



ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO FAZENDÁRIA DIRETORIA DE EDUCAÇÃO

**CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM FINANÇAS PÚBLICAS COM ÊNFASE EM
ADMINISTRAÇÃO ORÇAMENTÁRIO – FINANCEIRA.**

**A política nacional de trânsito: diagnóstico da execução dos recursos do
FUNSET e do DPVAT, pelo DENATRAN, desde 2008.**

André Pedro Sobreiro Martins

**Brasília
2011**



**ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO FAZENDÁRIA
DIRETORIA DE EDUCAÇÃO**

**CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM FINANÇAS PÚBLICAS COM ÊNFASE EM
ADMINISTRAÇÃO ORÇAMENTÁRIO – FINANCEIRA**

**A política nacional de trânsito: diagnóstico da execução dos recursos do
FUNSET e do DPVAT, pelo DENATRAN, desde 2008.**

Trabalho de conclusão de curso de Pós-graduação apresentado à Escola de Administração Fazendária, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Finanças Públicas com ênfase em Administração Orçamentário - Financeira.

André Pedro Sobreiro Martins

Maria Abadia da Silva Alves, *Ph.D*
Professora-orientadora

**Brasília
Novembro de 2011**



TERMO DE APROVAÇÃO DO PROJETO DE TRABALHO

ANDRÉ PEDRO SOBREIRO MARTINS

A política nacional de trânsito: diagnóstico da execução dos recursos do FUNSET e do DPVAT, pelo DENATRAN, desde 2008.

Este trabalho de conclusão de curso foi julgado adequado como requisito parcial para obtenção do título de especialista do Curso de especialização em Finanças Públicas com ênfase em Administração Orçamentário – Financeira da Escola de Administração Fazendária – ESAF, pela seguinte banca examinadora.

Maria Abadia da Silva Alves, *Ph.D.*
Professora-orientadora

Romildo Araújo da Silva, *MS.C.*
Professor – membro da banca

Romilson Rodrigues Pereira, *MS.C.*
Professor – membro da banca

Brasília
Novembro de 2011

CESSÃO DE DIREITOS

A política nacional de trânsito: diagnóstico da execução dos recursos do FUNSET e do DPVAT, pelo DENATRAN, desde 2008.

Trabalho apresentado à Escola de Administração Fazendária – ESAF como parte dos requisitos para obtenção do título de Especialista em Finanças Públicas com ênfase em Administração Orçamentário – Financeira.

“É concedida à Escola de Administração Fazendária – ESAF permissão para publicar este trabalho por via impressa ou para divulgá-lo em meio eletrônico, para fins de leitura, impressão e/ou download pela Internet, a título de divulgação da produção científica produzida em conjunto com a ESAF, sem ressarcimento dos direitos autorais.”

André Pedro Sobreiro Martins

Brasília, Novembro de 2011

LISTA DE ABREVIATURAS

CGU	Controladoria Geral da União.
CTB	Código de Trânsito Brasileiro.
CEF	Caixa Econômica Federal.
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito.
FUNSET	Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas.
LOA	Lei Orçamentária Anual.
MCIDADES	Ministério das Cidades.
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores.
RENACH	Registro Nacional de Condutores de Habilitados.
RENAINF	Registro Nacional de Infrações de trânsito.
Seguro DPVAT	Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por Sua Carga, A Pessoas Transportadas ou Não.
SEMOB	Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.
SIAFI	Sistema integrado de Administração Financeira do Governo Federal.
SIDOR	Sistema Integrado de Dados Orçamentários.
SIGA Brasil	Sistema de Informações sobre orçamento público disponibilizado pelo Senado Federal.
SNT	Sistema Nacional de Trânsito.
TCU	Tribunal de Contas da União.
OGU	Orçamento Geral da União.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Despesa total autorizada (R\$ mil).....	20
Tabela 2 - Recursos destinados a reserva de contingência (R\$ mil).....	21
Tabela 3 - Receita total arrecadada (R\$ mil).....	22
Tabela 4 - Despesa realizada (R\$ mil).....	22
Tabela 5 - Destinação de recursos a estados e municípios em relação a despesa realizada (R\$ mil).....	24
Tabela 6 - Destinação de Recursos por Ações.....	25
Tabela 7 - Recursos não utilizados em relação a receita arrecadada.....	26

RESUMO

Este trabalho apresenta uma análise sobre os recursos do FUNSET e do Seguro DPVAT a cargo do DENATRAN, a fim de identificar como estes foram utilizados, no período de 2008 a 2011, e as principais causas da sua não execução completa. Inicialmente serão abordados os conceitos e os normativos referentes a estes recursos, apresentando a base legal que ampara a sua arrecadação e disciplina a sua destinação. Posteriormente, será verificado o seu comportamento no decorrer do processo orçamentário e a sua utilização identificando as principais causas para a não aplicação total dos recursos. Inicialmente, concluí-se que o DENATRAN, observou as determinações legais durante a aplicação dos recursos, sendo estes destinados a contratos com o SERPRO, campanhas para a prevenção de acidentes e apoio a projetos estaduais e municipais de infraestrutura, melhorias das condições viárias para a redução de acidentes, sinalização horizontal, vertical, semafórica, de orientação, tátil, sonora e medidas de moderação de tráfego. Porém, há uma parcela significativa de recursos que não foram utilizados pelo Departamento, o que, por si só, configura uma impropriedade. A soma de recursos não utilizados no período de 2008 a 2011, totalizou mais de 1 bilhão de reais, atribui-se este fato ao contingenciamento efetuado anualmente pelo governo, ao processo orçamentário, a suspensão de contratos e problemas com a sua execução nos anos de 2009 e 2010.

