

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE DIREITO

FLAVIO VIEIRA DA SILVA

**EFICÁCIA DA LEI SECA NO MARANHÃO, ASPECTOS LEGAIS E
ADMINISTRATIVOS: ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO DETRAN/MA NO COMBATE
AO USO DE ÁLCOOL NA DIREÇÃO VEICULAR.**

São Luís
2017

FLAVIO VIEIRA DA SILVA

**EFICÁCIA DA LEI SECA NO MARANHÃO, ASPECTOS LEGAIS E
ADMINISTRATIVOS: ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO DETRAN/MA NO COMBATE
AO USO DE ÁLCOOL NA DIREÇÃO VEICULAR.**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da
Universidade Federal do Maranhão, como requisito para
obtenção de Grau de Bacharel em Direito.

Orientador(a) Prof(a). Dra. Maria de Jesus Rodrigues
Araújo Heilmann.

São Luís
2017

da SILVA, Flavio Vieira.

Eficácia da Lei Seca no Maranhão, aspectos legais e administrativos: análise da atuação do Detran/MA no combate ao uso de álcool na direção veicular / Flavio Vieira da Silva. - 2017. 129 f.

Orientador(a): Prof(a). Dra. Maria de Jesus Rodrigues Araújo Heilmann.

Monografia (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Maranhão, São Luis, 2017.

1. Aspectos Legais e administrativos. 2. Combate ao uso de álcool na direção de veículos. 3. Eficácia da Lei Seca. I. Araújo Heilmann, Profa. Dra. Maria de Jesus Rodrigues. II. Título.

FLAVIO VIEIRA DA SILVA

EFICÁCIA DA LEI SECA NO MARANHÃO, ASPECTOS LEGAIS E ADMINISTRATIVOS: ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO DETRAN/MA NO COMBATE AO USO DE ÁLCOOL NA DIREÇÃO VEICULAR.

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção de Grau de Bacharel em Direito.

Aprovado em: _____ de _____ de 2018.

Prof(a). Dra. Maria de Jesus Rodrigues Araújo Heilmann
(Orientadora)

EXAMINADOR 1

EXAMINADOR 2

Dedico este trabalho à minha família, por reconhecer a importância que a mesma tem em minha vida pessoal, acadêmica e profissional, principalmente, ao meu pai Raimundo e minha mãe Gorete, minhas irmãs Francisca e Francinete, minha esposa amada Angra e minha querida filha Flavianny.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por ser essencial em minha vida, autor do meu destino e meu guia de todos as horas.

A minha amada mãe, Maria Gorete Vieira da Silva, que em sua simplicidade me orientou e me acompanhou em todas as fases de minha vida, nunca me desamparou, e foi desde os primórdios a maior incentivadora dos meus estudos.

As mulheres da minha vida Angra Maria e Flavianny (esposa e filha), por terem sido nos últimos anos minhas fortalezas, e que hoje representam verdadeiras razões de minha existência.

Ao meu estimado pai, Raimundo Gomes da Silva, que em sua paciência desde cedo me ensinou passos de seriedade, retidão e honestidade.

Às minhas queridas irmãs, Francisca Vieira e Francinete Vieira, por comporem um núcleo sólido de nosso lar.

Aos primos Luzineide, Jaime, Regiane, Roseane pelos fortes laços de amizades e incentivos ao longo de minha jornada.

A todos os professores do Curso de Direito da Universidade Federal do Maranhão, em especial a Professora Dra. Maria de Jesus Rodrigues Araújo Heilmann, por sua dedicação, paciência e conhecimentos compartilhados.

A todos os amigos e colegas do Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão, de modo particular Fernando Teixeira, Filipe Martins, Tatiane Sodré, Vera Lúcia, Danyele Vilas Boas, entre outros, que estão presentes no meu cotidiano e sabem da importância desse trabalho para o meu crescimento pessoal e, acima de tudo, profissional.

Aos meus amigos pelos fortes laços de amizades estabelecidos ao longo de nossas jornadas, em especial, Cleber Marques, Francisco Pinho, Norton Nil, José Neres, Elves Almeida, Tamires Barbosa, Kallaham Coelho, José Wilson Teixeira, Tatiane Martins, João Victor, Vandeilson Alves, Cicero Leite, enfim, a todos, os meus sinceros agradecimentos.

“Insanidade é continuar fazendo sempre as mesmas coisas e esperar resultados diferentes”.

Albert Einstein

RESUMO

O trabalho acadêmico que se inicia aborda a eficácia da Lei Seca. Para isso, possui como objetivo geral demonstrar, a partir de uma análise sistemática da atuação do Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão que, apesar da intensificação da fiscalização, não é possível afirmar que houve uma mudança comportamental significativa da sociedade local, uma vez que as sanções administrativas encontram entraves em diversos fatores que dificultam sua aplicação. Nesse cenário, iniciaremos nossa pesquisa, observando os aspectos gerais da “Lei Seca” adotada no Brasil, em sequência, verificamos as inovações trazidas pela Lei nº 13261/13, buscando evidenciar as evoluções legislativas trazidas. Nos capítulos seguintes nos debruçaremos sobre a sistemática de atuação, e após abordaremos o tema central desse trabalho que consiste na compreensão do procedimento administrativo e análise dos dados da Lei seca em nosso estado, notadamente sob a perspectiva da dificuldade em punir os condutores infratores.

Palavras Chave: Lei Seca, Eficácia e Procedimento Administrativo.

ABSTRACT

The academic work that begins is about the effectiveness of the Dry Law. In order to do so, it has as a general objective to demonstrate, based on a systematic analysis of the performance of the State Department of Transit of Maranhão, that, despite the intensification of inspection, it is not possible to affirm that there was a significant behavioral change of the local society, since the Administrative penalties are hampered by several factors that hinder its application. In this scenario, we will begin our research, observing the general aspects of the "Dry Law" adopted in Brazil, in sequence, we verify the innovations brought by Law 13261/13, seeking to show the legislative evolutions brought. In the following chapters we will focus on the system of assessment and afterwards we will discuss the central theme of this work, which is to understand the administrative procedure and analysis of the data of the Drought Law in our state, especially from the perspective of the difficulty in punishing the offenders.

Keywords: Dry Law, Efficacy and Administrative Procedure.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AIT – Auto de Infração de Trânsito

CETTRAN – Conselho Estadual de Trânsito

CF – Constituição Federal

CNM – Confederação Nacional dos Municípios

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CONTRADIFE - Conselho de Trânsito do Distrito Federal

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

DMT – Departamento Municipal de Trânsito

INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

JARI – Junta Administrativa de Recurso de Infrações

MA - Maranhão

PM – Polícia Militar

PRF – Polícia Rodoviária Federal

RENACH – Registro Nacional de Carteiras de Habilitação

RENAVAM – Registro Nacional de Veículos Automotores

SMTT – Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte

SNT – Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 LEI SECA: ASPECTOS INTRODUTÓRIOS E LEGAIS	14
2.1 Breve histórico e evolução da lei seca no Brasil	15
2.2 A lei 13281/2016 e suas modificações na lei seca	19
2.3 Análise das infrações dos artigos 165 e 165-A do CTB à luz da lei 13281/2016	21
2.3.1 A regulamentação por meio da resolução 432/2013	24
3 A SISTEMÁTICA DE AUTUAÇÃO DO DETRAN/MA NA APLICAÇÃO DA LEI SECA	27
3.1 Fundamentos do poder de fiscalização e competência dos órgãos executivos de trânsito	27
3.1.1 Do Poder de Polícia do DETRAN/MA	32
3.2 Da Supremacia do interesse público e do direito à segurança no trânsito	35
3.2.1 Aplicação do princípio da supremacia do interesse público e a prova do estado de embriaguez no CTB	36
3.2.2 Da segurança no trânsito	40
3.3 O DETRAN/MA enquanto membro do Sistema Nacional de Trânsito e o convenio com a Polícia Militar do Maranhão	42
4 O PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO: DO SISTEMA RECURSAL ADMINISTRATIVO E OS PROCEDIMENTO DE RESTRIÇÃO DO DIREITO DE DIRIGIR E OUTRAS PENALIDADES	48
4.1 Das notificações e da responsabilidade	48
4.1.1 Das penalidades	52
4.1.2 Da penalidade de advertência	53
4.1.3 Da penalidade de multa	55
4.2 Do sistema recursal administrativo	56
4.2.1 A Defesa Prévia	57
4.2.2 Dos Recursos à JARI e ao CETRAN	59
4.3 Da suspensão do direito de dirigir	61
4.3.1 Suspensão por 20 (vinte) pontos	62
4.3.2 Suspensão por infração de trânsito específica	63
4.4 Da Cassação do documento de CNH	68
4.4.1 Quando suspenso o direito de dirigir o infrator conduzir qualquer veículo	69

4.4.2	Reincidência nas infrações previstas nos artigos 162, inciso III, 163, 164, 165, 173, 174 e 175	69
4.4.3	Condenação judicial por delito de trânsito.....	70
5	ANÁLISE DA EFICÁCIA ADMINISTRATIVA NA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES DECORRENTES DA LEI SECA E AS MEDIDAS ADOTADAS PELO DETRAN/MA PARA MELHORIA DA POLÍTICA DE ACOMBATE AO USO DE ÁLCOOL NA DIREÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES.	72
5.1	A questão da eficácia social e os óbices administrativos enfrentados pelo órgão ...	72
5.2	A lei seca em números no Maranhão	74
5.3	Das boas práticas administrativas e as novas políticas públicas de combate ao uso de álcool no Maranhão	78
5.4	A importância da educação para o trânsito	79
6	CONCLUSÃO.....	82
	REFERÊNCIAS	84
	ANEXOS	87

1 INTRODUÇÃO

Tida como uma das melhores no âmbito internacional, a legislação brasileira de trânsito tem ao longo dos últimos anos, passado gradativamente por uma constante evolução que a colocou no patamar de uma das mais bem produzidas, contudo, a mera produção de boas leis não garante a eficácia necessária para se atingir o nível de conduta adequado à uma sociedade saudável.

É visível a intenção do legislador em instituir um sistema de trânsito seguro a todos os seus atores, sendo que dentre os órgãos que compõem o sistema nacional de trânsito destacam-se os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que possui como uma das principais competências de cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições.

Nessa perspectiva, o presente trabalho monográfico tem como objetivo analisar a eficácia da Lei Seca brasileira sob o aspecto administrativo, de maneira específica a atuação do Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão no tocante a aplicação das sanções legais.

O trabalho em comento é composto de quatro capítulos. A respectiva abordagem vai desde uma análise sobre aspectos preliminares da legislação pertinente à questão da embriaguez ao volante, incluindo-se de um aprofundamento sobre a origem da nomenclatura “Lei Seca”, até a tentativa de demonstração dos fatores impeditivos de uma maior punição aos condutores infratores pelo referido órgão.

Assim, no primeiro capítulo expomos os aspectos legais da legislação de combate ao uso de álcool no volante, de modo rápido faz-se um apanhado das infrações previstas nos artigos 165, 165-A do CTB, bem como seus impactos no âmbito estadual.

No segundo capítulo, aborda-se a sistemática de atuação do DETRAN/MA, com vistas a fundamentar que ao contrário do que muito se alega pelos condutores flagrados dirigindo sob a influência de álcool, a Supremacia do Interesse Público ao Direito à Vida e à Segurança de todos justificam um maior rigor na fiscalização de trânsito.

Nos dois últimos capítulos traça-se uma visão sistemática do procedimento administrativo de aplicação das sanções administrativa pelo órgão executivo de trânsito, debruçando-se sobre as suas etapas e instâncias recursais, com apontamentos para as causas da ineficiência.

Por fim, cabe mencionar que a presente monografia tem por objetivo maior demonstrar as nuances que envolvem o processo administrativo de atuação e suas

implicações pelo cometimento de infração de trânsito, em específico as da chamada Lei Seca, desde a constatação da infração pelo agente, até a aplicação da penalidade pela autoridade de trânsito, mencionando em linhas gerais as causas da ineficiência da administração em fazer cumprir a legislação.

2 LEI SECA: ASPECTOS INTRODUTÓRIOS E LEGAIS

A realidade brasileira a cada ano é marcada pelo crescente número de acidentes no trânsito¹, muitos deles ocasionados, direta ou indiretamente, pelo uso de álcool, apontado este como um dos fatores que, estatisticamente tem causado o maior número de morte.

Em um estudo do Instituto Avante Brasil citado pelo jurista Luiz Flavio Gomes, que realizou um levantamento mundial sobre mortes no trânsito em 2010, estruturando um ranking comparativo dos dez países mais violentos., constata-se o alto índice de mortalidade no trânsito brasileiro, com impressionante número de 42844 morte ainda no ano de 2010. Vejamos o quadro:

Países com maiores números absolutos de morte no trânsito - 2010							
Ranking	País	Posição no IDH	População estimada ¹	Nº de mortes ²	Taxa de Mortes por 100 mil hab.	Número de veículos registrados	Taxa de mortes por 1 mil veículos
1º	China	101º	1.348.932.032	275.983	20,5	207.061.286	1,33
2º	Índia	136º	1.224.614.272	231.027	18,9	114.952.000	2,01
3º	Nigéria	153º	158.423.184	53.339	33,7	12.545.177	4,25
4º	Brasil ³	85º	194.946.488	42.844	22	64.817.974	0,66
5º	Indonésia	121º	239.870.944	42.734	17,8	72.692.951	0,59
6º	Estados Unidos	3º	310.383.968	35.490	11,4	258.957.503	0,14
7º	Paquistão	146º	173.593.384	30.131	17,4	7.853.022	3,84
8º	Rússia	55º	142.958.156	26.567	18,6	43.325.312	0,61
9º	Tailândia	103º	69.122.232	26.312	38,1	28.484.829	0,92
10º	Irã	76º	73.973.628	25.224	34,1	20.657.627	1,22

Instituto Avante Brasil, PNUD, OMS, Datasus

¹ Os dados populacionais foram extraídos do banco de dados da Divisão de População das Nações Unidas

² As taxas de mortalidade no trânsito foram extraídas dos registros de morte reportados pelos Estados à Organização Mundial da Saúde, dos registros oficiais divulgados por cada país e através de um modelo regressivo para estimar se o número de mortes no trânsito do modificado na publicação Global Status Report on Road Safety 2013.

