada, obrigatoriamente com periodicidade máxima de 12 (doze) meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigência.

Art. 4º Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade do tipo fixo.

§ 1º Não é obrigatória a presença da autoridade de trânsito ou de seu agente, no local da infração, quando utilizado o medidor de velocidade com dispositivo registrador de imagem que atenda ao disposto nos arts. 2º e 3º.

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, garantindo a visibilidade do equipamento.

§ 3º Para medir a eficácia dos medidores de velocidade do tipo fixo ou sempre que ocorrerem alterações nas variáveis constantes no estudo técnico, deve ser realizado novo estudo técnico que contemple, no mínimo, o modelo constante no item B do Anexo I, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses.

§ 4º Sempre que os estudos técnicos do modelo constante no item B do Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia no local.

§ 5º Caso os estudos de que tratam o § 4º comprovem a necessidade de remanejamento do equipamento, deverá ser realizado um novo estudo técnico do modelo constante no item A do Anexo I.

§ 6º Os estudos técnicos referidos nos §§ 2º, 3º, 4º e 5º devem:

I - estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

II - ser encaminhados às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI dos respectivos órgãos ou entidades.

III - ser encaminhados ao órgão máximo executivo de trânsito da União e aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN ou ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE, quando por eles solicitados.

§ 7º Quando em determinado trecho da via houver instalado medidor de velocidade do tipo fixo, os equipamentos dos tipos estático, portátil e móvel, somente poderão ser utilizados a uma distância mínima daquele equipamento de:

I – quinhentos metros em vias urbanas e trechos de vias rurais com características de via urbana;

II - dois quilômetros em vias rurais e vias de trânsito rápido.

Art. 5º A notificação da autuação/penalidade deve conter, além do disposto no CTB e na legislação complementar, expressas em km/h:

I - a velocidade medida pelo instrumento ou equipamento medidor de velocidade;

II - a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade; e

III - a velocidade regulamentada para a via.

§ 1º Para configuração das infrações previstas no art. 218 do CTB, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade será o resultado da subtração da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento pelo erro máximo admitido previsto na legislação metrológica em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade e tabela para enquadramento infracional constantes do Anexo II.

§ 2º Para configuração da infração prevista no art. 219 do CTB, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade será o resultado da soma da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento com o erro máximo admitido previsto na legislação metrológica em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade constante do Anexo III.

§ 3º A informação de que trata o inciso III, no caso da infração prevista no art. 219 do CTB, é a velocidade mínima que o veículo pode transitar na via (cinquenta por cento da velocidade máxima estabelecida).

Art. 6º A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida (placa R-19), observadas as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume 1, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

§ 1º A fiscalização de velocidade com medidor do tipo móvel só pode ocorrer em vias rurais e vias urbanas de trânsito rápido sinalizadas com a placa R-19 conforme legislação em vigor e onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores que 5 (cinco) km.

§ 2º No caso de fiscalização de velocidade com medidor dos tipos portátil e móvel sem registrador de imagens, o agente de trânsito deverá consignar no campo “observações” do auto de infração a informação do local de instalação da placa R-19, exceto na situação prevista no art. 7º.

§ 3º Para a fiscalização de velocidade com medidor dos tipos fixo, estático ou portátil deve ser observada, entre a placa R-19 e o medidor, uma distância

compreendida no intervalo estabelecido na tabela constante do Anexo IV, facultada a repetição da placa em distâncias menores.

§ 4º Para a fiscalização de velocidade em local/trecho sinalizado com placa R-19, em vias em que ocorra o acesso de veículos por outra via pública que impossibilite, no trecho compreendido entre o acesso e o medidor, o cumprimento do disposto no caput, deve ser acrescida, nesse trecho, outra placa R-19, assegurando ao condutor o conhecimento acerca do limite de velocidade fiscalizado.

§ 5º Em locais/trechos onde houver a necessidade de redução de velocidade pontual e temporária por obras ou eventos, desde que devidamente sinalizados com placa R-19, respeitadas as distâncias constantes do Anexo IV, poderão ser utilizados medidores de velocidade do tipo portátil ou estático.

§ 6º Para cumprimento do disposto no § 5º, o agente de trânsito deverá produzir relatório descritivo da obra ou evento com a indicação da sinalização utilizada, o qual deverá ser arquivado junto ao órgão de trânsito responsável pela fiscalização, à disposição das JARI, CETRAN, CONTRADIFE e CONTRAN.