ABSTRACT

This paper presents an analysis on the “FUNSET” and “Seguro DPVAT” funds in charge of DENATRAN, to identify how these were used in the period from 2008 to 2011, and the main causes of a non-complete execution of them. Initially we will discuss the concepts and the normative relating to these funds, with all the legal basis that supports its collection and discipline its destination. Later will be analyzed its behavior during the budget process and finally reviewed its use identifying the key reasons for not applying total resources. Initially, it was concluded that the DENATRAN observed the legal requirements for the application of resources that were allocated to contracts with SERPRO, campaigns for the prevention of accidents, projects to support state and local infrastructure, road conditions improvements to the reduction of accidents, signaling horizontal, vertical, traffic light, guidance, sound and traffic restraint measures. However, there is a significant portion of resources that were not used by the Department, which in itself sets up an impropriety. The total amount of unused resources in the period from 2008 to 2011 represents more than 1 billion reais, this was attributed to the contingency made annually by the government budget process, the suspension of contracts and problems with its implementation in the year 2009 and 2010.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1 Objetivo	11
1.2 Problema de Pesquisa	11
1.3 Hipótese	11
1.4 Metodologia	12
2. REVISÃO DA LITERATURA	14
2.1 Fundos Especiais.....	17
2.2 O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET).....	17
2.3 O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por Sua Carga, A Pessoas Transportadas ou Não (Seguro DPVAT).....	18
3. ANÁLISE DOS RECURSOS DO DENATRAN DURANTE O PROCESSO ORÇAMENTÁRIO (ELABORAÇÃO, ARRECADAÇÃO E EXECUÇÃO).....	19
3.1 O Processo Orçamentário	19
3.2 Despesa Total Autorizada na Lei Orçamentária Anual (LOA)	20
3.3 Total de Recursos Destinados a Reserva de Contingência	21
3.4 Receita Arrecadada pelo DENATRAN.....	21
3.5 Execução dos Recursos Pelo DENATRAN	22
4. A DESTINAÇÃO DOS RECURSOS DO FUNSET E DO DPVAT.....	23
4.1 Recursos Destinados aos Estados e Municípios	23
4.1.1 Convênios.	23
4.2 Recursos do FUNSET e do DPVAT utilizados pelo DENATRAN	25
4.3 Recursos do FUNSET e do DPVAT não utilizados pelo DENATRAN.....	26
5. CONCLUSÕES	27
REFERÊNCIAS.....	29

1. INTRODUÇÃO

O número de automóveis no país cresceu de forma acelerada nas últimas décadas e atingiu mais de 65 milhões em 2011 (DENATRAN, 2011). A fim de melhorar a relação entre o automóvel e o ser humano o Congresso Nacional, em 23 de setembro de 1997 promulgou a Lei 9.503 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelecendo, em consonância com os princípios federativos, a divisão de responsabilidades/competências e a parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais.

Uma das principais diretrizes do CTB está presente em seu artigo primeiro, qual seja, a de que o "trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito". Neste contexto, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito, tem um papel fundamental no desenvolvimento de ações e políticas públicas para a redução da mortalidade no trânsito do país.

Para o desempenho de sua missão institucional, o departamento conta com recursos provenientes de duas fontes principais:

- I. o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), constituído, principalmente, por 5% da receita gerada com multas de trânsito aplicadas pelos órgãos executivos de trânsito estaduais e municipais;
- II. 5% do valor recolhido, em todo o país, ao Seguro DPVAT o qual é pago no licenciamento anual do veículo e repassado ao DENATRAN.

Estas duas fontes de receitas, por lei, são para aplicação exclusiva na área de trânsito (redução de acidentes, fiscalização, projetos e educação de trânsito).

Estas receitas, atualmente, somam cerca de 600 milhões por ano e não têm sido totalmente utilizadas.

Observa-se que há resistência dos estados e municípios em repassarem esse recurso ao DENATRAN (órgão federal) quando, na prática, parte deste acaba retornando ao próprio município para a realização de projetos de trânsito (cerca de 190 milhões em 2009 foram repassados aos municípios por convênios).

1.1 Objetivo

Frente ao exposto, o presente trabalho tem como tema a política nacional de trânsito, por meio da execução dos recursos do FUNSET e do DPVAT, pelo DENATRAN, desde 2008, sendo concluído com o alcance dos objetivos gerais e específicos do trabalho, quais sejam: diagnóstico da execução dos recursos do FUNSET e DPVAT pelo DENATRAN; identificação das possíveis causas para a não utilização destes recursos e apresentação e esclarecimentos quanto às normas e leis que regem o Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito, de responsabilidade do DENATRAN.

1.2 Problema de Pesquisa

O presente texto busca responder o seguinte questionamento: Quais fatores influenciaram a aplicação, pelo DENATRAN, dos recursos provenientes do FUNSET e do DPVAT, no período de 2008 a 2011?

1.3 Hipótese

Supõe-se que os recursos do DENATRAN, provenientes do FUNSET e do Seguro DPVAT no período 2008 a 2011, não foram totalmente aplicados pelo órgão, pois têm sido objeto de emendas parlamentares e contingenciamentos do governo federal.

Em 2010, os recursos provenientes do FUNSET e do Seguro DPVAT destinados ao DENATRAN somaram cerca de 600 milhões por ano (cada fonte contribuindo com cerca de 300 milhões). O saldo acumulado de recursos não aplicados desde 1998, hoje, é superior a 1,6 bilhões (DENATRAN, 2010).