³ Número de mortes no trânsito no Brasil de acordo com os dados oficiais do Datasus, em 2010.

Fonte: <https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-do-mundo>

Esse quadro preocupante forçou o surgimento da Lei nº 11.705/2008, popularmente conhecida como Lei Seca. Esta por sua vez alvo de muitas críticas e discussões desde seu advindo, tem apresentado de uma dada perspectiva operacional, resultados positivos a nível nacional, em contrapartida, muito se têm questionado quanto à constitucionalidade de vários aspectos da mesma.

¹ Em termos absolutos, o Brasil é 4º país do mundo com maior número de mortes no trânsito, ficando atrás somente da China, Índia e Nigéria. É possível notar que essas mortes também estão intimamente conectadas ao IDH (índice de desenvolvimento humano), que, por sua vez, tem por base a educação, a longevidade e a renda per capita. Dentre os 10 países mais violentos do planeta não aparece nenhum do grupo do capitalismo evoluído e distributivo, fundado na educação de qualidade para todos, na difusão da ética e no império da lei e do devido processo legal e proporcional (Dinamarca, Suécia, Suíça, Coreia do Sul, Japão, Cingapura, Áustria etc.). (GOMES, 2015)

Insta mencionar que em face dessa alteração legislativa, a infração administrativa por alcoolemia se configura nos casos em que o condutor apresenta concentração de álcool por litro de sangue, igual ou superior a 0,05 mg de álcool por litro de ar alveolar expirado ou sinais de alteração de capacidade psicomotora conforme medição verificada pelos agentes encarregados da fiscalização. A penalidade atualmente consiste em multa, suspensão do direito de dirigir por 12 meses, recolhimento da carteira de motorista e retenção do veículo, sendo idênticas as penalidades para a recusa aos procedimentos de aferição, nos termos do artigo 165-A do CTB com redação dada pela Lei 13281/2016.

Por outro lado, o crime de trânsito² é configurado nos casos em que o motorista apresenta concentração igual ou superior a 0,6 g de álcool por litro de sangue, medição igual ou superior a 0,34 mg de álcool por litro de ar alveolar expirado, ou sinais de alteração de capacidade psicomotora. Nestes casos, o condutor fica sujeito à detenção de 6 meses a 3 anos, multa e suspensão ou proibição de se obter carteira de motorista.

Ressalta-se que este estudo não vislumbra maiores discussões a respeito dos crimes de trânsito relacionados ao consumo de bebida alcoólica ou substâncias psicoativas, restringiremos nosso enfoque nas infrações administrativas de trânsito prevista nos artigos 165 e 165-A do Código de Trânsito Brasileiro.

Nesse contexto, a visível finalidade de estabelecer uma cultura de alcoolemia 0 (zero) ao volante e a preocupação de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, objetivos característicos da Lei Federal nº 11.705, de 19 de junho de 2008, alterada pela Lei Federal nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012 ("Nova Lei Seca"), serão analisados em seus aspectos administrativos e constitucionais na atuação do Departamento Estadual de trânsito do Maranhão.

2.1 Breve histórico e evolução da lei seca no Brasil

Historicamente a inspiração para o combate legal da embriaguez ao volante veio do exemplo americano, pois, como é sabido em janeiro de 1920 entrou em vigor, nos Estados

² Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)
Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Unidos, a 18ª Emenda constitucional, denominada popularmente como “Lei seca”, promulgada durante o segundo mandato de Woodrow Wilson, 28º presidente dos EUA³.

O principal objetivo da norma supra era à época combater o alto índice de criminalidade e de violência no país, contudo, a partir de então, qualquer forma de restrição estatal, ainda que pontual ou mínima relativa à comercialização de bebida alcoólica receberia tal apelido.

A adoção de uma política radical de combate ao uso de álcool nesses parâmetros, vedando inclusive a sua comercialização, gerou altos índices de marginalização das condutas, transformando a Lei num verdadeiro estímulo ao contrabando e outras formas de abastecer um mercado consumidor que enriqueceu ilicitamente um número de infratores.

De acordo com (COUTO, 2008) o *cumprimento da Lei Seca americana foi amplamente burlado pelo contrabando e fabricações clandestinas, contribuindo para o enriquecimento ilícito de de mafiosos, dos quais o mais conhecido foi Al Capone.*

A revogação de tal lei ajudou na recuperação da crise econômica que enfrentava os EUA em 1929 e contribuiu para o fim do período da Máfia Norte-Americana.

No caso brasileiro a Lei Federal nº 11.705, de 19 de junho de 2008, resultante da conversão da Medida Provisória nº 415/2008, que alterou a também Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), trouxe em sua essência uma nova realidade para o caótico trânsito brasileiro. Também apelidada de Lei Seca por sua grande repercussão, veio ao encontro da comoção social na busca da diminuição dos acidentes. Aqui, diferentemente do que ocorrera nos Estados Unidos, a lei seca tem a conotação de impedimento total de consumo de álcool antes do ato de dirigir e de venda de produto alcoólicos apenas ao longo das rodovias federais.

A Lei nº 11.705/2008, apesar de toda sua repercussão, restringe-se à apenas nove artigos. Os quais, em linhas gerais, trazem alterações à Lei 9.503, Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e à Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que trata das restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, conforme disposição do § 4º do art. 220 da Constituição Federal.

Conforme Belfort a Lei Seca brasileira veio com o objetivo de reduzir os acidentes no trânsito:

³ A expressão “Lei Seca” tem origem norte-americana, em decorrência da 18ª Emenda da Constituição dos Estados Unidos, de 16 de janeiro de 1919, que proibia o varejo, a fabricação, o transporte, a importação e a exportação de bebidas alcoólicas em seu país. Assim, essa proibição genérica estabelecida pela emenda norte-americana ficou conhecida mundialmente como “Lei Seca”. (MOURA, 2012, p. 10).

Seu objetivo primário é reduzir os acidentes de trânsito, desestimulando o consumo de bebidas alcoólicas pelos condutores de veículos, através da aplicação de punições mais severas. Embora sua intenção seja de extrema valia para a sociedade, é necessário que seja feito um estudo acerca de sua constitucionalidade, pois os fins não podem justificar os meios. É certo que os índices de morte no trânsito são alarmantes, chegando a ser considerado um problema de saúde pública, mas existem direitos amparados por nossa Carta Magna, que devem ser respeitados. (BELFORT, 2012, p.19).

Em seu artigo primeiro⁴, a Lei Seca tem por objetivo estabelecer alcoolemia zero e de impor sanções mais pesadas, em consonância com a obrigação de os estabelecimentos comerciais que vendem bebidas alcoólicas estamparem em suas dependências o aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

Embora tenha sido inspirada na famosa Lei Seca americana (como dito acima), no Brasil, não se constata a intenção de haver uma “lei seca” com a abrangência das mesmas proibições previstas nos Estados Unidos (entre os anos 1919 e 1933). O que a Lei vedou, dentre outros, foi a comercialização varejista de bebidas alcoólicas na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos a essa faixa com acesso direto à rodovia, conforme seu art. 2º.

A expressão “Lei Seca” tem origem norte-americana, em decorrência da 18ª Emenda da Constituição dos Estados Unidos, de 16 de janeiro de 1919, que proibia o varejo, a fabricação, o transporte, a importação e a exportação de bebidas alcoólicas em seu país. Assim, essa proibição genérica estabelecida pela emenda norte-americana ficou conhecida mundialmente como “Lei Seca”. (BELFORT, 2012, p.10).

No quinto artigo⁵, possivelmente, o principal conteúdo jurídico da Lei em pauta, tem-se fortes alterações na Lei nº 9.503/97 (Código Trânsito de Brasileiro-CTB),

⁴ Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

⁵ Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I - o art. 10 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXIII:

“Art. 10.

.....
 XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça.

.....” (NR)

II - o caput do art. 165 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

representando certamente a alteração de maior importância. Em princípio tal dispositivo, notadamente ampliou a abrangência da norma ao substituir no *caput* do art. 165 do CTB a expressão “substância entorpecente” por *substância psicoativa*⁶, expressão de significado mais genérico, alcançando concomitantemente as substâncias entorpecentes e outras que causam dependência física ou psíquica.

Não obstante, por meio deste o art. 277 do CTB sofreu mudança no seu § 2º e teve acrescentado o § 3º. Ambos em conformidade às alterações no art. 165 e fazendo menção a ele.

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico,

.....” (NR)

III - o art. 276 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.” (NR)

IV - o art. 277 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 277.

§ 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no *caput* deste artigo.” (NR)

V - o art. 291 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 291.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.” (NR)

VI - o art. 296 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.” (NR)

VII - (VETADO)

VIII - o art. 306 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

.....”
Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (NR).

⁶ **Substância psicoativa** - Substâncias que ao entrarem em contato com o organismo, sob diversas vias de administração, atuam no sistema nervoso central produzindo alterações de comportamento, humor e cognição, possuindo grande propriedade reforçadora sendo, portanto, passíveis de autoadministração (OMS, 1981).

perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no **caput** deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

Para suprir lacunas deixada pela primeira Lei Seca 11705/2008, entrou em vigor no dia 21 de dezembro de 2012 a Lei 12.760/12, a chamada de nova Lei Seca. Com a inovação legislativa, foi alterado, entre outras coisas, artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, que tipifica o crime de embriaguez ao volante.

Insta mencionar que anterior à alteração, a embriaguez do motorista só poderia ser constatada por meio do exame do etilômetro (“bafômetro”) ou exame de sangue. Como que tais provas dependiam exclusivamente da colaboração da “vítima”(infrator), e diante das constantes invocações ao direito do indivíduo de não produzir provas contra si mesmo (princípio do *nemo tenetur se detegere*), era muito difícil a comprovação da embriaguez.

Na vigência da redação antiga do artigo 306 do CTB (“*Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:*”), o condutor era considerado embriagado apenas quando constatada a presença de 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue, o que era muito questionado pela doutrina, e na prática dificultava a punição de infratores.

Atualmente o estado de embriaguez pode ser comprovado por diversos meios, tais como exames de alcoolemia, vídeos, auto de constatação, testemunhas ou outras provas admitidas pelo nosso ordenamento jurídico, em especial os listados na resolução CONTRAN 432.

2.2 A lei 13281/2016 e suas modificações na lei seca

Recentemente fora publicada a Lei n. 13.281/16, que efetuou uma minirreforma em nosso CTB, foi de longe a que mais alterou o Código de Trânsito Brasileiro, promovendo mudanças em 29 artigos, além de incluir outros 6 novos artigos e revogar 4 dispositivos legais. Em decorrência da novel legislação trouxe nova redação ao § 3º do artigo 277, que

desde 2008 previa a possibilidade de aplicação das mesmas penalidades e medidas administrativas cabíveis ao infrator que, comprovadamente, estiver dirigindo veículo sob influência de álcool (artigo 165), o que vinha sendo motivo de questionamento (inclusive com Ação Direta de Inconstitucionalidade, em trâmite no Supremo Tribunal Federal).

Para regularizar a questão, no tocante ao uso de álcool na direção veicular, a referida norma criou o artigo 165-A, que passou a punir aquele que “*Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277*”, com as mesmas consequências jurídicas atribuídas ao condutor autuado por dirigir sob influência de álcool.

Visivelmente o objetivo do legislador foi o de evitar questionamentos judiciais que por vezes obstruíam as autuações desse tipo de infração. Vejamos o quadro comparativo com as respectivas mudanças trazidas pela recente reforma do Código de trânsito Brasileiro a partir da lei 13261/2016 que entrou em vigor em novembro de 2016:

Antes da Lei 13.281/2016	Depois da Lei 13.281/2016
<p>O CTB determinava que, neste caso, o condutor receberia normalmente as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165.</p> <p>Em outras palavras, é como se dissesse o seguinte: não quer fazer o bafômetro, então presumo, para fins administrativos, que você praticou a infração de trânsito do art. 165.</p>	<p>Agora, o CTB prevê que esta recusa configura uma infração de trânsito autônoma, prevista no art. 165-A:</p> <p><i>Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:</i></p> <p>Atenção: o condutor que recusa fazer o teste não mais responderá pela infração do art. 165, mas sim pelo art. 165-A.</p> <p>Vale ressaltar que, na prática, não muda</p>

	nada. Isso porque as sanções do art. 165-A são idênticas às do art. 165, ou seja, para fins administrativos, o condutor continuará respondendo como se tivesse sido constatada a sua embriaguez.
Previsto no § 3º do art. 277 do CTB: § 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. <i>(Redação anterior à Lei 13.281/2016)</i>	Previsto no novo § 3º do art. 277 do CTB: § 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. <i>(Redação dada pela Lei 13.281/2016)</i>

Fonte: <http://www.dizerodireito.com.br/2016/05/lei-132812016-e-as-consequencias-diante.html>

Dessa forma, após a vigência da lei supra passou-se a ter duas condutas distintas, formalmente previstas no Capítulo destinado às infrações de trânsito do CTB, quais sejam: a de dirigir sob a influência de álcool (ou substância psicoativa) e a de recusa aos exames

2.3 Análise das infrações dos artigos 165 e 165-A do CTB à luz da lei 13281/2016

Desde que o CTB atual entrou em vigor, o artigo 165 passou por três alterações: a primeira (delas, em 2006, com a Lei n. 11.275/06; a segunda, em 2008, com a Lei n. 11.705/08 (conhecida como “Lei seca”) e a mais recente, em dezembro de 2012, com a Lei n. 12.760/12.

De acordo com Julyver Modesto (2016) a primeira destas alterações, a infração administrativa passou a se configurar com qualquer quantidade de álcool, o que se confirma pela previsão atual do artigo 276: *“Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165”*.