§ 7º É vedada a utilização de placa R-19 que não seja fixa, exceto nos casos previstos nos §§ 5º e 6º.

Art. 7º Em trechos de estradas e rodovias onde não houver placa R-19 poderá ser realizada a fiscalização com medidores de velocidade dos tipos móvel, estático ou portátil, desde que observados os limites de velocidade estabelecidos no § 1º do art. 61 do CTB.

§ 1º Ocorrendo a fiscalização na forma prevista no caput, quando utilizado o medidor do tipo portátil ou móvel, a ausência da sinalização deverá ser informada no campo “observações” do auto de infração.

§ 2º Para cumprimento do disposto no caput, a operação do equipamento deverá estar visível aos condutores.

Art. 8º Quando o local ou trecho da via possuir velocidade máxima permitida por tipo de veículo, a placa R-19 deverá estar acompanhada da informação complementar, na forma do Anexo V.

§ 1º Para fins de cumprimento do estabelecido no caput, os tipos de veículos registrados e licenciados devem estar classificados conforme as duas denominações descritas a seguir:

I - “VEÍCULOS LEVES” correspondendo a ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total - PBT inferior ou igual a 3.500 kg.

II - “VEÍCULOS PESADOS” correspondendo a ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações.

§ 2º “VEÍCULO LEVE” tracionando outro veículo equipara-se a “VEÍCULO PESADO” para fins de fiscalização.

Art. 9º São exemplos de sinalização vertical para atendimento do art. 8º, as placas constantes do Anexo V .

Parágrafo único. Poderá ser utilizada sinalização horizontal complementar reforçando a sinalização vertical.

Art. 10. Os órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via têm o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar seus procedimentos às disposições contidas no § 3º do art. 1º e no § 6º do art. 4º.

Parágrafo único. As exigências contidas na alínea “d” do inciso I e alínea “d” do inciso II do art. 2º aplicam-se aos equipamentos novos implantados a partir de 1º de janeiro de 2013

Art. 11. As disposições desta Resolução não se aplicam à fiscalização das condutas tipificadas como infração no art. 220 do CTB.

Art. 12. Ficam revogados o art. 3º e o Anexo II da Resolução CONTRAN nº 202/2006 e as Resoluções CONTRAN nº146/2003, 214/2006 e 340/2010.

Art. 13. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.(RESOLUÇÃO 396, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011)

3. Metodologia

Em nosso trabalho adotamos o método qualitativo de pesquisa e como tipo de pesquisa optamos pelo descritivo, além de uma pesquisa bibliográfica. Os instrumentos utilizados para a coleta de dados foram o site da BHTRANS, outros sites, questionários e livros. Como técnica de coleta de dados nos valemos das informações contidas no site oficial da instituição e dos dados obtidos através da referida em pesquisa. Usamos como tratamento dos dados, uma análise qualitativa e quantitativa.

4.1 Apresentação e Análise dos Resultados

4.1 Funcionamento dos radares

Presente na maioria das grandes cidades, os radares eletrônicos são ao mesmo tempo um suporte para a segurança dos motoristas e um incômodo para os usuários do sistema viário. Isso acontece porque há muitos que julgam os radares como “caça-níqueis”, mas a verdade é que, em locais que há a presença desses redutores de velocidade, o índice de acidentes pode cair muito. Segundo a assessoria de imprensa da Urbes (Urbanização de Curitiba), comparando os anos de 1999 (quando os radares começaram a ser utilizados) e 2009, o nível de acidentes caiu 42% e o de atropelamentos caiu 65%, nas áreas fiscalizadas. Vale dizer que, nesse mesmo período, a frota da cidade cresceu quase 70%.

Podemos dividi-los em dois segmentos principais: fixos e móveis, sendo que cada um deles possui suas particularidades. Os mais comuns nas cidades brasileiras são os fixos, também conhecidos como “pardais” que ficam acoplados aos postes em vias muito movimentadas ou em que ocorrem muitos acidentes. Por lei, é obrigatório que as vias fiscalizadas possuam sinalização indicando a presença dos sensores de velocidade, isso evita que os motoristas sejam pegos de surpresa pelos aparelhos.