Estas duas fontes de receitas, por lei, são para aplicação exclusiva na área de trânsito (redução de acidentes, fiscalização, projetos e educação de trânsito) e

acredita-se que não têm sido totalmente utilizadas.

Os relatórios de gestão do DENATRAN encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU) em 2008, 2009 e 2010 revelam o percentual de execução atingido pelo órgão, justificando a não aplicação integral dos recursos, principalmente, por questões orçamentárias e pelo o contingenciamento de gastos do governo federal.

Suspeita-se que os recursos são utilizados para superávit primário do governo e têm sido fruto de emendas parlamentares ou contingenciamentos.

1.4 Metodologia

O trabalho a ser desenvolvido inicia-se pela revisão da literatura existente e das leis e normativos sobre o assunto sendo complementado pela análise de dados de 2008 a 2011 referentes à elaboração e execução do orçamento por parte do DENATRAN.

Neste trabalho será utilizado o método indutivo para a elaboração de um diagnóstico da execução dos recursos do FUNSET e do DPVAT, pelo DENATRAN, desde 2008, identificando os fatores que influenciaram a sua utilização.

Por meio da pesquisa documental será levantado o arcabouço jurídico disponível no sitio da Presidência da República, do Senado Federal, do DENATRAN e do Seguro DPVAT, a respeito dos recursos destinados ao órgão e a aplicação destes no cumprimento da sua missão institucional e legal.

A fim de alcançar os objetivos traçados e verificar a hipótese de pesquisa deste trabalho, o arcabouço jurídico, em conjunto com a pesquisa bibliográfica, contribuirá para a formação prévia de uma base teórica consistente sobre o FUNSET e o Seguro DPVAT, a qual guiará, objetivamente, a coleta dos dados necessários à verificação da hipótese de pesquisa.

Serão verificados os dados divulgados pelo órgão quanto ao montante de recursos recebidos desde 2008 em contraposição aos gastos realizados, organizando-os em uma tabela comparativa para evidenciar se os recursos têm sido totalmente utilizados.

Por meio dos relatórios de gestão do Departamento, apresentados desde 2008 ao Tribunal de Contas da União (TCU), serão identificados os fatores

principais, elencados pelo próprio órgão, que influenciaram a execução dos recursos disponíveis em seu orçamento.

A fim de verificar os valores levantados anteriormente e se os recursos foram aplicados em consonância com as suas finalidades legais, serão utilizados dados provenientes do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI) e do Sistema Integrado de Dados Orçamentários (SIDOR), relacionados a programação e execução orçamentária e financeira do órgão no período de 2008 a 2011, disponibilizados pelo sistema do Senado Federal, chamado SIGA Brasil, o qual é acessado através da rede mundial.

Serão utilizadas também as informações presentes no SIGA Brasil referentes às leis orçamentárias anuais, à programação financeira dos órgãos da administração pública federal, bem como sobre emendas e contingenciamentos efetuados anualmente no orçamento.

Conforme exposto acima, os dados disponíveis sobre o assunto não estão organizados em um único local ou documento. Portanto, para que sejam alcançados os objetivos deste trabalho, será necessário o tratamento e a estruturação das informações em tabelas, para a obtenção de uma visão consolidada, desde o ano de 2008, possibilitando a identificação dos fatores que influenciaram a execução de recursos do FUNSET e do Seguro DPVAT pelo DENATRAN.

Assim, o trabalho é composto por cinco partes. Nesta primeira é efetuada uma contextualização do tema e são apresentados os objetivo do trabalho, o problema de pesquisa a hipótese e a metodologia utilizada. Na segunda é apresentada a revisão da literatura com as disposições legais e conceitos a respeito do FUNSET e do Seguro DPVAT. Na terceira e quarta partes, são analisados os recursos do DENATRAN sob um enfoque do processo orçamentário, verificando como esses recursos foram utilizados. Finalmente, nas conclusões é efetuado um diagnóstico sobre a destinação dos recursos e as prováveis causas para a não aplicação integral dos mesmos.

2. REVISÃO DA LITERATURA

Infelizmente os acidentes de trânsito fazem parte do cotidiano da vida das pessoas, sendo imprescindível se conhecer melhor essa realidade, a fim de subsidiar a tomada de decisões e implementação de ações capazes de mudar este cenário atual (IPEA, 2006, p. 23).

A segurança e a prevenção de acidentes de trânsito em rodovias federais são obrigações das autoridades gestoras e operadoras de trânsito e transporte.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece, em seu primeiro artigo que o "trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito". Neste contexto, o DENATRAN, órgão máximo executivo do sistema nacional de trânsito, tem um papel fundamental para a prevenção e redução de acidentes de trânsito.

O CTB traz em seu texto normas de civilidade e cidadania, porém não é claro quanto à destinação dos recursos arrecadados (MARQUES; MACHADO, 2010, p. 1381).

As atribuições do DENATRAN compreendem um conjunto de atividades direcionadas a toda a população brasileira, atingindo um universo de 51,7 milhões de condutores habilitados, 61,1 milhões de veículos cadastrados, 940 órgãos executivos municipais, 27 órgãos executivos estaduais, 27 órgãos rodoviários estaduais, 27 Unidades da Polícia Militar de Trânsito, 10.675 mil centros de formação de condutores, mais de 862 juntas administrativas de recursos, 27 órgãos normativos de trânsito estaduais, ciclistas, pedestres e os órgãos da União a saber: do Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e do Ministério da Justiça, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF).