Destaca-se que legislação brasileira (diferentemente de hoje) chegou a admitir um limite mínimo de álcool, posto que o parágrafo único do artigo 276 (com redação dada pela Lei n. 12.760/12) estabeleceu a possibilidade de que o CONTRAN disciplinasse margens de tolerância quando a infração fosse apurada por meio de aparelho de medição, *o que já havia sido tratado pelo Decreto n. 6.488/08, que tolerava na ocasião até um décimo de miligrama de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões (equivalente a dois decigramas de álcool por litro de sangue).*(MODESTO, 2016).

Nos dias atuais o Código de Transito prevê em seu artigo 165 que o condutor flagrado dirigindo sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine a dependência será penalizado com multa de dez vezes, além da suspensão do direito de dirigir por 12 meses, inexistindo tolerância para a quantidade de álcool no organismo, (somente admite-se um erro máximo admissível do etilômetro conforme resolução 432/2013).

Vejamos a infração de dirigir conforme sua redação atual no CTB:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Infração - gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

Quanto à infração do Art. 165-A (por recusar-se a submeter aos testes para detecção de influência de álcool) insta mencionar que anterior à Lei 13281/2016 o CTB em seu artigo 277 estabelecia que o condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderia ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Ademais, a partir da edição da Portaria 217/2014 (atualmente revogada pela portaria 219/2014) do DENATRAN, a simples recusa a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no artigo 277 do CTB – conduta que inclusive é assumida pelo requerente – pode sujeitar o condutor às penalidades previstas no artigo 165 por determinação do artigo 277, § 3º do CTB, *in fine*:

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (grifo nosso).

Conforme exposto acima, o DENATRAN, através da portaria 219⁷ de 04 de novembro de 2014, alterou o Anexo IV da Portaria 59 para incluir o código de infração específico à conduta prevista no art. 277, §3º, do CTB, qual seja 757-9 com desdobramento 0 (zero). Desta forma, passou a ser possível a tipificação do ato de se recusar a se submeter ao teste do etilômetro, tornando-se desnecessário que a autoridade de trânsito se utilize de outros meios para a constatação do estado de embriaguez, como, e.g., o termo de constatação da alteração da capacidade psicomotora, visto que a infração resta caracterizada quando da recusa de se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no *caput* do artigo 277, sendo, nesse contexto, desnecessária a comprovação do estado de embriaguez.

Por conseguinte, a simples recusa em se submeter aos métodos de detecção do uso de substância psicoativa caracteriza a infração em comento, sendo irrelevante, que o condutor apresente sinais que caracterizem a embriaguez ou o uso de substâncias que causem dependência, pois, do contrário deverá ser autuado pelo artigo 165

Nesse diapasão não existe ressalva, tanto na legislação ordinária quanto nas normas regulamentadoras, determinando que, para que ocorra a autuação, faz-se necessário que o agente consigne no auto de infração se o condutor apresentava um ou nenhum sinal do estado de embriaguez que levou a autuação do suposto infrator, bastando que consigne a recusa do infrator.

Vejamos a redação do artigo 165-A:

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277: (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

⁷ O DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 19 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e a Resolução nº 217, de 14 de dezembro de 2006, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

Infração - gravíssima; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
 Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
 Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no **caput** em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

Dessa forma, após a vigência da lei supra passou-se a ter duas condutas distintas, formalmente previstas no Capítulo destinado (capítulo XV) às infrações de trânsito do CTB, quais sejam: a de dirigir sob a influência de álcool (ou substância psicoativa) e a de recusa aos exames.

2.3.1 A regulamentação por meio da resolução 432/2013

Por sua vez, a Resolução 432 de 2013 do DENATRAN, que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, determina em seu artigo 3º que:

Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:

I – exame de sangue;

II – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

III – teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);

IV – verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

§ 1º Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido.

§ 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.

§ 3º Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5º ou haja comprovação dessa situação por meio do teste de etilômetro e houver encaminhamento do condutor para a realização do exame de sangue ou exame clínico, não será necessário aguardar o resultado desses exames para fins de autuação administrativa.

Pela inteligência do artigo supracitado, depreende-se que a confirmação do estado de embriaguez deverá ser confirmada por pelo menos um dos procedimentos elencados, devendo sempre ser dado prioridade ao exame do etilômetro, conforme preceitua o § 2º do mesmo artigo.

Outrossim, embora o dispositivo legal abranja além da influência de álcool qualquer outra “substância psicoativa que determine dependência”, existe na prática fiscalizatória dos diversos órgãos de fiscalização dificuldades técnicas para a comprovação da utilização de outras substâncias, seja pela ausência de testes específicos para tal finalidade, seja pela larga abrangência do termo utilizado pela própria lei (há a necessidade de se constatar que a substância utilizada pelo condutor é capaz de determinar dependência), de modo que as frentes de fiscalização acabam por se tornar quase que operações antialcoólicas, é o caso por exemplo dos agentes da Polícia Militar do Maranhão, que dispõem apenas do etilômetro nas operações da Lei Seca.

Cabe aqui observarmos que a infração em comento é uma das três infrações de trânsito que preveem a penalidade de suspensão do direito de dirigir, por um prazo pré-determinado: exatos doze meses (as outras são as previstas nos artigos 253-A⁸ e 165-A), enquanto que, nos demais casos, a suspensão pode variar, nos termos do artigo 261. E a punição pode ser ainda mais severa: em caso de reincidência na mesma infração, no período de doze meses, ocorrerá a cassação (definitiva) do documento de habilitação, de acordo com o artigo 263, II (para voltar a dirigir, o interessado deverá aguardar o prazo de dois anos, para submeter-se a novo processo de habilitação).

A resolução 432/2013 é responsável ainda por definir o nível zero de tolerância pretendido pela Lei Seca no tocante ao consumo de álcool ao apresentar em seu anexo uma “tabela de valores referenciais para etilômetro”, com desconto de 0,04 miligramas em cada medição. Vejamos:

Art. 6º A infração prevista no art. 165 do CTB será caracterizada por:

I – exame de sangue que apresente qualquer concentração de álcool por litro de sangue;

II – teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), descontado o erro máximo admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I;

III – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtidos na forma do art. 5º. Parágrafo único. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB ao condutor que recusar a se submeter a qualquer um dos procedimentos previstos no art. 3º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no

⁸ Art. 253-A. Usar qualquer veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre ela: (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

Infração - gravíssima; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

Penalidade - multa (vinte vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

Medida administrativa - remoção do veículo. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora.

Percebe-se na leitura do dispositivo supra que para caracterização da infração de dirigir sob a influência de álcool é necessário a constatação via etilômetro de uma concentração igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), descontado o erro máximo admissível (0,04 mg/L), ou seja a partir da concentração de 0,01 mg/L de álcool por litro de ar alveolar expirado, o que caracteriza uma tolerância zero.

3 A SISTEMÁTICA DE AUTUAÇÃO DO DETRAN/MA NA APLICAÇÃO DA LEI SECA

No capítulo que se inicia abordaremos a maneira como o Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão-DETRAN/MA (adotaremos esta sigla ao longo do texto) no âmbito de sua competência realiza suas autuações, em outras palavras, nos debruçaremos sob a análise de como são aplicadas as infrações de trânsito de competência do referido órgão.

Prosseguindo no estudo monográfico, ao se iniciar a análise jurídica da sistemática de autuação do DETRAN/MA, torna-se necessário examinar alguns preceitos fundamentais, tais como os fundamentos e os instrumentos jurídicos utilizados na fiscalização.

3.1 Fundamentos do poder de fiscalização e competência dos órgãos executivos de trânsito

Para que se tenha eficácia na satisfação do interesse público o Estado se vale dos chamados poderes administrativos. Segundo Carvalho Filho (2016), pode-se, pois, conceituar os poderes administrativos como o conjunto de prerrogativas de direito público que a ordem jurídica confere aos agentes administrativos para o fim de permitir que o Estado alcance seus fins.

Destaca-se, que tais poderes são atribuídos na exata medida reputada necessária para tanto, tendo caráter, portanto, vinculado. Nesse sentido, não à toa que são chamados de poderes-deveres, uma vez que não constituem mera faculdade do agente público. Assim, sempre que for necessário o seu uso, o agente não pode se abster, sob pena de responder por omissão.

Na visão proposta por Hely Lopes Meirelles (1990, p. 102), os poderes administrativos são divididos em: Poder Vinculado; Poder discricionário; Poder hierárquico; Poder disciplinar; Poder regulamentar; e Poder de polícia.

Na seara do Sistema Nacional de Trânsito é pertinente a abordagem dos poderes *vinculado*, *discricionário*, *regulamentar* e de *polícia* para melhor entendimento do tema fiscalização de trânsito⁹.

⁹ Há atividades administrativas cuja execução fica inteiramente definida na lei. Dispõe esta sobre todos os elementos do ato a ser praticado pelo agente. A este não é concedida qualquer liberdade quanto à atividade a ser desempenhada e, por isso, deve submeter-se por inteiro ao mandamento legal. (CARVALHO FILHO, 2016, p. 113).

Em linhas gerais o Poder Vinculado está relacionado ao grau de liberdade dado ao agente público na prática do ato administrativo, estabelecendo assim um único comportamento a ser adotado diante do caso concreto, não tendo margem, portanto, para análise de conveniência e oportunidade¹⁰.

O poder dever dito vinculado está deveras intimamente ligado à atividade de fiscalização de trânsito, pois devido ao seu caráter restritivo de liberdades dos indivíduos, deve ser claramente delimitada para evitar que haja abuso de poder pelo agente de trânsito em suas modalidades, excesso de poder ou desvio de finalidade. Assim, cabe ao agente público agir somente quando a lei expressamente prescrever. Vejamos a título de exemplo o artigo 281 do CTB:

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação.

Por outro lado, o *Poder discricionário*, na atividade de fiscalização de trânsito, verifica-se no fato de o agente poder se valer dos critérios de conveniência e oportunidade na constatação da infração, em especial aquelas que necessitam de uma avaliação subjetiva da conduta percebida.

É o caso do artigo 175 do CTB: “*Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus*”. Nesses casos, pela essência da infração, deve o agente avaliar o *animus* do condutor, ou seja, se este tinha intenção de demonstrar manobra perigosa, ou tão somente, não dosou devidamente a força no pé ao acelerar seu veículo que estava parado no semáforo. Verifica-se a discricionariedade quando a lei confere a autoridade de trânsito a aplicação da penalidade de advertência por escrito, conforme determina o artigo 267 do CTB, ex vi:

Art. 267. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o

¹⁰ Doutrina autorizada inclui, entre os poderes administrativos, o denominado “*poder vinculado*”, situando-o em antagonismo com o *poder discricionário*. Com a devida vênia, porém, pensamos não se tratar propriamente de “poder” outorgado ao administrador; na verdade, através dele não se lhe confere qualquer prerrogativa de direito público. Ao contrário, a *atuação vinculada* reflete uma imposição ao administrador, obrigando-o a conduzir-se rigorosamente em conformidade com os parâmetros legais. Por conseguinte, esse tipo de atuação mais se caracteriza como *restrição* e seu sentido está bem distante do que sinaliza o verdadeiro poder administrativo. (CARVALHO FILHO, 2016, p.114).

infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 1º A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 258, imposta por infração posteriormente cometida.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.

A competência de atuação, bem como o poder de fiscalização do DETRAN/MA, assim como dos demais órgãos executivos de trânsito estaduais, decorre da expressa autorização legal contida no CTB em seu artigo 22, *ipsis litteris*:

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos

condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Atualmente denominados pelo Código de Trânsito Brasileiro de Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados, o artigo ora transcrito trata das competências dos Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRANs, (designados anteriormente, pelo artigo 10 da Lei n. 5.108/66, antigo Código Nacional de Trânsito, revogado pela Lei nº 9.503/97).

A atuação do DETRAN em cada Estado é complementada pelas Circunscrições Regionais de Trânsito – CIRETRANs, que funcionam como se fossem “filiais”, nos municípios do interior, e cuja existência também se remete ao antigo CNT (artigo 3º, e), com regras de criação estabelecidas pela Resolução do CONTRAN Nº 379/67 (revogada). Destaca-se que as CIRETRANs não se confundem com os órgãos municipais de trânsito, também definidos no CTB, mas são de fato extensões geográficas dos DETRANs. No Estado do Maranhão o DETRAN conta com 15 regionais de trânsito distribuídas por todo o Estado conforme critérios geográficos.

O atual CTB retirou várias competências do DETRAN, repassando-as aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios (com destaque para a regulamentação, planejamento e operação do tráfego viário, implantação de sinalização e realização da fiscalização de trânsito concernente à utilização da via), consubstanciando a chamada “municipalização do trânsito”.

De acordo com Julyver Modesto pelas disposições do artigo em comento, podemos conceber a atuação do DETRAN em três grandes áreas¹¹:

- I) registro, licenciamento e emplacamento de veículos;
- II) processo de formação de condutores e concessão da CNH; e
- III) fiscalização de trânsito

Esta última, se efetiva de maneira residual, isto é, nas infrações que não sejam de competência dos órgãos municipais, genericamente aquelas relacionadas diretamente ao veículo e ao condutor.

¹¹ Pelas disposições do artigo 22, podemos conceber a atuação do DETRAN em três grandes áreas: I) registro, licenciamento e emplacamento de veículos; II) processo de formação de condutores e concessão da CNH; e III) fiscalização de trânsito (de maneira residual, isto é, nas infrações que não sejam de competência dos órgãos municipais - genericamente aquelas relacionadas diretamente ao veículo e ao condutor). (MODESTO, 2016).