Eles podem ser vistos por qualquer pessoa, pois não é difícil identificá-los. Perto dos “pardais”, sempre podem ser vistas algumas marcações no chão. São os sensores magnéticos que enviam os pulsos até os computadores de medição, em que serão realizados os cálculos que indicam em quais velocidades os motoristas passam pela via.

Os três sensores funcionam em conjunto, criando um campo eletromagnético; como os veículos são compostos por elementos ferromagnéticos, os sensores são afetados por eles. Dessa maneira, assim que o carro ou a motocicleta passar pelo primeiro o sensor, o campo magnético é anulado e reativado quando o segundo sensor for acionado. Rapidamente são realizados cálculos entre a distância e o tempo, para que seja definida a velocidade com que o veículo cruzou os sensores. O cálculo é o mesmo das aulas de física (a distância dividida pelo tempo percorrido é igual à velocidade) que define a quantos quilômetros por hora o motorista estava. Se estiver acima da velocidade permitida, o cálculo é refeito entre o segundo e o terceiro sensor. Sendo confirmado o excesso de velocidade, as câmeras (que estão em constante funcionamento) armazenam a imagem do veículo e a enviam para a central de infrações.

Os radares velocidade estáticos/móveis funcionam pelo princípio Doppler, que permite a medição da velocidade de veículos pela reflexão de ondas emitidas pelo próprio equipamento, que podem ser radares, baseados em radiofrequência, ou lasers, que utilizam frequências luminosas. Sendo assim, existe uma relação entre a velocidade dos veículos e a frequência das ondas eletromagnéticas emitidas e a frequência das ondas refletidas pelo veículo e captadas pelo equipamento. O radar estático permite a fiscalização de vários trechos críticos da capital. O controle sistemático das velocidades máximas permitidas é fundamental para elevar as condições de segurança de circulação dos usuários, contribuindo para a redução dos acidentes de trânsito, bem como, suas respectivas severidades.

O equipamento estático poderá operar embarcado em viatura apropriada ou fora dela, permitindo compatibilizar a necessidade de fiscalização de acordo com as características das vias urbanas. O controlador estático a ser colocado em operação no Município passa por verificação metrológica por parte do IPEM (Instituto de Pesos e Medidas), conforme a legislação vigente estabelecida pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial).

Todos os locais propostos a serem fiscalizados possuem sinalização (Placas de regulamentação de velocidade e placa informativa “Fiscalização Eletrônica”), informando sobre a existência de fiscalização conforme RESOLUÇÃO 396, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011 citada na fundamentação teórica.

Câmeras de captura

Como o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos ([SINIAV](#)) ainda não foi colocado em prática, os carros e motos não possuem chips de identificação eletrônica. Dessa forma, exige-se que câmeras estejam apontadas para as ruas para que seja possível capturar as imagens de todos os automóveis que ultrapassarem os limites de velocidade. As câmeras ficam ligadas o tempo todo, mas não armazenam os dados de todos os carros. Quando um veículo está mais rápido do que deveria, a imagem é paralisada e enviada para as centrais. Só então os profissionais responsáveis entram em cena e identificam as letras e números das placas captadas.

Assim que for identificado o veículo, a multa é emitida e enviada para a casa do proprietário. Após a emissão, o dono do carro autuado tem 15 dias para apresentar um

condutor. Não o fazendo, a multa e os pontos serão aplicados sobre a carteira do proprietário.

De nada adiantariam os sensores localizados no chão das vias se não existisse um computador para calcular a velocidade com que os carros passam sobre eles. O aparelho realiza os cálculos e os compara com a velocidade máxima programada para a via. Caso esteja de acordo com o exigido, nada ocorre. Mas se ao cruzar os dados o computador verificar que há o excesso de velocidade, então ele ordenará que a câmera capture a imagem do veículo e a fotografia é redirecionada para a central. Ao anoitecer, é esse equipamento que ativa os sensores infravermelhos das câmeras para que elas capturem as placas mesmo com pouca luz.

Esses são os dois tipos de radares utilizados para a fiscalização da frota brasileira. É preciso lembrar que todos os fixos devem ser fiscalizados pelas agências de trânsito (municipais, estaduais e federais, de acordo com a via) e também precisam passar por constantes manutenções para evitar erros nas medições.