Os atos de gestão do órgão correspondem às ações desempenhadas pelos administradores dos bens e recursos da Unidade intitulada Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), à qual está agregada a unidade gestora denominada Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), cuja execução se dá por meio do Programa 0660 - SEGURANÇA E EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO: Direito e Responsabilidade de Todos.

Sabendo-se que 5% da arrecadação com multas de trânsito e do Seguro DPVAT destina-se ao FUNSET, mostra-se necessário identificar como esta e outras fontes de receitas têm se comportado desde a elaboração do orçamento público até a sua utilização pelo órgão máximo executivo de trânsito, desde 2008, na consecução de sua missão institucional.

O DENATRAN surgiu no ano de 1967 como órgão integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, com autonomia administrativa e técnica (BRASIL, 1967). Porém, foi com o advento da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o CTB, que este departamento se consolidou como o órgão máximo executivo do sistema nacional de trânsito, atualmente fazendo parte da estrutura do Ministério das Cidades.

Vinculado à Secretaria Executiva desse ministério, o departamento é o órgão máximo executivo da política de trânsito na esfera Federal, sendo responsável pelo cumprimento das atribuições determinadas no artigo 19 do CTB:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;
- II - proceder à supervisão, à coordenação, à correção dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
- V - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;
- V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;
- VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
- VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
- VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;
- IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAAM;
- X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;
- XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;
- XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;**

- XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;
- XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;
- XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;
- XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;
- XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;
- XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;
- XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;
- XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
- XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;
- XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;
- XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;
- XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;
- XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
- XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;
- XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
- XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
- XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

Dentre estas competências, estabelecidas diretamente em lei, destaca-se a administração do fundo nacional destinado à segurança e à educação de trânsito, o qual é composto por recursos oriundos de multas de trânsito e do Seguro DPVAT.

2.1 Fundos Especiais

Os recursos repassados ao DENATRAN, compõem um fundo especial o qual é administrado pelo órgão. Segundo a lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, os fundos especiais são o produto de receitas que por lei se vinculam à realização de determinados objetivos ou serviços e cuja aplicação realiza-se através de dotação consignada na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais, os quais, salvo determinação em contrário, terão seus saldos positivos transferidos para o exercício seguinte.

Além disso, segundo o Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967 e o Decreto nº 93.872, de 23 de dezembro de 1986, estes fundos são entendidos como uma forma de gestão autônoma de recursos públicos, vinculados a um órgão da Administração Pública, não caracterizando uma entidade jurídica, mas sim uma unidade orçamentária (CARVALHO, 2010).

Como exemplos de Fundos Especiais podemos citar o Fundo Especial do Senado Federal, o Fundo Especial de Assistência Financeira aos Partidos Políticos, o Fundo de Imprensa Nacional, o Fundo Nacional Antidrogas, o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, o Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social, o Fundo de Financiamento ao estudante do Ensino Superior, o Fundo de Amparo ao Trabalhador, os Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte, do Centro-Oeste e do Nordeste e o Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito. (CGU, 2002)

2.2 O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET)

O Art. 320 do CTB dispõe que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, determinando que 5% desse valor arrecadado será depositado, mensalmente, na conta do fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

Por sua vez, a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, combinada com o

Decreto nº 2.613, de 3 de junho de 1998 dispõe que a finalidade do fundo descrito acima é o custeio das despesas do DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de Trânsito, cabendo a este departamento a sua gestão.

Embora Marques e Machado (2010) afirmem que não há uma destinação clara dos recursos desse fundo, o Decreto nº 2.613, de 3 de junho de 1998, apresenta em seu artigo 4º mais de dez incisos sobre a sua aplicação e determina que “os saldos financeiros apurados ao final de cada exercício, no FUNSET, serão transferidos automaticamente para o exercício seguinte”.

2.3 O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por Sua Carga, A Pessoas Transportadas ou Não (Seguro DPVAT)

O Seguro DPVAT foi instituído pela Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, a qual foi alterada pela Lei nº 8.441, de 13 de julho de 1992, com a finalidade de amparar as vítimas de acidentes de trânsito em todo o território nacional, não importando de quem seja a culpa dos acidentes, desta forma, a população brasileira, principalmente a de baixa renda, passou a dispor de um seguro mesmo na condição de pedestre (RIZZOTO, 2010, p. 76).

Este recurso é arrecadado, anualmente, no momento do licenciamento de todos os veículos em circulação no país, atingindo, em 2010, o valor de aproximadamente 6 bilhões de reais (SEGURADORA LÍDER, 2010).

Do valor total arrecadado, 50% é destinado ao governo federal, dos quais, 45% são repassados ao Sistema Único de Saúde (SUS) para o custeio da assistência médico-hospitalar de vítimas de acidentes de trânsito em todo o País e 5% são repassados para o DENATRAN para financiar campanhas e programas de prevenção de acidentes no trânsito (BRASIL, 1991 e 1997; CNSP 2009).

No passado parte dos 5% destinados ao DENATRAN foram contingenciados pelo governo, deixando de ser investidos em campanhas nacionais de redução de acidentes de trânsito, porém recentemente esses recursos começaram a ser efetivamente liberados e utilizados para finalidade que foram criados (RIZZOTO, 2010, p. 80).