A esse respeito, também é devidamente reconhecido pela Jurisprudência pátria, vejamos:

“1. Cinge-se a controvérsia em verificar se os órgãos públicos agiram dentro da legalidade, quando da aplicação de multas em face do veículo de propriedade do recorrido, com o consequente condicionamento do licenciamento anual à quitação das sanções e negativação de pontos na CNH. 2. 1º Recurso: caso em que aduz o Departamento Estadual de Trânsito DETRAN, preliminarmente, sua ilegitimidade passiva uma vez que não foi o órgão atuador das infrações de trânsito. No mérito, argumenta que as multas foram aplicadas obedecendo os ditames legais, não cabendo, in casu, invocar a Resolução CONTRAN nº 629/1997, que trata da publicação de edital para notificação de infrator não localizado no endereço de correspondência. Nessa esteira, afirma que o próprio recorrido deu causa ao não recebimento das notificações enviadas via postal, pois não atualizou seu novo endereço junto aos órgão competentes. 2.1. **Preliminar de ilegitimidade passiva: A legitimidade para atuar na causa, tanto no polo ativo como no passivo, advém da relação jurídica subjacente à ação. No caso, a existência de vínculo jurídico entre o demandante da ação e o ora apelante é facilmente constatado examinando-se a competência conferida a este pelo artigo 22 Código de Trânsito Brasileiro. Sendo órgão executivo de trânsito estadual, compete ao apelante, segundo o referido diploma legal e informação colhida diretamente no sítio eletrônico do Departamento, o licenciamento de veículos automotores, a autuação e aplicação das medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas no CTB e de sua competência, além da arrecadação dos valores provenientes das multas aplicadas.** [...] Apelo da Autarquia Municipal de Trânsito conhecido e provido. 3.5. Remessa Oficial conhecida e provida. ACÓRDÃO Vistos, relatados e discutidos os presentes autos de Apelação Cível de nº 0010728-85.2005.8.06.0001, ACORDAM os Desembargadores integrantes da Segunda Câmara de Direito Público do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado do Ceará, à unanimidade, em conhecer da Remessa Oficial, bem como dos recursos voluntários, para rejeitar as preliminares suscitadas, além de, no mérito, dar-lhes provimento, tudo nos termos do voto do Desembargador Relator. Fortaleza, 29 de março de 2017. (TJ-CE - APL: 00107288520058060001 CE 0010728-85.2005.8.06.0001, Relator: LUIZ EVALDO GONÇALVES LEITE, 2ª Câmara Direito Público, Data de Publicação: 29/03/2017)¹².

Quanto à fiscalização de trânsito, ao contrário do que se pode pensar é expressa previsão de competência do DETRAN, independentemente da atuação das Polícias Militares (inovação trazida pelo atual CTB), sendo estas legalmente responsáveis pelo exercício do policiamento de trânsito e que hoje exercem a atividade fiscalizadora de forma concomitante

¹² Vide META 2/CNJ EMENTA: CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. REMESSA NECESSÁRIA E APELAÇÕES CÍVEIS EM AÇÃO ORDINÁRIA. MULTAS DE TRÂNSITO E NEGATIVAÇÃO DE PONTOS NA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO. CONDICIONAMENTO DO LICENCIAMENTO DO VEÍCULO AO PAGAMENTO DAS MULTAS APLICADAS. 1º RECURSO: APELAÇÃO DO DETRAN. PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE PASSIVA. REJEIÇÃO. ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELO LICENCIAMENTO DE VEÍCULOS NO ÂMBITO DO ESTADO DO CEARÁ. NO MÉRITO, ARGUIÇÃO DE VALIDADE DAS NOTIFICAÇÕES ENVIADAS AO ENDEREÇO CONSTANTE NOS BANCOS DE DADOS DO ÓRGÃO.[...]. NO MÉRITO, ARGUIÇÃO DE RESPEITO AO CONTRADITÓRIO E A AMPLA DEFESA. PROCEDÊNCIA. LEGALIDADE DO ATO ADMINISTRATIVO. DUPLA NOTIFICAÇÃO COMPROVADA. PROVIMENTO REEXAME OBRIGATÓRIO. PROVIMENTO, COM BASE NOS MESMOS FUNDAMENTOS. REGULARIDADE DAS NOTIFICAÇÕES.

com os demais agentes credenciados, apenas quando e conforme convênio firmado. (artigo 23, III do CTB¹³).

Alguns Estados (Alagoas, Ceará, Goiás, etc) e o Distrito Federal já possuem quadro funcional próprio de agente fiscalizadores, o que não é o caso do Maranhão, cuja atuação dependam apenas da atuação das Polícia Militar e dos Departamentos Municipais de Trânsito - DMTs.

Com uma amplitude territorial considerável, o DETRAN Maranhão, transformado em Autarquia pela Lei estadual 6.272 de 06 de fevereiro de 1995, atualmente revogada pela Lei Estadual 9.340/2011, tem suas competências ratificadas e ampliadas, vejamos no dispositivo 49, abaixo transcrito:

Art. 49. A denominação, a natureza jurídica e a vinculação das entidades da administração indireta são as seguintes:

V - à Secretaria de Estado da Segurança Pública: Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, autarquia;

III. Departamento Estadual de Trânsito - tem por finalidade disciplinar e fiscalizar o tráfego e o trânsito de veículos; expedir certificado e habilitar motoristas; adotar diretrizes de policiamento, realizar perícias, elaborar e executar projetos de trânsito; **aplicar as penalidades previstas no Código Nacional de Trânsito; cadastrar veículos, arrecadar multas na área de sua competência e implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito.** (Grifo nosso).

No mesmo sentido o Decreto Estadual nº 20.242 de 26 de janeiro de 2004, que aprova o Regimento do Departamento Estadual de Trânsito - DETRANMA, e dá outras providências, assim dispõe em seu artigo 1º:

Art. 1º - O Departamento Estadual de Trânsito – DETRANMA, constituído nos termos da Lei nº, 6.272 de 06 de fevereiro de 1995 e reestruturado pelo decreto nº 14. 584, de 02 de junho de 1995, vinculado a Gerência de Segurança Pública, dotado de personalidade jurídica de direito público interno, com autonomia técnica, administrativa e financeira, regido pela Lei nº 6.272/95, Lei nº 9.503/97 e demais disposições aplicáveis, tem por missão básica no âmbito de sua circunscrição, **o planejamento, coordenação, fiscalização, controle e execução da política estadual de trânsito [...]**

3.1.1 Do poder de polícia do DETRAN/MA

Conforme leciona Jose dos Santos Carvalho Filho¹⁴ (2016) “não é desconhecido o fato de que o Estado deve atuar à sombra do princípio da supremacia do interesse público”.

¹³ Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal: III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

Significa dizer que o interesse particular há de curvar-se diante do interesse coletivo. É fácil imaginar que, não fora assim, se implantaria o caos na sociedade, diante dos interesses casuísticos e particularizados de vários setores político, empresarial, administrativo, e dos infratores, etc.

De suma importância, e pertinente ao tema discorreremos sobre o chamado *Poder de Polícia*, inerente à própria ideia de Estado, traduzindo-se na faculdade que tem a Administração Pública de condicionar ou restringir o exercício dos direitos e garantias individuais em benefício de interesses da coletividade. Desta forma, pode se concluir que apesar de constituírem *cláusulas pétreas*, os direitos fundamentais previstos no artigo 5º da CF/88 não são absolutos, tendo em vista que são passíveis de sofrer limitações através do poder de polícia estatal decorrente diretamente do princípio da supremacia do interesse público¹⁵, por exemplo, ou diante de outros direitos fundamentais. É o que se percebe no posicionamento do próprio Supremo Tribunal Federal, como exemplifica-se no julgado abaixo:

Os direitos e garantias individuais não têm caráter absoluto. Não há, no sistema constitucional brasileiro, direitos ou garantias que se revistam de caráter absoluto, mesmo porque razões de relevante interesse público ou exigências derivadas do princípio de convivência das liberdades legitimam, ainda que excepcionalmente, a adoção, por parte dos órgãos estatais, de medidas restritivas das prerrogativas individuais ou coletivas, desde que respeitados os termos estabelecidos pela própria Constituição. O estatuto constitucional das liberdades públicas, ao delinear o regime jurídico a que estas estão sujeitas – e considerado o substrato ético que as informa – permite que sobre elas incidam limitações de ordem jurídica, destinadas, de um lado, a proteger a integridade do interesse social e, de outro, a assegurar a coexistência harmoniosa das liberdades, pois nenhum direito ou garantia pode ser exercido em detrimento da ordem pública ou com desrespeito aos direitos e garantias de terceiros. [MS 23.452, rel. min. Celso de Mello, j. 16-9-1999, P, DJ de 12-5-2000.] Vide HC 103.236, rel. min. Gilmar Mendes, j. 14-6-2010, 2ª T, DJE de 3-9-201

O Código Tributário Nacional (BRASIL, 1966) conceitua em seu artigo 78 o poder de polícia, tendo em vista que a capacidade de impor limitações aos administrados é um dos fatos geradores de taxas, conforme se transcreve:

Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à

¹⁴ A expressão *poder de polícia* comporta dois sentidos, um amplo e um estrito. Em sentido amplo, poder de polícia significa toda e qualquer ação restritiva do Estado em relação aos direitos individuais. Sobreleva nesse enfoque a função do Poder Legislativo, incumbido da criação do *iusnovum*, e isso porque apenas as leis, organicamente consideradas, podem delinear o perfil dos direitos, elasticando ou reduzindo o seu conteúdo. (CARVALHO FILHO, 2016, p.140).

¹⁵ Quando o Poder Público interfere na órbita do interesse privado para salvaguardar o interesse público, restringindo direitos individuais, atua no exercício do poder de polícia. (CARVALHO FILHO, 2016, p.141).

tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Assim, explica-se por exemplo porque o serviço de expedição de permissão para dirigir é condicionado ao pagamento de determinadas taxas.

Outrossim, é deveras com base também no poder de polícia que a autoridade de trânsito aplica multas aos condutores que infringem as normas de trânsito. Tal exemplo, aliás, permite identificar claramente que o chamado poder de polícia administrativa pode ser tanto preventivo quanto repressivo.

O poder preventivo se manifesta de diversas formas, uma delas ao se exigir do candidato à habilitação para dirigir veículo automotor um mínimo de conhecimento da legislação de trânsito e prática de direção veicular, além deste ter que cumprir o prazo de um ano sem receber multas graves ou gravíssimas. Já o poder repressivo se evidencia quando o agente de trânsito, ao constatar uma transgressão às normas do CTB, lavra um auto de infração que ensejará uma futura sanção (multa e suspensão do direito de dirigir) ao administrado.

Em relação à lavratura de auto de infração de trânsito, o artigo 280 do Código Brasileiro de Trânsito (BRASIL, 1997) determina que:

Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - Tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - Identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - Assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

Tal poder conferido ao agente de trânsito demonstra claramente a extensão e limitação que incide sobre o poder de polícia e a atividade fiscalizatória do Estado. Com base no referido artigo, caso se constate alguma infração à norma de trânsito, deverá ser lavrado um auto de infração que conterá informações mínimas visando a sua fiel legalidade, regularidade e consistência. Tais requisitos visam dar segurança jurídica ao administrado, pois condicionam a aplicação da penalidade à regularidade do auto de infração de trânsito, conforme preceitua o artigo 281 do CTB (BRASIL, 1997): “A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível”.

Ademais, a atividade de fiscalização de trânsito ilustra com clareza as quatro fases da função de polícia na visão de Moreira Neto. São elas: *ordem de polícia; consentimento de polícia; fiscalização de polícia; e sanção de polícia*¹⁶.

Em suma, entende-se que existe uma legislação específica, qual seja o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que autoriza o Estado na pessoa do órgão Executivo de Trânsito a exercer o seu poder de polícia para regular e fiscalizar o exercício de um direito por parte dos cidadãos, no caso, o direito de conduzir veículos em vias públicas, objetivando a segurança e o bem-estar coletivo.

3.2 Da supremacia do interesse público e do direito à segurança no trânsito

Sabe-se que os princípios gerais do direito são ferramentas basilares de fundamental importância para a criação, a aplicação e a interpretação das normas jurídicas. Dessa forma, as normas administrativas (bem como as demais) são elaboradas com base em princípios constitucionais, os quais norteiam a sua construção e a sua existência, devendo consequentemente ser respeitados, tornando-se imprescindível, nesse contexto, o conhecimento e a definição de alguns princípios de direito administrativo. Nesse sentido, inicia-se a análise e o estudo daqueles pressupostos de maior relevância e intimamente relacionados à temática em estudo.

Ensina Carvalho Filho que as atividades administrativas são desenvolvidas pelo Estado para benefício da coletividade¹⁷. Mesmo quando age em vista de algum interesse estatal imediato, o fim último de sua atuação deve ser voltado para o interesse público. E se, como visto, não estiver presente esse objetivo, a atuação estará inquinada de desvio de finalidade.

¹⁶ A *ordem de polícia* é a norma legal que estabelece a obrigação de fazer ou deixar de fazer algo. O Código de Trânsito Brasileiro é a ordem de polícia que disciplina as condutas no trânsito das vias nacionais. Já o *consentimento de polícia*, é a anuência dada pelo poder público, possibilitando a utilização da propriedade ou o exercício de alguma atividade ou direito. A expedição de Carteiras Nacionais de Habilitação e Certificados de Registros e Licenciamentos de Veículo é o consentimento dado pela Administração através dos Departamentos Estaduais de Trânsito. A *fiscalização do poder de polícia* se demonstra quando os órgãos competentes para a fiscalização e execução das normas do CTB fazem blitz visando constatar irregularidades nos veículos e condutores. E, finalmente, a *sanção de polícia*, se aplica se constatadas irregularidades pelo agente, ocorrerá lavrando-se auto de infração de trânsito para posterior aplicação da penalidade decorrente da transgressão. (SOBRINHO, 2014, p. 534).

¹⁷ Desse modo, não é o indivíduo em si o destinatário da atividade administrativa, mas sim o grupo social num todo. Saindo da era do individualismo exacerbado, o Estado passou a caracterizar-se como o *Welfare State* (Estado/bem-estar), dedicado a atender ao interesse público. Logicamente, as relações sociais vão ensejar, em determinados momentos, um conflito entre o interesse público e o interesse privado, mas, ocorrendo esse conflito, há de prevalecer o interesse público. (CARVALHO FILHO, 2016, p.86).