4.2 Parte Orçamentária e Financeira dos radares

Conforme o artigo 5º da lei 10.515, de 20 de Julho de 2012 que dispõe sobre as diretrizes orçamentárias municipais da Lei orçamentária anual, o orçamento das empresas municipais, para fins de programação e execução orçamentária, explicitará todos os grupos da origem das fontes de recursos financiadoras de suas ações governamentais, com a devida discriminação da responsabilidade, finalidade e natureza do gasto.

Desta forma, podemos discriminar como fontes de recursos financiadoras de suas ações o Fundo de Transportes Urbanos (FTU), o qual é destinado a prover recursos para execução dos programas de investimentos e manutenção em transportes públicos, tráfego e trânsito. Esse Fundo, por sua vez, é constituído de recursos orçamentários, dotados anualmente pelo Prefeito e de recursos que lhes forem repassados pela BHTRANS, que será estabelecida mediante aprovação do Prefeito, por proposta do Conselho de Administração da BHTRANS.

Assim compreendemos que o orçamento da BHTRANS não provém somente dela, mas também depende do orçamento do FTU.

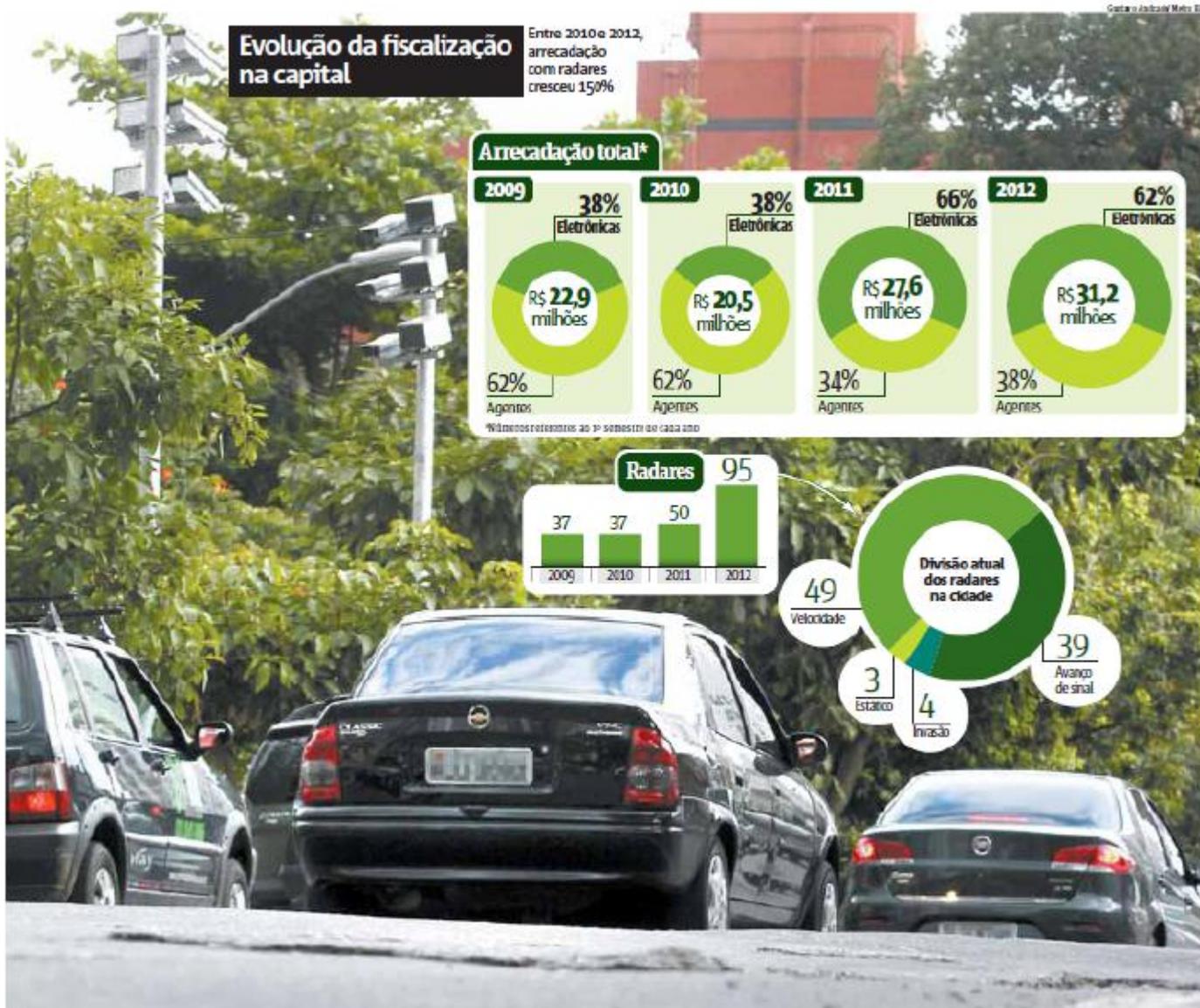
Podemos citar como outras fontes de recursos mencionados na lei nº 5953, de 31 de Julho de 1991 dentre eles: os de capital, os recursos da União, do Estado e do Município de Belo Horizonte consignados em orçamento ou resultantes de Fundos ou Programas Especiais, as receitas decorrentes de prestações de serviços, as receitas provenientes de taxas de