3. ANÁLISE DOS RECURSOS DO DENATRAN DURANTE O PROCESSO ORÇAMENTÁRIO (ELABORAÇÃO, ARRECADAÇÃO E EXECUÇÃO).

Em 2008 os recursos arrecadados, pelo DENATRAN, referentes ao FUNSET e aos 5% do Seguro DPVAT somaram cerca de R\$ 450 milhões, dos quais foram gastos R\$ 122 milhões (inferior 30% do total arrecadado). Enquanto em 2009 o valor total arrecado foi superior a R\$ 550 milhões, sendo gastos aproximadamente R\$ 430 milhões (superior a 75% do total arrecadado). Já em 2010, a arrecadação superou R\$ 600 milhões e foram gastos cerca de R\$ 320 milhões (DENATRAN, 2011).

Apesar do percentual de execução da receita do órgão ter sido superior a 70% do valor total arrecadado em 2009, o saldo acumulado dos recursos não utilizados desde 1998 é superior a 1,6 bilhões de reais (DENATRAN, 2011). Este fato tem sido criticado pela imprensa especializada, pois os recursos arrecadados deveriam ser destinados a ações de redução de acidentes e de educação no trânsito.

Os motivos da não utilização desses recursos não são claros, e vão além do contingenciamento de gastos promovido anualmente pelo governo federal. Para tanto, mostra-se necessário a análise do caminho percorrido por esses recursos desde a elaboração do orçamento até a sua execução.

3.1 O Processo Orçamentário

O orçamento compreende diversas etapas que se estendem do surgimento de uma proposta que se transformará em projeto de lei a ser apreciado, emendado, aprovado, sancionado e publicado, passando pela sua execução, quando ocorre a arrecadação da receita e a realização da despesa dentro do ano civil, até o acompanhamento e avaliação da execução (MOTA, 2009, p. 46).

Estas atividades, relacionadas ao ciclo orçamentário, podem ser agrupadas nas seguintes etapas principais (GIACOMONI, 2008, p. 207):

- I. Elaboração do projeto de lei orçamentária;
- II. Discussão, votação e aprovação da lei orçamentária;

- III. Execução orçamentária; e
- IV. Controle e avaliação da Execução Orçamentária.

Durante as etapas I e II será efetuada uma previsão da arrecadação dos recursos destinados ao FUNSET e ao Seguro DPVAT, definindo-se o montante de recursos destinados ao DENATRAN, ou seja, o total de recursos autorizados na Lei Orçamentária Anual. Também serão determinados os valores destinados a reserva de contingência e serão apreciadas as emendas parlamentares apresentadas pelos Deputados e Senadores.

Por sua vez, durante as etapas III e IV, é que serão registrados no SIAFI os recursos efetivamente arrecadados e utilizados pelo departamento, possibilitando o acompanhamento e a avaliação do desempenho do órgão na realização do seu programa de Governo.

Estes recursos estão organizados e registrados no SIAFI por meio da unidade orçamentária intitulada, Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Código 56901), gerida e administrada pelo DENATRAN, para a execução do programa de Governo, Segurança e Educação de Trânsito: Direito e Responsabilidade de Todos (Código 0660), o qual está estruturado em oito ações de responsabilidade do órgão.

3.2 Despesa Total Autorizada na Lei Orçamentária Anual (LOA)

Com a conclusão da segunda etapa do ciclo orçamentário podemos obter, a partir da LOA, os valores correspondentes a despesa total autorizada no orçamento do DENATRAN, para os anos de 2008 a 2011, considerando os créditos suplementares e os valores correspondentes às emendas parlamentares introduzidas durante a aprovação do orçamento pelo Congresso Nacional.

Tabela 1 - Despesa total autorizada (R\$ mil).

	2008	2009	2010	2011
Dotação Inicial	106.110	534.000	495.293	196.233
Crédito Suplementar	204.000	0	-6.796	0
Emendas	0	100	4.350	500
Despesa Autorizada	310.110	534.100	492.847	196.733

Fonte: Senado Federal, 2011.

3.3 Total de Recursos Destinados a Reserva de Contingência

O Decreto Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, define, em seu artigo 91, a reserva de contingência como sendo uma dotação global não especificamente destinada a determinado órgão, unidade orçamentária, programa ou categoria econômica, cujos recursos serão utilizados para a abertura de créditos adicionais.

Os dados orçamentários disponíveis no Sistema SIGA Brasil possibilitam a verificação do montante de recursos destinados a reserva de contingência, no orçamento aprovado para o DENATRAN, de 2008 a 2011.

Tabela 2 - Recursos destinados a reserva de contingência (R\$ mil).

	2008	2009	2010	2011
Reserva de Contingência	114.074	15.649	81.801	494.168

Fonte: Senado Federal, 2011.

3.4 Receita Arrecadada pelo DENATRAN

Durante o ciclo orçamentário, com a aprovação do orçamento federal, tem-se o orçamento autorizado ao DENATRAN, o qual baseia-se em uma estimativa da receita a ser arrecadada pela Administração Pública Federal.

Porém, o valor consignado em seu orçamento não corresponde exatamente ao efetivamente arrecadado pelo órgão, ou seja, é durante a terceira etapa do ciclo orçamentário (execução orçamentária) que será conhecido o total de recursos efetivamente arrecadados ao FUNSET e ao Seguro DPVAT em cada ano.

Conforme destacado anteriormente, ressalta-se que esses recursos devem ser destinados exclusivamente para custear as despesas do Departamento (no caso do FUNSET) e em projetos e atividades voltados para a redução de acidentes de trânsito.

Tabela 3 - Receita total arrecadada (R\$ mil).