Também chamado pela autora Sylvia Di Pietro de *Princípio da finalidade pública*, o Princípio da Supremacia do Interesse Público, estabelece que a Administração Pública deva ter como objetivo primordial o atendimento ao interesse público e ao bem-estar coletivo. Não será o indivíduo em si o destinatário da atividade administrativa, mas sim o grupo social como um todo.

Nesse mesmo diapasão, Hely Lopes Meireles já assinalava¹⁸.

Trata-se, de fato, do primado do interesse público sobre o particular. O indivíduo tem que ser visto como integrante da sociedade, não podendo os seus direitos, em regra, serem equiparados aos direitos sociais. Em outras palavras, constata-se a aplicação do princípio da supremacia do interesse público, por exemplo, na desapropriação, em que o interesse público suplanta o do proprietário; ou no poder de polícia do Estado, por força do qual se estabelecem (como já destacado acima) algumas restrições às atividades individuais.

3.2.1 Aplicação do princípio da supremacia do interesse público e a prova do estado de embriaguez no CTB.

No presente trabalho o princípio da supremacia do interesse público deve ser analisado ao se verificar a constitucionalidade e a legalidade dos meios de prova utilizados para a comprovação da embriaguez alcoólica segundo o Código de Trânsito Brasileiro.

Argumenta-se em defesa da constitucionalidade e da legalidade da Lei Seca, a partir de um dos maiores pilares do direito administrativo brasileiro, o Princípio da Supremacia do Interesse Público sobre o interesse privado, que acima de tudo defende que as normas de direito público devem, primeiramente, atender aos direitos coletivos, ao bem-estar social, tal qual leciona Celso Antônio Bandeira de Mello¹⁹.

De maneira esplêndida Maria Sylvia Zanella Di Pietro justifica a sobreposição dos direitos coletivos sobre os individuais:

[...] As normas de direito público, embora protejam reflexamente o interesse individual, têm o objetivo primordial de atender ao interesse público, ao bem-estar coletivo. Além disso, pode-se dizer que o direito público somente começou a se desenvolver quando [...] substituiu-se a ideia do homem como fim único do direito

¹⁸ Vide (MEIRELES, 2003, p. 129).

¹⁹ Ora, a Administração Pública está, por lei, adstrita ao cumprimento de certas finalidades, sendo-lhe obrigatório objetivá-las para colimar interesse de outrem: o da coletividade. É em nome do interesse público – o do corpo social – que tem de agir, fazendo-o na conformidade da *intentio legis*. Portanto, exerce “função”, instituto – como visto – que se traduz na ideia de indeclinável atrelamento a um fim preestabelecido e que deve ser atendido para o benefício de um terceiro. É situação oposta à da autonomia da vontade, típica do Direito Privado. De regra, neste último alguém busca, em proveito próprio, os interesses que lhe apeteçam, fazendo-o, pois com plena liberdade, contanto que não viole alguma lei. (MELLO, 2010, p. 98).

(própria do individualismo) pelo princípio que hoje serve de fundamento para todo o direito público e que vincula a Administração em todas as suas decisões: o de que os interesses públicos têm supremacia sobre os individuais. (DI PIETRO, 2011, p. 66).

A Lei Seca enquanto fruto de um interesse social coletivo revela-se como instrumento jurídico imperativo, devendo, pois prevalecer sobre as vontades dos particulares, como muito bem já se posicionou o Superior Tribunal de Justiça²⁰, vejamos:

PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. ALEGAÇÕES GENÉRICAS DE VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚMULA 284/STF. TRÂNSITO. CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL. EXEGESE DO 165 DA LEI Nº 9.503/97. ALTERAÇÕES PROMOVIDAS PELA LEI Nº 11.705/08. "LEI SECA AO VOLANTE". MOTORISTA AUTUADO OITO DIAS APÓS O PERÍODO DE VIGÊNCIA DA NORMA. VACATIO LEGIS. DESNECESSIDADE. APLICAÇÃO IMEDIATA DE NORMAS IMPERATIVAS. RECURSO DESPROVIDO. 1. Não se conhece da violação do art. 535 do CPC, pois as alegações que fundamentaram a pretensa ofensa são genéricas, sem discriminação dos pontos efetivamente omissos, contraditórios ou obscuros. Incide, no caso, a Súmula 284/STF. 2. A Lei nº 11.705/2008, fruto da conversão da MP nº 415, de 21/1/2008, teve seu período de vigência iniciado na data de sua publicação, perpetrando alterações nos artigos 165, 276 e 277 da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro). **3. A norma in comento - conhecida como Lei Seca ao Volante - pode ser classificada como imperativa. Por encerrar interesse essencialmente público e necessária à ordem e à paz social, estabelece regras de observância obrigatória à toda coletividade. Incidência do princípio da obrigatoriedade da lei, que se exprime com a afirmativa da submissão de todos ao seu império, regra essa de interesse da própria vida social organizada.** 4. Desde a vigência da Lei n. 11.276/2006, o arcabouço legislativo pátrio já trazia expresso a proibição de "dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica," inclusive trazendo em seu bojo a penalidade de multa e suspensão de dirigir. 5. O que, de fato, a Lei n. 11.705/2008 trouxe de novo ao art. 165 do CTB foi a delimitação dessas penalidades, de modo a especificá-las. A Lei Seca não fez, no preceito normativo em tela, qualquer tipo de alteração, mas sim uma maior especialização das penalidades impostas ao infrator. 6. Existência de prazo razoável ao amplo conhecimento da norma, pois, a proibição de dirigir sob a influência de álcool, remonta-se ao ano de 2006. 7. É cediço que o legislador constituinte originário - adotando à concepção de validade das normas proposta por Hans Kelsen, na obra "Teoria Pura do Direito" - dispensou qualquer critério hierárquico entre lei ordinária e lei complementar. Assim, como uma não retira seu fundamento de validade da outra, possível conflito entre ambas se resolve no campo da competência e não no da hierarquia. 8. À Lei Complementar n. 95/98 coube a função de regulamentar o parágrafo único do citado art. 59 da Constituição Federal, à Lei n. 11.705/2008 a de promover alterações na Lei n. 9.503/95. Cada uma cumpriu seu mister, sem qualquer interferência na especialidade da outra. Não há, pois, qualquer conflito normativo a ser dirimido na espécie. 9. Esta Corte Superior de Justiça, ao proferir decisões definitivas em matéria infraconstitucional - com vistas a unificação da interpretação da lei federal - deve, sempre que possível, atrelar a vontade do legislador aos anseios da sociedade. Assim, na tarefa judicante, a busca pela segurança jurídica, pela proteção máxima do bem comum e pela estabilização das relações sociais deve ser uma constante no exercício de julgar. 10. **Nesse diapasão, como o objetivo da Lei n. 11.705/2008 foi conferir maior efetividade nas ações do Estado, na busca de coibir o então crescente aumento da perda de vidas em**

²⁰ (STJ - REsp: 1440858 RS 2014/0014841-6, Relator: Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, Data de Julgamento: 25/11/2014, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 02/12/2014).

decorrência de acidentes de trânsito causados por motoristas embriagados, o seu art. 8º, no ponto em que determinou sua entrada em vigor na data de sua publicação, merece interpretação literal, devendo o recorrente a ela submeter, mesmo tendo sido autuado oito dias após o início de vigência da norma. 11. Inexistência de qualquer nulidade na penalidade imposta pela autoridade de trânsito ao recorrente, tampouco em violação, pelo acórdão a quo, dos art. 8º da Lei Complementar n. 95/98 e 1º da LINDB. 12. Recurso especial a que se nega provimento. (GRIFO NOSSO).

Entende-se nessa linha de raciocínio que afronta o princípio ora em comento o recorrente argumento de defesa do direito individual de não produzir prova contra si, quando o condutor embriagado se recusa a realizar o exame etílico através do aparelho de ar alveolar pulmonar, comercialmente conhecido como etilômetro, e popularmente conhecido como “bafômetro”.

Vejamos a manifestação da jurisprudência pátria no tocante ao tema²¹:

PODER JUDICIÁRIO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO 1ª TURMA RECURSAL DE FAZENDA EMENTA OPERAÇÃO LEI SECA - RECUSA EM REALIZAR O TESTE DO BAFÔMETRO INTELIGÊNCIA DO PARÁGRAFO 3º DO ART. 277 DO CTB, INTRODUZIDO PELA LEI N. 11705/08 - PRESUNÇÃO DE VERACIDADE E LEGALIDADE DOS ATOS ADMINISTRATIVOS NÃO ELIDIDA PELA PARTE - SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA RECURSO DO DETRAN A QUE SE DÁ PROVIMENTO, PARA JULGAR IMPROCEDENTES OS PEDIDOS. SEM CUSTAS E HONORÁRIOS. RELATÓRIO Trata-se de ação pelo rito especial da Lei n. 12.153/09 em que a parte autora requereu a declaração de nulidade do auto de infração indicado, que ensejou a suspensão do direito de dirigir por 12 meses e a obrigação de frequência e aprovação em curso de reciclagem, firme na alegação de que a recusa em realizar o teste do bafômetro diante do agente de trânsito em blitz da chamada "Operação Lei Seca" não pode gerar tais consequências, sendo mero exercício do seu direito constitucional a não produzir provas contra si mesmo. Em sentença, o Exmo. Juiz de Direito julgou procedente o pedido para declarar a nulidade do auto de infração, assim ensejando a interposição do Recurso Inominado pelo DETRAN, devidamente respondido. No Recurso Inominado, pede o recorrente a reforma da sentença argumentando, em apertada síntese, a incidência do disposto no artigo 277 do CTB. Essa a matéria devolvida. Decido. VOTO Firme em profunda análise das razões, entendo que o Recurso Inominado merece ser provido, impondo-se a reforma da sentença monocrática para julgar improcedentes os pedidos. **Com efeito, nada há nos autos a elidir a presunção de veracidade e legalidade de que gozam os atos administrativos, não se prestando a suposta incompletude do auto de infração aqui questionado - por não descrever nomeadamente os sinais de embriaguez da parte autora quando parada na Operação Lei Seca - a essa finalidade. Deveria a parte autora, firme em sua pretensão, ter produzido prova robusta do direito alegado, assim atendendo ao ônus que lhe é imposto pelo artigo 333, II do Código de Processo Civil, mas, como se vê, não o fez. Ao contrário, verifico que a parte ré atuou em estrita observância da legalidade, pois, diante da recusa da parte autora em submeter-se ao teste de bafômetro quando parada na Operação, fez incidir a regra positivada expressamente no parágrafo 3º do artigo 277 do Código de Trânsito Brasileiro, que nada tem de inconstitucional.**

²¹ (TJ-RJ - RI: 02469725120148190001 RJ 0246972-51.2014.8.19.0001, Relator: NATHALIA CALIL MIGUEL MAGLUTA, Data de Julgamento: 20/08/2015, Primeira Turma Recursal Fazendária, Data de Publicação: 26/11/2015 14:13).

Aliás, nesse aspecto, não socorre à recusa injustificada da parte autora em submeter-se ao teste do bafômetro o direito constitucional de não autoincriminação, tal como positivado no art. 5º da Lei Maior, a uma, porque a norma refere-se à seara criminal e não administrativa (sendo incidente, pois, para aqui impedir a persecução criminal da conduta praticada pelo autor, já que dirigir alcoolizado é tipo penal consagrado no artigo 306 do CTB) e, a duas, porque o exercício desse direito, tal como o exercício de todo e qualquer direito, ainda que de índole constitucional, deve se dar dentro dos limites da boa-fé e da eticidade que norteiam as relações sociais, não se prestando a norma constitucional a salvaguardar da atuação estatal legítima, em prejuízo da segurança viária coletiva, aquele que injustificadamente - e, assim, abusivamente - se recusa a observar padrão de comportamento de todos exigível por força da legalidade posta, máxime em um Estado Democrático de Direito que contempla a construção de uma sociedade livre, justa e solidária como objetivo fundamental (art. 3º, inciso I). Nesse sentido, é a jurisprudência do TJERJ, verbis: 0044875-31.2015.8.19.0000 - AGRAVO DE INSTRUMENTO - DES. PAULO SERGIO PRESTES Julgamento: 31/08/2015 - SEGUNDA CÂMARA CIVEL Apelação. DETRAN. Teste de medição de álcool. Operação "Lei Seca". Recusa à submissão ao teste. Presunção de legalidade do ato administrativo. Inteligência do artigo 165 c/c 277, §§ 2e 3º, todos da Lei nº 9.503/97. Diante da presunção de legalidade e legitimidade do ato administrativo, concernente à verificação do estado etílico da agravante através do aparelho medidor do consumo de álcool, conhecido popularmente como teste do "Bafômetro", não merecem prosperar as razões ventiladas no agravo de instrumento. Recurso a que se nega seguimento. Art. 557, caput, do CPC. 0041512-36.2015.8.19.0000 - AGRAVO DE INSTRUMENTO DES. GEORGIA DE CARVALHO LIMA - Julgamento: 20/08/2015 - VIGESIMA CÂMARA CIVEL - Agravo de Instrumento. Mandado de Segurança. Pretensão de liminar cassando a penalidade imposta, pelo Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro que suspendeu o direito do impetrante de dirigir. **Recusa em realizar o teste de alcoolemia por etilômetro (bafômetro). Alegação de que não foi submetido a outro tipo de exame, bem como irregularidades no auto de infração. Ausência do fumes boni juris. Presunção de legalidade e veracidade não afastada em sede de cognição sumária. Ato judicial que não é teratológico nem contrário à lei ou à evidente prova dos autos.** Aplicação, a contrario sensu, da Súmula 58 desta Colenda Corte de Justiça. Manutenção do decisum que se impõe. Recurso a que se nega seguimento, nos termos do caput do artigo 557 do estatuto processual civil. A recusa em realizar o teste, em si, já constitui infração administrativa tipificada em Lei com a consequência, também administrativa, de multa, sendo essa infração autônoma e inconfundível com relação àquela prevista no artigo 165 (dirigir sob a influência do álcool). São infrações administrativas distintas e que, penso, têm o condão de tutelar valores também distintos: a tipificação da "recusa" visa reforçar a legitimidade da fiscalização de trânsito em atenção a garantia da segurança viária, ao passo que a tipificação da "direção sob influência da substância" visa a segurança viária em si. Não vejo sobreposição de tipificação legal, tampouco incompatibilidade dessas normas com a CRFB. Assim, VOTO para conhecer o Recurso Inominado e a ele dar provimento para, reformando a sentença proferida, julgar improcedentes os pedidos. Sem custas ou honorários em razão do provimento. (GRIFO NOSSO).