gerenciamento dos serviços, os auxílios ou subvenções de órgãos ou entidades públicas ou privadas, nacionais ou não, o produto de arrecadação de penalidades pecuniárias aplicadas a participantes do sistema coletivo e tráfego, receitas de documentos de estacionamentos registrados na via pública e das penalidades aplicadas aos infratores da legislação municipal sobre o uso das vias públicas que lhe sejam destinadas especificamente, a receita proveniente da exploração publicitária dos equipamentos, entre outros.

Baseado na lei em questão, no artigo 5º, inciso XII que fala sobre especificamente da arrecadação das multas podemos citar a ementa de Recurso Especial Nº 817.534 – MG (2006/0025288-1) que retira o poder de polícia da BHTRANS contido no código de trânsito brasileiro no artigo 21 e 24 se tratando da impossibilidade de aplicação de penalidades e arrecadar multas de correntes de infrações que agora é competência da administração pública direta tal como a Polícia Militar, pois a BHTRANS se trata de uma sociedade de economia mista com capital público tendo como sua função social a persecução do lucro.

No que se trata a multas podemos dizer que a arrecadação de multas por radar tem sido crescente no município de Belo Horizonte.

Com base na reportagem publicada no jornal Metro Belo Horizonte, na Terça-Feira, 18 de SETEMBRO DE 2012 nos seis primeiros meses a empresa de trânsito já recebeu R\$31 milhões – do total R\$ 19 milhões, ou 62% foram flagrados pela fiscalização eletrônica, podemos deixar claro que a arrecadação das multas por radar é um lucro quantitativo para a empresa.



(Fonte: Jornal Metro do dia 18 de Setembro de 2012)

Porém contrapondo às notícias o diretor-presidente da autarquia, Ramon Victor César diz que é preciso acabar com a ideia de que a BHTRANS vive e sobrevive com receitas de multas e que há uma busca incessante para aumentar a arrecadação. Segundo ele, no primeiro semestre deste ano a BHTRANS teve um gasto total de R\$ 61,3 milhões, com despesas e investimentos na cidade sendo que 62% da verba vieram de outras receitas, como transferências diretas da prefeitura, e 38% provenientes das multas, ou seja, R\$ 23,3 milhões.

A Prefeitura de Belo Horizonte publicou no Diário Oficial Municipal do dia 16, de Agosto de 2012, o relatório de arrecadação e aplicação dos recursos de multas de trânsito do período de janeiro a junho de 2012. É importante ressaltar que esses recursos estão vinculados ao Fundo de Transportes Urbanos (FTU), e são aplicados, obrigatoriamente, nas atividades

abaixo discriminadas, conforme determina o art. 320, Lei 9503/07 – Código Brasileiro de Trânsito (CBT).