	2008	2009	2010	2011
FUNSET	207.394	284.099	343.993	356.986*
Seguro DPVAT	243.303	267.771	289.693	275.036*
TOTAL	450.697	551.870	633.686	632.022*

Fontes: Senado Federal, 2011 e CGU, 2011.

*valores arrecadados até 16/11/2011.

3.5 Execução dos Recursos Pelo DENATRAN

A partir dos dados existentes no SIAFI, pôde ser obtido o total de recursos utilizados pelo órgão no período de 2008 a 2011, os quais, comparados com o total da despesa autorizada, permitem a identificação do percentual da receita efetivamente utilizada, e o desempenho financeiro do órgão frente aos recursos que lhe foram disponibilizados (% de Execução).

Tabela 4 - Despesa realizada (R\$ mil).

	2008	2009	2010	2011
Despesa Realizada	122.975	428.418	327.290	135.938*
Despesa Autorizada	310.110	534.100	492.847	196.733
% Execução da despesa autorizada	40%	80%	66%	69%

Fonte: Senado Federal, 2011.

*Despesa realizada até 16/11/2011.

4. A DESTINAÇÃO DOS RECURSOS DO FUNSET E DO DPVAT

Após a constatação de que, no período de 2008 a 2011, o DENATRAN não utilizou integralmente os recursos provenientes do FUNSET e do DPVAT, tendo alcançado uma execução média percentual inferior a 70% durante o período, será verificado, se parte dos recursos executados beneficiaram a Estados e Municípios, retornando à sua origem, ou seja, aos responsáveis pela sua arrecadação (Estados e Municípios).

Além disso, será estudado como se deu a realização dos recursos do FUNSET e do DPVAT, ou seja, verificar-se-á em que estes recursos foram gastos pelo DENATRAN.

4.1 Recursos Destinados aos Estados e Municípios

Através de uma análise aprofundada aos dados disponíveis no sistema SIGA Brasil, percebe-se que as emendas parlamentares introduzidas no orçamento no período de 2008 a 2011 tratam-se de recursos a serem repassados aos Estados com a finalidade de apoiar projetos de educação e segurança no trânsito ou projetos destinados a redução de acidentes, destacando-se o ano de 2010, em que o valor total das emendas ao orçamento totalizaram mais de 4 milhões de reais, dos quais 2,5 milhões seriam destinados ao estado do Rio de Janeiro.

Porém, apesar da existência de emendas devidamente aprovadas e autorizadas e da disponibilização de recursos no orçamento do DENATRAN para atendê-las, verificou-se que nos anos de 2008 a 2011, os mesmos não foram empenhados e executados, ou seja, os Estados e Municípios não os utilizaram.

4.1.1 Convênios.

Embora as emendas provisionadas no orçamento não tenham sido utilizadas, o DENATRAN nos anos de 2009 (Portaria MCIDADES nº 406, de 07/10/09) e 2010 (Portaria MCIDADES nº 278, de 17/06/2010) promoveu a abertura de chamadas

públicas contendo as orientações necessárias para apresentação e enquadramento de propostas a serem implementadas com recursos do Orçamento Geral da União (OGU)/FUNSET sob a Ação 8487 – Fomento a Projetos Destinados à Redução de Acidentes de Trânsito.

Essas chamadas públicas geraram mais de 4.000 cadastros no Sistema de Gestão de Convênios do Governo Federal – SICONV de proponentes interessados nos recursos em infraestrutura urbana destinados ao apoio a uma extensa gama de projetos de infraestrutura, entre eles, projetos de melhorias das condições viárias para a redução de acidentes, tais como ajustes de geometria, passeios, passarelas, ciclovias, elementos redutores e controladores de velocidade, rotatórias, sinalização horizontal, vertical, semafórica, de orientação, tátil, sonora e medidas de moderação de tráfego.

Os recursos em questão, foram descentralizados para a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB, do Ministério das Cidades, e executados por meio da celebração de Contratos de Repasse com a Caixa Econômica Federal - CEF. Desta forma, os recursos da ação, de responsabilidade do DENATRAN, foram gerenciados pela SEMOB e executados pela CEF.

Vale ressaltar que a execução se deu por meio de Contratos de Repasse tendo como Mandatária a CEF, sendo os recursos da ação, de responsabilidade do DENATRAN, gerenciados pela SEMOB.

Em conformidade com o artigo 78 da Lei nº 9.503/97 (CTB), os recursos utilizados nesta ação foram provenientes do percentual de 5% da receita arrecadada com o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre-DPVAT,

No total, foram aprovados e empenhados projetos que beneficiaram 499 municípios em 2009 e 501 municípios em 2010, caracterizando um retorno de recursos provenientes do Seguro DPVAT aos Estados e Municípios, cujos montantes foram superiores a 1/3 de toda a despesa autorizada e superior a 40% do total de gastos efetivamente realizados pelo DENATRAN (Tabela 5).

Tabela 5 - Destinação de recursos a estados e municípios em relação a despesa realizada (R\$ mil).

	2008	2009	2010	2011
Recursos a Estados e Municípios	-	189.173	176.780	-
Despesa Realizada	122.975	428.418	327.290	135.938*
% destinado a Estados e Municípios	0%	44%	54%	0%

Fonte: DENATRAN, 2011.

4.2 Recursos do FUNSET e do DPVAT utilizados pelo DENATRAN

Após a verificação de que parte dos recursos utilizados pelo DENATRAN foram destinados a Estados e Municípios, é importante a identificar-se em que os demais recursos foram utilizados.