Deveras, tal conduta negativa vai de encontro ao interesse público de punição e de repressão aos condutores embriagados que expõe a risco a incolumidade física e a saúde de outrem, em prejuízo do direito da coletividade de um trânsito seguro. Dessa forma, na ponderação de qual hermenêutica jurídica deverá ser aplicada, o interesse público deverá prevalecer frente ao direito individual.

3.2.2 Da segurança no trânsito

No tocante à Segurança no Trânsito, aqui entendida como integrante do direito à segurança em geral, a Constituição Federal de 1988 firmou em seu preâmbulo que a mesma se constitui em um direito social e individual inerente ao povo brasileiro, ex vi:

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembleia Nacional Constituinte para instituir um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, **a segurança**, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. (Grifo nosso).

De igual modo a Constituição da República no seu Título II, referente aos direitos e as garantias fundamentais, consagrou no *caput* do art. 5º a segurança como um direito fundamental inviolável:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes [...]

A respeito do tema leciona o constitucionalista André Ramos Tavares:

Um direito à segurança jurídica, em sentido amplo, poderá abranger: i) a garantia do direito adquirido, ato jurídico perfeito e coisa julgada; ii) a garantia contra restrições legislativas dos direitos fundamentais (proporcionalidade) e, em particular, contra a retroatividade de leis punitivas; iii) o devido processo legal e o juiz natural; iv) a garantia contra a incidência do poder reformador da Constituição em cláusulas essenciais; v) **o direito contra a violação de direitos**; vi) **o direito à efetividade dos direitos previstos e declarados solenemente**; vii) **o direito contra medidas de cunho retrocessivo (redução ou supressão de posições jurídicas já implementadas)**; viii) **a proibição do retrocesso em matéria de implementação de direitos fundamentais**; ix) **o direito à proteção da segurança pessoal, social e coletiva**; x) **o direito à estabilidade máxima da ordem jurídica e da ordem constitucional**. (TAVARES, 2012, p. 767).

Como se percebe o direito à segurança previsto na Constituição Federal, é um conceito jurídico de interpretação bastante ampla, podendo se decompor em outros subprincípios, dentre eles, o *princípio da segurança no trânsito*. Nesse contexto, o Código de Trânsito Brasileiro, de forma expressa, em seu art. 1º, § 1º, estabeleceu a segurança no trânsito como um princípio e com um direito de toda a sociedade. Vejamos:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 2º **O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito**. (Grifo nosso).

Tal instituto jurídico depende da conduta de cada condutor ao volante, tornando-se assim, obrigação de todos de forma individualizada e no âmbito de sua atuação zelar pela segurança dos demais, ou seja, trata-se em verdade de uma responsabilidade e um dever de todos, pois, a segurança do trânsito depende da participação de toda a sociedade, não sendo razoável esperar que apenas os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito se responsabilizem pela garantia desse direito.

Uma análise sistemática do CTB nos leva ao entendimento acima mencionado, pois, o legislador no artigo 28 estabeleceu a obrigação do condutor de dirigir objetivando a segurança do trânsito, e de igual modo positivou uma regra para gradação da responsabilidade, nos termos do art. 29, § 2º do CTB, explicitando uma visível preocupação com a segurança no trânsito, *in verbis*:

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. [...]

A Segurança no Trânsito está em perfeita consonância com o disposto com o *caput* do art. 144 da CF/88, que trata da segurança pública: “*Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio*”.

Segundo Santos²² (2008), o direito à segurança no trânsito é espécie do gênero direito à segurança (tal qual já mencionamos) positivado pelo legislador, com visível objetivo de reduzir a violência verificada no cotidiano das vias brasileiras, atribuindo aos diversos órgãos e entidades que compõe o Sistema Nacional de Trânsito o dever de adotar as medidas indispensáveis à sua concretização.

A cerca do tema ARNALDO RIZZARDO entende que:

[...] tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito – ou seja, **a garantia de um trânsito seguro**. Dentre os direitos fundamentais, que dizem respeito com a própria vida, como a cidadania, a

²² Com isso, o legislador de trânsito, na busca de soluções para a violência e as crescentes perdas no trânsito, especificou esse direito fundamental de segurança, com o surgimento do direito fundamental de todos a um trânsito em condições seguras (trânsito seguro), como uma espécie do gênero advindo da norma constitucional e para concretizar o conteúdo do direito humano fundamental genérico (segurança) nas relações do trânsito. Dessa forma, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 1º, § 2º, erigiu o direito fundamental de um trânsito seguro, ou seja, que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (SANTOS, 2008, p. 07).

soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o **direito ao trânsito seguro**, regular, organizado ou planejado, não apenas no pertinente à **defesa da vida e da incolumidade física**, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas [...] (RIZZARDO, 2010, p. 29).

Outrossim, o autor Nei Pires Mitidiero, ao comentar o Código de Trânsito, assevera que a segurança do trânsito é um princípio norteador a ser observado.

Esse regramento, então, nasceu da imprescindibilidade de que o trânsito fosse seguro à sociedade, fluido, cômodo, confortável e de que preservasse o meio ambiente, exurgindo, daí, um cartel de princípios informadores do trânsito. Ei-los: o da preservação da segurança do trânsito, o da garantia da sua fluidez, o da comodidade e confortabilidade do trânsito, o da defesa e proteção ambiental, o do respeito à corrente de trânsito, o da confiança mútua ou recíproca, o da sinalização, o da direção defensiva e o da maior vulnerabilidade, esses os principais e mais atuantes. (MITIDIERO, 2005, p. 52).

Destarte, o princípio da segurança no trânsito é norteador de todo o CTB, motivo pelo qual defende-se aqui a incompatibilidade entre a condução com segurança no trânsito de um veículo automotor e a ingestão de bebidas alcoólicas, sendo indispensável para que o Estado exerça com efetividade o dever de garantir à sociedade, em geral esse direito, a utilização do poder de polícia, notadamente com a fiscalização de trânsito que se intensificou a partir da Lei Seca.

3.3 O DETRAN/MA enquanto membro do Sistema Nacional de Trânsito e o convenio com a Polícia Militar do Maranhão

O Sistema Nacional de Trânsito – SNT, estabelecido no artigo 7º²³ do CTB contempla a participação de órgãos e entidades das três esferas de Governo: União, Estados (e Distrito Federal) e Municípios. A coordenação deste Sistema é atribuída ao Conselho Nacional de Trânsito – Contran, que está vinculado ao Ministério das Cidades, coordenador máximo designado pelo Presidente da República, nos termos do artigo 9º do CTB e Decreto federal n. 4.711/03.

²³ Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades: I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo; II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores; III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; V - a Polícia Rodoviária Federal; VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

O Jurista Julyver Modesto²⁴ em brilhante comentário ao artigo 7º do CTB, estabeleceu uma divisão didática, conforme a atividade principal de cada órgão e entidade que compõe o Sistema Nacional de Trânsito. Segundo ele evidencia-se no referido artigo a existência de quatro espécies de órgão, a saber:

I) ÓRGÃOS NORMATIVOS – são os Conselhos de Trânsito, que possuem como atribuição principal a elaboração de normas, de forma complementar ao estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro. Por elaborarem as normas, também respondem as consultas relativas à aplicação e compreensão da legislação de trânsito em vigor. Também possuem a competência de coordenarem as atividades de trânsito dos demais órgãos. Somente existem órgãos normativos na esfera da União (Conselho Nacional de Trânsito - Contran) e dos Estados (Conselhos Estaduais de Trânsito - Cetran e, no caso do Distrito Federal, Conselho de Trânsito do Distrito Federal – Contrandife); assim, eventuais Conselhos Municipais de Trânsito, criados em algumas cidades, têm mera função de assessoramento nas tomadas de decisões do poder público local, não sendo prevista sua participação no Sistema Nacional de Trânsito.

II) ÓRGÃOS EXECUTIVOS – são aqueles que, efetivamente, colocarão em prática o que se encontra previsto na lei, a fim de lhe dar cumprimento. Se atuarem nas rodovias, são denominados órgãos (e entidades) executivos RODOVIÁRIOS e, se tiverem como área de atuação as vias urbanas, recebem a nomenclatura de órgãos (e entidades) executivos DE TRÂNSITO. Tais órgãos executivos são previstos para as três esferas de Governo, respeitada a autonomia local, de acordo com o artigo 8º do CTB, sendo que, para a constituição dos órgãos executivos dos municípios, devem ser obedecidos os requisitos constantes da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Resolução do Contran n. 560/15). No âmbito da União, o órgão executivo de trânsito é o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, cujo funcionamento é regulado pelo seu Regimento interno, aprovado pela Portaria n. 400/05, do Ministério das Cidades; já o órgão executivo rodoviário é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT, criado pela Lei n. 10.233/01, em substituição ao antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER.

III) ÓRGÃOS FISCALIZADORES – são os órgãos responsáveis pelo controle do cumprimento da lei, no âmbito de sua competência e dentro de sua circunscrição. O artigo 7º estabelece, taxativamente, dois órgãos com esta finalidade precípua: a Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destinado, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais (artigo 144, § 2º, da Constituição Federal) e as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, às quais competem a polícia ostensiva e a

²⁴ Vide: Artigo Jurídico: DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO Seção II - Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito, disponível em: http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=117&campo_busca=&artigo=7.

preservação da ordem pública (artigo 144, § 5º, da CF). Além destes dois órgãos, componentes da Segurança pública, há que se ressaltar a possibilidade de que os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários constituam corpos próprios de agentes de fiscalização, responsáveis por tal atividade na sua esfera de competência.

IV) ÓRGÃOS JULGADORES – são, na sua essência, as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – Jari, criadas junto a cada órgão e entidade executiva de trânsito e rodoviário, com o objetivo de julgar os recursos interpostos contra as penalidades por eles aplicadas (nos termos dos artigos 16 e 17 do CTB). Também exercem a função de órgãos julgadores os Conselhos de Trânsito, nas situações especificadas pelo artigo 289 do CTB.

O Código de Trânsito Brasileiro ao distribuir as competências entre os órgãos componentes do SNT fragmentou a competência para o exercício do poder de polícia em matéria de trânsito pautando-se no tipo de ação transgressiva e que norma de conduta fora lesada. Nesse contexto surge um movimento de forte tendência em todo o país a "municipalização do trânsito".

A respeito da municipalização do trânsito afirma SOBRINHO:

A propósito da inclusão dos Municípios no Sistema Nacional de Trânsito, vale frisar que a integração destes ao sistema, ou seja, sua efetiva participação nas lides do trânsito se tem feito apenas após a *aprovação* de sua estrutura de administração do trânsito por parte do órgão executivo de trânsito da União (DENATRAN), o que é discutível, pois a autonomia municipal garantida na Constituição Federal deve ser respeitada, e qualquer *aprovação* por parte de órgão federal ou de qualquer outra entidade se demonstra no mínimo questionável quanto a sua exigibilidade. (SOBRINHO, 2013, p. 24).

Aos órgãos e entidades executivos de trânsito municipais, coube executar a fiscalização de trânsito no âmbito de sua circunscrição, bem como autuar, aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento, parada, excesso de peso, dimensões e locação dos veículos (art. 24, VI, VII e VIII do CTB).

Por sua vez, aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e Distrito Federal coube executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades previstas no CTB, com exceção daquelas atribuídas aos Municípios no artigo 24, VII e VIII. Elucidando o tema, precisa a acepção do saudoso administrativista Hely Lopes Meirelles:

Para a prática do ato administrativo a competência é a condição primeira de sua validade. Nenhum ato – discricionário ou vinculado – pode ser realizado validamente sem que o agente disponha de poder legal para praticá-lo. Entende-se por competência administrativa o poder atribuído ao agente da Administração para o

desempenho específico de suas funções. A competência resulta da lei e por ela é delimitada. Todo ato emanado de agente incompetente, ou realizado além do limite de que dispõe a autoridade incumbida de sua prática, é inválido, por lhe faltar um elemento básico de sua perfeição, qual seja, o poder jurídico para manifestar a vontade da Administração. Daí a oportuna advertência de Caio Tácito de que “Não é competente quem quer, mas quem pode, segundo a norma de Direito” (MEIRELLES, 1996, p. 133).

Neste diapasão, com o intuito de promover a melhor integração do Sistema, melhor eficiência no desempenho da atividade administrativa de fiscalização de trânsito e maior segurança para os usuários da via, o CTB em seu artigo 25 permite que os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar Convênios entre si delegando a execução das atividades previstas no Código.

Para que seja possível a delegação de competência entre tais órgãos e entidades, é necessário que ambos estejam integrados ao SNT, conforme previsão do artigo 24, § 2º do CTB. Ou seja, a delegação de competência só poderá ser concretizada se o órgão municipal de trânsito estiver integrado ao Sistema, obedecendo todos os requisitos elencados na Resolução do CONTRAN nº 560, de 15 de outubro de 2015²⁵. A não integração do município ao SNT o desautoriza a firmar Convênios, haja vista que não se pode delegar atividade sobre a qual não se tenha a titularidade.

Os Convênios a serem celebrados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito devem levar em consideração o que determina a Lei 9.784/99 que rege o Processo Administrativo no âmbito da administração Pública Federal e a Lei 8.959/09 que rege o processo administrativo no âmbito da Administração Pública do Estado do Maranhão, aduzindo que toda delegação de competência deve pautar-se em critérios de conveniência e capacidade, e possuir caráter facultativo e transitório, o ato de delegação deverá especificar as matérias e poderes transferidos, bem como os limites de atuação do delegado, a duração e os objetivos da delegação e o recurso cabível, podendo conter ressalva de exercício da atribuição delegada (art. 14, §1º da Lei 9.784/99 e art. 13, §1º da Lei 8.959/09).