DESCRIÇÃO	EM R\$1000
RECEITAS	
ARRECADAÇÃO DE MULTAS DE TRÂNSITO	
Eletrônicas	19.355
Agentes (Guarda-Municipal e PMMG)	11.863
1) TOTAL DAS RECEITAS	31.218
APLICAÇÕES	
IMPLANTAÇÃO E MANUTENÇÃO DE SINALIZAÇÃO	
Pessoal	1.383
Semafórica	2.850
Estatigráfica	4.653
Obras viárias	2.461
CEMIG (energia semáforo)	332
Locação de veículos	207
Outras	273
SOMA	12.159
OPERAÇÃO TRÁFEGO E FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	
Fiscalização (pessoal)	18.595
Fiscalização eletrônica	4.710
Locação de veículos	2.062
Alugueis, condomínios e tarifas públicas	311
Convênio PMMG	966

Serviços Postais	1.677
Locação de Mão de Obra	774
Equipamentos e Serv. De Informática	2.304
Serviço de Comunicação	828
Outros	1.768
SOMA	33.995
SEGURANÇA E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO	
Pessoal	1.403
Publicidade e divulgação	4.896
Locação de veículos	76
Repasse FUNSET	1.915
Locação de Mão de Obra	22
Outros	445
SOMA	8.757
2) TOTAL DAS APLICAÇÕES	54.911
* DÉFICT (1 - 2)	(23.693)

(Fonte: Jornal Metro do dia 18 de Setembro de 2012)

Este déficit é coberto pela subvenção recebida da prefeitura, tendo em vista que as necessidades de investimentos em manutenção e melhorias no trânsito são maiores que os recursos arrecadados com as multas de trânsito.

De acordo com a BHTRANS a arrecadação por multas já foi maior, mesmo com o aumento de 6,5% da frota de veículos da capital, passando a 1,16 milhão em junho, a porcentagem de multas diminuiu 2,6%. Para melhorar a imagem junto à população são lançadas campanhas educativas tendo como principal argumento de que apenas 19% da frota de Belo Horizonte foram multadas no primeiro semestre de 2012, no qual 120 mil multas foram aplicadas por transitar em velocidade superior à máxima em até 20% (70%).

4.3 Aplicação dos recursos obtidos pela multa de radar

Os recursos arrecadados com as multas por radar são investidos de várias formas, como por exemplo, na segurança do trânsito, em campanhas publicitárias e em treinamentos e informativos para condutores e pedestres.

Em 2011 o total arrecadado foi cerca de 56 milhões. Parte deste montante foi investido em tarifas públicas, alugueis e condomínios, convênios e serviços postais. Para a implantação e manutenção de semáforos e sinalizadores foram gastos R\$ 21.425,000.

No 1º trimestre de 2012, a BHTRANS arrecadou cerca de 13 milhões em multas, isto se justifica pelo aumento de radares instalados na capital. De acordo com a FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito), nos últimos quatro anos, o repasse referente ao fundo de aplicação ficou abaixo do índice regulamentais.

Está previsto na Câmara dos Deputados, um projeto que muda de 15% para 50% o investimento em segurança e campanhas de prevenção de acidentes.

5. Conclusão

É de interesse público saber em quê e como são aplicados os recursos obtidos através de multas de trânsito. Afinal, quem nunca se indignou ao receber uma multa e quis saber para onde vai esse dinheiro?

Para atender a esse anseio, procurou-se entender os meios de arrecadação e aplicação dos recursos obtidos pela BHTRANS. Foram demonstrados os funcionamentos dos radares, os processos financeiros e orçamentários da arrecadação e identificados às formas de aplicação dos recursos.

Os recursos, embora sejam recolhidos aos milhões, não são suficientes para cobrir os gastos de manutenção e investimento anuais da BHTRANS. Essa por sua vez, não é vista com bons olhos pela população em geral. Por isso, investe em campanhas educativas e que ao mesmo tempo servem para melhorar a imagem da instituição. São campanhas que levam o cidadão a refletir sobre sua conduta no trânsito e as consequências financeiras causadas diante disso. É como se dissessem: “é punido financeiramente aquele que não respeita as leis de trânsito”.

Toda a aplicação dos recursos está acessível á toda a população através dos sites mencionados no presente trabalho. Como o valor arrecadado não é suficiente para a manutenção dessa instituição, isso está previsto na Câmara dos Deputados, um projeto que muda de 15% para 50% o investimento em segurança e campanhas de prevenção de acidentes.

Diante do exposto, ficam as perguntas: Se essa instituição não consegue se manter somente com as multas, será que realmente tem interesse na redução das mesmas? Se a intenção é de fato a redução de acidentes, por que não investir mais em radares fixos e não mais em móveis, uma vez que fica provado que a redução de acidentes está na instalação dos fixos? Se a instituição não está se mantendo, não seria hora de rever a gestão ao invés de aumentar a arrecadação? As campanhas realmente possuem intuito educacional ou seriam somente para que a população se conformasse com as multas recebidas? Se todas as pessoas realmente respeitassem o trânsito e não houvesse arrecadamento de multas, como a BHTRANS sobreviveria? Seria a punição um ato de educação no trânsito, por que não escolher outro meio que não o financeiro?