Desta forma, a partir dos Relatórios de Gestão, apresentados pelo órgão, e dos dados constantes do sistema Siga Brasil, checkou-se a utilização de recursos discriminada por ações de governo dentro o programa de trabalho de responsabilidade do DENATRAN, ou seja, a destinação conferida aos recursos.

Tabela 6 - Destinação de Recursos por Ações.

Ações	2008		2009		2010		2011	
	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%
2272 - Gestão e Administração do Programa	3.794	3%	10.566	2%	11.614	4%	9.288	7%
4398 - Fomento a Pesquisa e Desenvolvimento na área de Trânsito	944	1%	1.401	0%	126	0%	100	0%
8028 - Fortalecimento Institucional dos Órgão e Entidades do Sistema Nacional de Trânsito	1.636	1%	828	0%	-	0%	0	0%
4410 - Sistema de Informações do Sistema Nacional de Trânsito	58.926	48%	93.510	22%	61.637	19%	95.595	70%
4414 - Educação para a Cidadania no Trânsito	3.000	2%	7.512	2%	1.409	0%	434	0%
4641 - Publicidade de Utilidade Pública	48.494	39%	120.000	28%	68.748	21%	30.521	22%
6622 - Capacitação de Profissionais do Sistema Nacional de Trânsito	2.253	2%	5.428	1%	6.975	2%	0	0%
8487 - Fomento a Projetos Destinados à Redução de Acidentes no Trânsito	3.928	3%	189.173	44%	176.780	54%	0	0%
Total	122.975		428.418		327.290		135.938	

Fonte: Senado Federal, 2011.

Da tabela acima verifica-se que cerca de 90% dos recursos do FUNSET e do DPVAT foram destinados as ações: 4410 - Sistema de Informação do Sistema Nacional de Trânsito, 4641 - Publicidade de Utilidade Pública e 8487 - Fomento a Projetos Destinados à Redução de Acidentes no Trânsito (por meio do qual se deu a destinação de recursos aos Estados e Municípios).

4.3 Recursos do FUNSET e do DPVAT não utilizados pelo DENATRAN

Por fim, para a verificação do que efetivamente ocorreu com os recursos do FUNSET e do Seguro DPVAT desde 2008, e completar-se as análises propostas por este trabalho, apresenta-se abaixo, de forma consolidada, os principais dados levantados, destacando dentre estes, os relacionados a não execução da totalidade dos recursos arrecadados.

Tabela 7 - Recursos não utilizados em relação a receita arrecadada.

	2008		2009		2010		2011	
	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%
Arrecadado (a)	450.697		551.871		633.686		690.901	
Despesa Autorizada (b)	310.110	69%	534.100	97%	492.846	78%	196.733	28%
Utilizado (c)	122.975	27%	428.418	78%	327.290	52%	135.938	20%
Total Não Utilizado	327.722	73%	123.453	22%	306.396	48%	554.963	80%
• <i>Despesa Autorizada e não utilizada (b-c)</i>	187.135	42%	105.682	19%	165.556	26%	60.795	9%
• <i>Contingenciamento (d)</i>	114.074	25%	15.649	3%	81.801	13%	494.168	72%
• <i>Outros (a-b-d)</i>	26.513	6%	2.122	0%	59.039	9%	0	0%

Fontes: Senado Federal, 2011 e CGU,2011.

Dos dados acima obtém-se o montante dos recursos do DPVAT e do FUNSET os quais não foram utilizados pelo DENATRAN. Destaca-se que a verificação da não utilização de recursos deve ser efetuada em relação a receita total arrecadada, pois além do departamento não executar a receita total autorizada ao órgão, há uma parcela de recursos arrecadados, para os quais não houve, sequer, autorização orçamentária, recursos estes que no ano de 2010 foram superiores a 50 milhões de reais (633 milhões - 574 milhões), apresentados na Tabela 7 como “Outros”, correspondentes aos recursos arrecadados subtraindo-se a despesa total autorizada e o contingenciamento.

5. CONCLUSÕES

A partir das informações apresentadas nos capítulos anteriores, concluí-se que o DENATRAN, observou as determinações legais durante a aplicação dos recursos, uma vez que estes foram utilizados no custeio das despesas do Departamento e na realização de projetos e atividades voltados para a redução de acidentes de trânsito.

A partir dos dados apresentados na Tabela 6, verifica-se que 90% dos recursos do FUNSET e do DPVAT foram destinados a: contratos com o SERPRO para Manutenção dos Sistemas RENAAM, RENACH e RENAINF (ação 4410 - Sistema de Informação do Sistema Nacional de Trânsito), campanhas de publicidade para a prevenção de acidentes (ação 4641 - Publicidade de Utilidade Pública) e apoio a projetos estaduais e municipais de infraestrutura, melhorias das condições viárias para a redução de acidentes, sinalização horizontal, vertical, semaforica, de orientação, tátil, sonora e medidas de moderação de tráfego (Ação 8487 - Fomento a Projetos Destinados à Redução de Acidentes no Trânsito).

Porém, apesar dos recursos arrecadados ao FUNSET e ao Seguro DPVAT, destinados ao DENATRAN, terem sido aplicados em consonância com o permitido em lei, destaca-se que uma parcela significativa de recursos deixaram de ser utilizados pelo Departamento. Assim, embora o DENATRAN tenha se empenhado na execução destes recursos e o tenha feito de acordo com as disposições legais, uma grande parte não foi utilizada, o que, por si só, configura uma impropriedade, uma vez que deixaram de ser aplicados, em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e na redução de acidentes.