Neste contexto há que se destacar que em virtude da imposição legal de integração ao Sistema Nacional de Trânsito do município para exercer suas competências, caso isto não ocorra as infrações elencadas no artigo 24 não poderão ser autuadas quando praticadas pelos condutores infratores. Em outras palavras, simplesmente a lei não será

²⁵ Art. 2º, Resolução 560, CONTRAN: Integram o Sistema Nacional de Trânsito - SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo de: I - engenharia de tráfego; II - fiscalização e operação de trânsito; III - educação de trânsito; IV - coleta, controle e análise estatística de trânsito, e, V - Junta Administrativa de Recurso de Infração – JARI.

aplicada, pois falta a competência para tanto, não podendo os órgãos e entidades executivos de trânsito estaduais exorbitar de sua competência delimitada no artigo no artigo 22 do CTB. Estar-se então diante da anarquia, completa ausência de atuação do poder público, devendo ser de extrema relevância para o alcance dos fins colimados pelo CTB que os municípios promovam a sua integração ao SNT.

Acerca dos convênios para a fiscalização no trânsito tema leciona Julyver Modesto:

O convênio permite, portanto, que a fiscalização originariamente dividida seja exercida integralmente pelos órgãos conveniados, podendo ser previsto repasse financeiro não só pelos custos dos serviços prestados (parágrafo único do artigo 25), como decorrente da divisão dos valores arrecadados com multas de trânsito aplicadas; por este motivo, tem sido comum denominar estes acordos bilaterais como “convênios de reciprocidade”. (MODESTO, 2014, p. 02).

A respeito do tema a Confederação Nacional dos Municípios- CNM emitiu no ano de 2012, nota técnica acerca da municipalização de modo a direcionar os municípios para a sua integração ao SNT e demonstrar que tal atitude não trará grandes encargos aos cofres municipais, com a criação de estruturas capazes de atender os requisitos legais para a integração. Em tal documento a CNM também traz um alerta para a importância da integração municipal ao Sistema:

É indispensável frisar que o convênio para fiscalização de trânsito, mais que uma faculdade do Município, deve ser encarado como obrigação, principalmente no caso de não existir agentes próprios de fiscalização. Nesse caso, sem o convênio não há quem possa efetuar autuações. Equivale a dizer que qualquer um poderá cometer infrações de trânsito sem que haja mecanismo de controle. Os eventos de trânsito estarão à descoberto e ficará caracterizada a omissão do poder público local, passível de responsabilização. O Ministério Público tem agido com rigor em vários casos concretos com severos prejuízos para as administrações.

Nesse diapasão é válido trazer à baila a opinião de Fernanda Marinela sobre os convênios na administração pública:

Diversos fundamentos são utilizados para justificar a presença deste atributo:

- a) a existência de um procedimento prévio, com obediência às formalidades que precedem a sua edição, constituindo, ao menos no plano teórico, uma garantia de observância à lei;
- b) o fato de ser uma forma de expressão da soberania do Estado, portanto, a autoridade que pratica o ato o faz como manifestação da vontade do povo, o que, por si só, é suficiente para legitimar a sua prática;
- c) decorre da necessidade de assegurar celeridade no cumprimento dos atos administrativos;
- d) esses atos se sujeitam a um rigoroso controle realizado dentro da própria Administração e pelo Poder Judiciário, sempre com a finalidade de garantir a obediência à lei, impedindo a manutenção de atos ilegais, não restando justificativa para sua realização;
- e) por fim, a própria aplicação do princípio da legalidade que, para o direito público, estabelece que o administrador só pode fazer o que a lei autoriza ou determina, cabendo a ele a sua tutela, o que justifica a presunção desses atos. (MARINELA, 2015, p. 300).

Em suma, o convênio firmado entre órgão executivo de trânsito (estadual ou municipal), com a Polícia Militar de cada Estado, para lhe permitir o exercício da fiscalização de trânsito, como agente da autoridade de trânsito, nos termos do artigo 23, inciso III, do CTB. Neste caso, não há a “delegação de atividades”, mas o credenciamento (exigido pela própria lei), para que a PM atue como agente do órgão conveniado, a quem continuará competindo a aplicação das penalidades de trânsito, em decorrência das infrações constatadas, na via pública, pelo policial militar abrangido pelo convênio firmado.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO) [...]

Inovação legislativa do atual CTB torna o exercício da **fiscalização de trânsito** uma atividade de polícia administrativa, de interesse da Administração pública na área de trânsito, e com a possibilidade de credenciamento de civis, como agentes da autoridade de trânsito, para atuarem em nome dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, o que pode ocorrer de maneira exclusiva (na hipótese de não ser elaborado convênio) ou concomitante (quando e conforme convênio) com o trabalho desempenhado pelas Polícias Militares.

No âmbito do Estado do Maranhão ainda temos poucos municípios integrados ao SNT, o que não traduz uma realidade ideal, pois atenta contra as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e coloca em risco o trânsito seguro e a incolumidade pública nos municípios não integrados. Em relação a autuação como o órgão não possui agentes próprios todas as autuações se dão por meio do convênio (cópia em anexo) celebrado com a Polícia Militar.

4 O PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO: DO SISTEMA RECURSAL ADMINISTRATIVO E OS PROCEDIMENTOS DE RESTRIÇÃO DO DIREITO DE DIRIGIR E OUTRAS PENALIDADES

A compreensão da atuação administrativa do Estado no combate do uso de álcool na direção de veículo automotores na pessoa do órgão executivo de trânsito, exige o mínimo de conhecimento a respeito do sistema nacional de trânsito e por consequência do sistema de análise das autuações. Nesse sentido, pretende-se neste capítulo analisar a complexidade do processo administrativo de trânsito no tocante às autuações decorrentes da fiscalização da Lei seca.

Dedicamos este capítulo ao estudo do processo administrativo de trânsito com ênfase nos procedimentos administrativos relativos às infrações dos artigos 165 e 165-A do Código de Trânsito Brasileiro.

4.1 Das notificações e da responsabilidade

O processo administrativo de trânsito e aplicação das penalidades pela autoridade de trânsito encontram-se regulamentados no Capítulo XVIII do Código de Trânsito Brasileiro. É o artigo 280 do Código que regulamenta o início do processo, estabelecendo as regras para a lavratura do auto de infração pelo agente da autoridade de trânsito para sua plena validade e consistência.

Prevê o artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro "*Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração...*", o que denota a obrigatoriedade do agente de trânsito, em registrar os fatos por ele observados, caracterizando um exemplo de ato administrativo vinculado (sem liberdade de escolha ou juízo de valor pelo agente público).

Para validade formal deste documento, o auto de infração deve conter determinados dados mínimos, constantes dos incisos do artigo 280: I) tipificação da infração; II) local, data e hora do cometimento da infração; III) caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação; IV) o prontuário do condutor, sempre que possível; V) identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração; e VI) assinatura do infrator, valendo esta como notificação do cometimento da infração. (MODESTO, 2014)

Após a lavratura do auto de infração de trânsito, este deverá ser encaminhado para a autoridade competente para o julgamento de sua consistência e regularidade e posterior aplicação de penalidade. No município de São Luís autos de infrações com iniciais "ESA" e "EESA" referem-se aos autos de competência do órgão executivo de trânsito estadual -

DETRAN, enquanto os com iniciais “IEB” e “SLA” referem-se aos de competência do órgão executivo de trânsito municipal (SMTT), devendo assim, cada um ser utilizado apenas para as infrações que se enquadram na competência do seu respectivo órgão. Ou seja, as infrações referentes ao artigo 14 não devem ser lavradas em autos do órgão estadual, e as do artigo 12 em autos do órgão municipal.

O artigo 281 do CTB estabelece que:

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação.

Nos termos do artigo acima transcrito, após o recebimento do auto de infração de trânsito pela autoridade de trânsito competente, esta julgará a consistência do auto para posterior aplicação da penalidade²⁹. O parágrafo único aduz que ele será arquivado se considerado inconsistente ou irregular (I) ou se a notificação de autuação não for expedida no prazo máximo de trinta dias (II).

Por consistência e regularidade, deve-se entender que esta se atém aos requisitos legais que devem ser observados no momento da lavratura do auto de infração, ou seja, aqueles elencados no artigo 280 do Código e Portaria 59 do DENATRAN. Já aquele se refere aos dados que devem conter no campo 3 do bloco 5 "TIPIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO", ou seja, se os fatos narrados no auto de infração de trânsito pelo agente que o lavrou realmente possuem o condão de tipificar a infração supostamente cometida³⁰, e, para estes casos deve-se observar o manual de fiscalização de trânsito, o qual destaca as situações em que deve haver ou não a autuação do condutor ou veículo sob análise na situação fática.

A análise da consistência é obrigatória, devendo a autoridade verificar se os dados estão corretamente preenchidos, o veículo identificado, o condutor individualizado ou justificada a omissão desse dado, a infração tipificada corretamente de acordo com a ação descrita e os demais dados necessários constantes nos campos próprios, assim estará cumprida a exigência da Lei. (SOBRINHO, 2015, p. 633)

Há no processo administrativo de trânsito a necessidade de uma dupla notificação, durante a fase de autuação e após a imposição da penalidade.

Em relação a notificação de autuação que deve ser expedida dentro do prazo de trinta dias, cabe destacar que a Resolução 619 do CONTRAN estabelece em seu artigo 4º, § 1º que: "*Quando utilizada a remessa postal, a expedição se caracterizará pela entrega da notificação da autuação pelo órgão ou entidade de trânsito à empresa responsável por seu*

envio". Desta forma, o cumprimento do prazo de trinta dias dar-se-á quando o órgão de trânsito entrega a notificação de autuação aos Correios. Tal notificação é direcionada ao proprietário do veículo, para o endereço declarado junto ao RENAVAM, pois, cabe a ele em última análise, a responsabilidade pelos débitos referentes ao mesmo, conforme se depreende da conjugação dos artigos 131, § 2º31 e 282, § 3º32 do CTB, devendo a notificação conter o formulário de identificação de condutor infrator a ser preenchido pelo proprietário do veículo e entregue ao órgão executivo estadual de trânsito.

Destaca-se ainda que é dever do proprietário do veículo manter sempre o endereço atualizado, pois em caso contrário, as notificações expedidas para o endereço antigo e devolvidas por tal motivo serão consideradas válidas para todos os efeitos, nos termos do artigo 282 CTB, ex vi:

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

Após a real notificação de autuação do proprietário do veículo, seja por correspondência ou via edital²⁶, o órgão executivo de trânsito responsável pela infração respeitará o prazo mínimo de 15 (quinze) dias para a aplicação da penalidade.

²⁶ Art. 13. Esgotadas as tentativas para notificar o infrator ou o proprietário do veículo por meio postal ou pessoal, as notificações de que trata esta Resolução serão realizadas por edital publicado em diário oficial, na forma da lei, respeitados o disposto no §1º do art. 282 do CTB e os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva. § 1º Os editais de que trata o caput deste artigo, de acordo com sua natureza, deverão conter, no mínimo, as seguintes informações: I - Edital da Notificação da Autuação: a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação; b) instruções e prazo para apresentação de defesa da autuação; c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração e código da infração com desdobramento. II - Edital da Notificação da Penalidade de Advertência por Escrito: a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação; b) instruções e prazo para interposição de recurso, observado o disposto no § 2º do art. 10 desta Resolução; c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração, código da infração com desdobramento e número de registro do documento de habilitação do infrator. III - Edital da Notificação da Penalidade de Multa: a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação; b) instruções e prazo para interposição de recurso e pagamento; c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração, código da infração com desdobramento e valor da multa. § 2º É facultado ao órgão autuador publicar extrato resumido de edital no Diário Oficial, o qual conterá as informações constantes das alíneas "a" e "b" dos incisos I, II ou III do §1º deste artigo, sendo obrigatória a

Neste prazo o proprietário do veículo poderá apresentar o condutor infrator ou defesa prévia contra a aplicação da penalidade nos termos do artigo 9º cominado com o nos termos do § 3º do art. 4º da Resolução 619 do CONTRAN e artigo 257, § 7º do CTB, bem como recolher o valor da multa.

Ao final do prazo, caso não seja apresentada a defesa da autuação ou esta não seja acolhida, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade, notificando o proprietário do veículo para apresentação de recurso à JARI35 ou recolhimento do valor da multa com o desconto de 20% do seu valor (art. 284, CTB).

Depois de efetuadas as tentativas de notificação via postal ou pessoal, deve-se proceder a notificação via edital para o regular andamento do processo, tendo em vista que tal procedimento constitui essencial formalidade a ser seguida para a correta imposição da penalidade, respeitando-se assim o devido processo legal e o direito à ampla defesa e contraditório insculpido no artigo 5º inciso LV da Constituição Federal. Assim também entende o Egrégio Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro:

ESTADO DO RIO DE JANEIRO PODER JUDICIÁRIO PRIMEIRA TURMA RECURSAL FAZENDÁRIA Processo no 0488359-33.2012.8.19.0001 Recorrente: Paulo Macena de Barros Recorridos: Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro e Município do Rio de Janeiro Sentenciante: Dr. Marcelo Mondego Relator: Juiz Luiz Fernando de Andrade Pinto Anulatória de multa de trânsito. Aviso de recebimento em que se assinala a ausência do autuado. Inexistente a prova de que a notificação de autuação foi efetivamente recebida pelo interessado, impõe-se a anulação da multa. Inteligência do verbete de súmula 312 do STJ. Precedentes. Esgotadas as diligências postais, deveria a Administração ter procedido à notificação por edital, nos termos do que dispõe o artigo 12 da Resolução Contran 404. Pendência de multa de que não foi notificado o proprietário que não obsta a realização de vistoria. Enunciado de súmula 127 do STJ. Recurso conhecido e provido. Vistos, relatados e discutidos estes autos do Recurso Inominado nº 0488359-33.2012.8.19.0001, em que é recorrente Paulo Macena de Barros e recorridos o Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro e o Município do Rio de Janeiro. ACORDAM os Juízes que compõem a Primeira Turma Recursal Fazendária em, por UNANIMIDADE de votos, em dar provimento ao recurso, nos termos do voto do relator. R E L A T Ó R I O Tem-se ação anulatória de auto de infração à lei de trânsito que, segundo o autor, fora firmado sem respeito ao devido processo legal. Aduz que nunca foi notificado quanto à autuação da multa. Na sentença, o juízo singular julgou improcedentes os pedidos, observando o interregno inferior a 30 (trinta) dias entre o dia de comissão da falta e quando foi expedida a primeira notificação. Veio, então, o recurso do autor, veículo de insistência nas razões iniciais. É o relatório. V O T O Próprio e tempestivo, o recurso supera o exame de admissibilidade. A razão está com o recorrente. É certo que o processo administrativo para imposição de multa de trânsito não escapa à garantia geral insculpida no artigo 5º, inciso LV da Constituição Federal, pela qual "aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes". (TJ-RJ - RI: 04883593320128190001 RJ 0488359-33.2012.8.19.0001, Relator: LUIZ FERNANDO DE ANDRADE PINTO, Primeira Turma Recursal Fazendária, Data de Publicação: 22/05/2014 00:00).

publicação da íntegra do edital, contendo todas as informações descritas no §1º deste artigo, no seu sítio eletrônico na Internet.