Como todas as informações de recolhimento e arrecadação de multas no trânsito são públicas, é dever de cada cidadão manter-se informado a respeito de todo esse processo e acompanhar cada investimento, sempre questionando tudo e colaborando para um desenvolvimento sustentável dos órgãos públicos e uma mudança efetiva em nosso trânsito.

Para o desenvolvimento deste trabalho foi significativo o aprendizado nas matérias para que desta forma pudéssemos fazer a interdisciplinaridade tal como a contabilidade que foi fundamental para compreendermos a gestão contábil e orçamentário estudado neste caso. A interpretação de textos facilitou a compreensão das leis e o processo da escrita. A matéria de informática foi importante para todo o processo de pesquisa, tal como feito por sites e também para e ajudou para entender o funcionamento dos radares por ser um equipamento eletrônico. A matemática financeira ajudou a compreender o cálculo do processo financeiro. E por fim o raciocínio lógico nos auxiliou no desenvolvimento lógico de causas e conseqüências.

6. Referências

<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/anotada/2316343/art-320-do-codigo-de-transito-brasileiro-lei-9503-97>>. Acesso em: 08 de Abril 2013.

https://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Tr%C3%A2nsito/duvidas_fiscalizacao_eletronica>. Acesso em: 11 de Abril 2013.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4320.htm >. Acesso em: 21 de Maio 2013.

<http://noticias.r7.com/cidades/noticias/arrecadacao-com-multas-de-radares-cresce-112-em-bh-20110624.html>>. Acesso em: 21 de Maio 2013.

http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Tr%C3%A2nsito/duvidas_fiscalizacao_eletronica >. Acesso em: 10 de Maio 2013.

http://www.uai.com.br/UAI/html/sessao_2/2009/09/26/em_noticia_interna,id_sessao=2&id_noticia=129264/em_noticia_interna.shtml>. Acesso em: 12 de Abril 2013.

<http://www.tecmundo.com.br/infografico/10350-como-funcionam-os-radares-de-transito-infografico-htm> >. Acesso em: 21 de Maio 2013.

(ANGÉLICO João. Contabilidade pública, 1990 página 113-114.).

(artigo 75, Lei do Orçamento 4.320/64).

(artigo 7º, inciso III DECRETO Nº 6.976, DE 7 DE OUTUBRO DE 2009.)

(DA SILVA, Valmir Leôncio A Nova Contabilidade Aplicada ao Setor Público, 1º edição 2012, página 20)

(artigos 1º ao 6º, DECRETO Nº 6.976, DE 7 DE OUTUBRO DE 2009.)

(NBC T 16.1 CONCEITUAÇÃO, OBJETO E CAMPO DE APLICAÇÃO, página 2)

(DE MELLO José Carlos Garcia, CONTABILIDADE PÚBLICA, página 01)

7. Anexos

Questionário utilizado para obter informações pertinentes ao trabalho, endereçado por e-mail ao setor financeiro da BHTRANS.

- 1) Como é calculado a multa do radar de velocidade e avanço de sinal? Desde o carro, radar até a casa do motorista.
- 2) Existe alguma taxa de desconto? Como é calculado?
- 3) No processo para recorrer a multa como é realizado? Como é feito para provar além da foto do radar que o motorista é culpado?
- 4) Quanto ao orçamento da BHTRANS como é realizado? Qual o critério utilizado?
- 5) No orçamento é contado somente o valor arrecadado pelas multas? Se não, qual outro meio financeiro para cumprimento do orçamento?
- 6) Qual a estimativa da BHTRANS para o arrecadamento de multas por radar nos último ano? (Atual, pode ser de 2011)
- 7) Ele é realizado da forma prevista? Ou acaba ultrapassando ou "Faltando" do esperado?
- 8) O que é solicitado no orçamento?
- 9) Acreditam que é eficaz as multas por radar?
- 10) Além de conscientizar os motoristas do quesito velocidade e avançar o sinal existe outro meio de acabar com o alto índice das multas e acidentes por esses motivos que acreditam ser um pouco mais eficaz?