Destaca-se que a soma do total de recursos não utilizados no período de 2008 a 2011, totalizou mais de 1 bilhão de reais.

Quanto às causas que levaram a não utilização dos recursos, concluí-se que grande parcela deve-se ao contingenciamento efetuado anualmente pelo governo, que superou 700 milhões de reais nos últimos quatro anos, destacando-se o ano de 2011, no qual foram contingenciados cerca de 500 milhões de reais.

Além do contingenciamento, no período em análise, em média, cerca de 30% dos recursos disponibilizados ao órgão, através do orçamento, não foram aplicados, o que nos revela que embora houvesse um planejamento para a sua execução o

órgão não conseguiu cumprí-lo integralmente. Parte do ocorrido está relacionado ao processo orçamentário (em 2008 foi consignado um reforço no orçamento de 204 milhões, dos quais apenas 21 milhões foram efetivamente disponibilizados ao DENATRAN), suspensão de contratos e problemas na sua execução nos anos de 2009 e 2010.

Os motivos por trás dessa não execução são relativamente complexos e abrangem questões como a falta de estrutura e de pessoal frente ao crescimento do volume de trabalho, o que prejudica a realização de projetos voltados para a redução de acidentes de trânsito.

Portanto, o forte contingenciamento sofrido nos últimos quatro anos e a escassez de pessoal contribuíram significativamente para o desempenho insatisfatório nas ações desenvolvidas por este Departamento.

O montante de recursos arrecadados que deixaram de ser aplicados desde a implantação do novo Código de Trânsito, ou seja, desde 1998, somam mais de 2 bilhões de reais, sendo o período de 2008 a 2011, responsável por mais da metade desse montante.

Desta forma, tendo em vista o crescimento exponencial da frota nacional de veículos é imprescindível que o poder público torne primordial a questão do trânsito, a fim de fazer frente aos problemas e consequências advindos deste crescimento acelerado. Nesse contexto, dentre outras medidas, mostra-se fundamental a reestruturação do órgão máximo executivo de trânsito, o DENATRAN, para permitir uma utilização mais efetiva dos recursos destinados ao FUNSET e ao DPVAT.

Recursos estes, os quais poderiam ser amplamente utilizados para a redução dos índices nacionais de acidentes no trânsito e para a contenção e reversão da tendência mundial de crescimento de fatalidades e ferimentos graves decorrentes de acidentes no trânsito. Alinhando o Brasil aos objetivos traçados pela Assembleia da Organização das Nações Unidas, a qual proclamou o período de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 fev. 1967. Seção 1. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 28 ago. 2011.

_____. Decreto-Lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967. Modifica o Código Nacional de Trânsito. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 fev. 1967. Seção 1. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 29 jun. 2011.

_____. Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964. Estatui Normas Gerais de Direito Financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 jul. 1991. Seção 1. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 15 nov. 2011.

_____. Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 jul. 1991. Seção 1. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 29 jun. 2011.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 set. 1997. Seção 1. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 29 jun. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Conselho Nacional de Seguros Privados. Resolução nº 151, de 28 de novembro de 2006. Dispõe sobre as condições tarifárias e sobre disposições transitórias necessárias à operação do Seguro DPVAT. Disponível em: <<http://www.dpvatseguro.com.br>>. Acesso em: 29 jun. 2011.

CARVALHO, Deusvaldo. **Fundos Especiais**. Disponível em: <http://www.pontodosconcursos.com.br/admin/imagens/upload/3358_D.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2011.

CONTROLADORIA GERAL DA UNIÃO. Balanço Geral da União. Disponível em: <<http://www.cgu.gov.br/Publicacoes/BGU/2002/Volume1/015.pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2011.

_____. Portal da Transparência. **Receitas Realizadas por Órgão no exercício de 2011** Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br>>. Acesso em: 16 nov. 2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Arrecadação Total (Dpvat-Funset) até 31/12/10**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/transparencia.htm>>. Acesso em: 29 jun. 2011.

_____. **Frota de veículos**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 29 jun. 2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Relatórios de Gestão de 2008 a 2010**. Disponíveis em: <http://www.denatran.gov.br/rel_gestao.htm>. Acesso em: 10 nov. 2011

GIACOMONI, James. **Orçamento Público**, 14^a Edição . São Paulo: Atlas 2008.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de transito nas rodovias brasileiras**. Relatório Executivo. Brasília, Dez. 2006.

MARQUES, Érico V.; MACHADO, Marco A. Identificação dos fatores relevantes na decisão da alocação dos recursos econômicos visando um trânsito seguro. **Revista da Administração Pública (RAP) - FGV**. Rio de Janeiro, p. 1379-1404, Nov/dez. 2010.

MOTTA, Franciso G. L. **Contabilidade aplicada ao setor público**, 1^a Edição. Brasília: 2009.

RIZZOTTO, Rodolfo. **Acidentes não acontecem**. Rio de Janeiro: Escola Nacional de Seguros – Funenseg, 2010.

SEGURADORA LÍDER. **Prêmios arrecadados e sua distribuição**. Disponível em: <http://www.seguradoralider.com.br/estat_premios_arrecadados_2010.asp>. Acesso em: 29 jun. 2011.

SENADO FEDERAL. **Sistema Siga Brasil**. Disponível em: <http://www9.senado.gov.br/portal/page/portal/orcamento_senado/SigaBrasil>. Acesso em: 16 jun. 2011.