Desta forma, fere-se a higidez do processo a ausência de notificação, seja postal, pessoal ou edital do suposto infrator. Este é o entendimento firmado na Súmula 312 do STJ: “No processo administrativo para imposição de multa de trânsito, são necessárias as notificações da autuação e da aplicação da pena decorrente da infração”.

Destacamos que em relação às infrações decorrentes dos artigos 165 e 165-A do CTB (influência de álcool e recusa a submeter aos testes legais exigidos para constatação da embriaguez), não cabem a indicação do real infrator, uma vez que a responsabilidade pela penalidade de suspensão do direito de dirigir será sempre do condutor, que por óbvio estará identificado no auto de infração.

4.1.1 Das penalidades

Em qualquer ordenamento jurídico as normas de condutas visam regulamentar a convivência em sociedade, de forma a manter o equilíbrio nas relações entre os indivíduos e estabilidade das relações jurídicas²⁷. A plena observância destas é assegurada pela aplicação de sanções aos transgressores, garantindo assim a sua eficácia levando-se em consideração os fins da aplicação das penas. Nesse sentido, a transgressão das regras do CTB, por infringirem o norteador maior, que é a segurança no trânsito traz severas consequências ao infrator.

Destarte, o Código de trânsito brasileiro prevê em seu texto diversas sanções disciplinares a serem impostas àqueles que infringirem as normas de trânsito. A natureza de tais infrações é administrativa, e decorrem como já destacado, do poder de Polícia do Estado, cabendo a este a sua aplicação, de forma direta, no desempenho da atividade administrativa, sendo aplicadas a todos os que infringirem as normas de trânsito.

Muito além do caráter sancionador as penalidades tangem para o campo da mudança de hábito do indivíduo, pois, "*De nada adiantaria serem fixadas regras de conduta se inexistissem meios de coibir as inobservâncias a elas relativas*" (SOBRINHO, 2013, p. 568).

As penalidades administrativas, diferentemente das sanções criminais (aplicáveis somente pelo Poder Judiciário) podem por força de lei que atribui competência para um determinado representante do Estado, serem aplicadas pela própria administração. No

²⁷ As sanções espelham a atividade repressiva decorrente do poder de polícia. Estão elas difundidas nas diversas leis que disciplinam atividades sujeitas a esse poder. As mais comuns são a multa, a inutilização de bens privados, a interdição de atividade, o embargo de obra, a cassação de patentes, a proibição de fabricar produtos etc. São sanções, na verdade, todos os atos que representam a punição aplicada pela Administração pela transgressão de normas de polícia. (CARVALHO FILHO, 2016, p. 158).

processo administrativo de trânsito, o dever de punir recai sobre a **autoridade de trânsito**, isto é, os dirigentes dos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários, na esfera de suas competências e no âmbito de sua circunscrição, conforme preveem os artigos 20, 21, 22 e 24 do CTB.

O CTB elenca em seu artigo 256 as penalidades decorrentes das infrações de trânsito:

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

~~IV - apreensão do veículo;~~ (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Numa rápida leitura do CTB depreende-se que destas sete penalidades relacionadas nos incisos do artigo supra, somente três delas são descritas taxativamente nos tipos infracionais: multa, apreensão do veículo (revogada pela novel lei 13281/2016) e suspensão do direito de dirigir (que, além de ser cabível ao condutor que somar 20 pontos em seu prontuário, tem aplicação em algumas infrações específicas como as decorrentes dos artigos 165 e 165-A). As outras quatro possuem previsão legal própria e são decorrentes das situações peculiares previstas no próprio Código.

Para uma maior compreensão no presente trabalho trataremos da Suspensão do direito de dirigir e da Cassação da Carteira Nacional de Habilitação em tópicos específicos.

4.1.2 Da penalidade de advertência

Penalidade administrativa de trânsito substitutiva à pena pecuniária, a pena de advertência por escrito, consistente em um registro formal de repreensão de um condutor que tenha cometido uma infração, aplicando-se tal medida somente para infrações de natureza

leve ou média, que ainda não tenham sido cometidas pelo infrator nos últimos doze meses. É o que prescreve o artigo 267 do CTB, ex vi:

Art. 267. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 1º A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 258, imposta por infração posteriormente cometida.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.

Ao regulamentar o dispositivo legal o CONTRAN através da resolução 619²⁸ estabeleceu prazo idêntico ao de apresentação da Defesa Prévia para apresentar o pedido de substituição de penalidade, não podendo ainda nos termos da mesma (artigo 10), a referida penalidade implicar em qualquer restrição no prontuário do infrator. Em linhas gerais, a substituição da multa por advertência somente pode ocorrer antes de imposta a penalidade (durante a fase de autuação), ou seja, anterior à expedição da notificação da penalidade para pagamento da multa; devendo eventual pedido do interessado ser formulado tão logo receba a notificação da autuação, para informar o condutor e fazer a defesa da autuação (Defesa Prévia), não sendo possível requerer sua aplicação em sede de recurso aos órgãos julgadores (JARI e CETRAN).

A aplicação da penalidade de advertência em substituição à penalidade de multa é iniciativa de relevante cunho social, visando em última análise, chamar a atenção do condutor para a sua conduta e deixa-lo em sinal de alerta para o dever de respeito à legislação de trânsito numa faceta do que se denomina educação para o trânsito. Nesse sentido a penalidade será registrada no prontuário do condutor infrator e ainda notificado de que fora advertido pela prática de uma infração de natureza leve ou média, conforme disciplina os parágrafos 4º, 5º e 6º da resolução 619 do CONTRAN²⁹.

²⁸ Art. 10. Em se tratando de infrações de natureza leve ou média, a autoridade de trânsito, nos termos do art. 267 do CTB, poderá, de ofício ou por solicitação do interessado, aplicar a Penalidade de Advertência por Escrito, na qual deverão constar os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica. § 1º Até a data do término do prazo para a apresentação da defesa da autuação, o proprietário do veículo, ou o condutor infrator, poderá requerer à autoridade de trânsito a aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito de que trata o caput deste artigo. § 2º Não cabe recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI da decisão da autoridade que aplicar a Penalidade de Advertência por Escrito solicitada com base no § 1º, exceto se essa solicitação for concomitante à apresentação de defesa da autuação. [...]

²⁹ § 4º A aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito deverá ser registrada no prontuário do infrator depois de encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

No DETRN/MA as duas comissões de Defesa Prévia existentes são por delegação da Diretoria Geral competentes para analisar o pedido de conversão de multa em advertência por escrito.

4.1.3 Da penalidade de multa

A pena de multa, penalidade administrativa de trânsito, de natureza pecuniária, decorrente de um ato classificado como infração de trânsito, por sua vez pode-se dizer que é a principal forma de punição administrativa existente. Tem suas origens no Direito Romano, em substituição das penas físicas e de tortura e se classifica como um ato punitivo. Nas palavras de Fernanda Marinella:

Os atos punitivos são os que contêm uma sanção imposta pela Administração àqueles que infringem disposições legais, regulamentares e ordinatórias de bens e serviços públicos. Visam a punir ou reprimir as infrações administrativas ou o comportamento irregular dos servidores ou dos particulares, perante a Administração, podendo a autuação ser interna ou externa. (MARINELA, 2014, p. 316).

Nos termos do artigo 258 do CTB, as multas pecuniárias classificam-se em quatro categorias: leve, média, grave e gravíssima que deveriam ser corrigidas no início de cada mês pela Unidade Fiscal de Referência - UFIR (art. 258, § 1º) que foi extinta e seus valores convertidos em reais, através da Resolução 136/2002 do CONTRAN, atualmente a Lei 13281 prevê um valor fixo para as multas, não mais sendo elas aplicadas com base em um índice de referência; isto importará que sua atualização somente poderá ocorrer através da edição de uma nova lei federal. Vejamos o artigo 258 in fine:

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:
 I - infração de natureza gravíssima, punida com multa no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
 II - infração de natureza grave, punida com multa no valor de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
 III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
 IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos). (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 5º Para fins de cumprimento do disposto neste artigo, o DENATRAN deverá disponibilizar transação específica para registro da Penalidade de Advertência por Escrito no RENACH e no RENAVAM, bem como, acesso às informações contidas no prontuário dos condutores e veículos para consulta dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 6º A Penalidade de Advertência por Escrito deverá ser enviada ao infrator, no endereço constante em seu prontuário ou por sistema de notificação eletrônica, se disponível.

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

Há de se destacar ainda que algumas infrações têm fatores multiplicadores que agravarão ainda mais a penalidade, a exemplo das infrações previstas nos artigos 165 e 165-A do CTB e que por esta razão atualmente possuem valor de 2.934,7 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos), e a cada infração, em correspondência à sua natureza, será vinculada uma quantidade de pontos ao registro de condutor do infrator de acordo com o estabelecido no artigo 259 do CTB.

Vejam os abaixo quadro comparativo dos valores das multas pelo cometimento das infrações:

VALORES DAS MULTAS DE TRÂNSITO		
INFRAÇÃO	VALOR ANTERIOR R\$	VALOR ATUAL R\$
LEVE (3 PONTOS)	53,20	88,38
MÉDIA (4 PONTOS)	85,13	130,16
GRAVE (5 PONTOS)	127,69	195,23
GRAVÍSSIMA (7 PONTOS)	191,54	293,47
GRAVÍSSIMA (FATOR MULTIPLICADOR 3X)	574,62	880,41
GRAVÍSSIMA (FATOR MULTIPLICADOR X5)	957,70	1467,35
GRAVÍSSIMA (FATOR MULTIPLICADOR X10)	1915,40	2934,70

4.2 Do sistema recursal administrativo

A sistemática do processo administrativo de trânsito, tanto para questionamento da multa quanto à restrição do direito de dirigir envolve a existência de três momentos de defesas administrativas, a saber a Defesa Prévia que é analisada pela própria autoridade de trânsito do órgão, os recursos à JARI e ao CETRAN, representando respectivamente a primeira e segunda instâncias administrativas. É a oportunidade que o interessado tem para recorrer contra a penalidade de multa que lhe foi imposta em razão do cometimento de uma infração de trânsito. Importante destacar que dois são os casos que ensejam a aplicação da

penalidade: tendo o interessado apresentado defesa prévia e esta não seja provida ou quando não é apresentada a defesa, ocasião em que ao final da fase de autuação a penalidade é automaticamente imposta.

Portanto, somente é possível o recurso contra a penalidade quando esta efetivamente é imposta pelo órgão de trânsito. Frisa-se que diferente do julgamento das defesas prévias, não cabe ao órgão autuador a análise dos recursos contra a imposição da penalidade, cabendo, na esfera das autuações lavradas pelo DETRAN/MA, à JARI – Junta Administrativa de Recurso de Infrações e ao CETRAN/MA – Conselho Estadual de Trânsito do Maranhão em primeira e segunda instância, respectivamente, julgá-los.

4.2.1 A defesa prévia

Conforme destacado, antes da imposição da penalidade pela autoridade de trânsito poderá ser interposta defesa de autuação, no prazo mínimo de 15 dias contados a partir da notificação do proprietário do veículo. A Resolução 299 do CONTRAN regulamenta o procedimento de apresentação de defesa de autuação, bem como a interposição dos recursos em 1ª e 2ª instâncias contra a imposição de penalidade de multa de trânsito (art. 1º, Res. 299 CONTRAN).

Trata-se de verdadeiro controle de validade do ato administrativo pela autoridade de trânsito no âmbito de sua competência, que deve julgar a regularidade e a consistência do auto de infração antes de aplicar qualquer penalidade. Vejamos a determinação regulamentada pelo CONTRAN na resolução 619/2016:

Art. 9º Interposta a Defesa da Autuação, nos termos do § 3º do art. 4º desta Resolução, caberá à autoridade competente apreciá-la, inclusive quanto ao mérito.

§ 1º Acolhida a Defesa da Autuação, o Auto de Infração de Trânsito será cancelado, seu registro será arquivado e a autoridade de trânsito comunicará o fato ao proprietário do veículo.

§ 2º Não sendo interposta Defesa da Autuação no prazo previsto ou não acolhida, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade correspondente, nos termos desta Resolução. (grifo nosso).

Embora o CTB mencione como legitimado para a apresentação de recurso contra auto de infração apenas o proprietário do veículo, pois a quitação dos débitos referentes ao mesmo é de sua responsabilidade, a Resolução 299 legitima também o condutor identificado no auto de infração, embarcador e o transportador para a apresentação de defesa e interposição de recurso, conforme redação do artigo 2º da Resolução, *in fine*:

Art. 2º É parte legítima para apresentar defesa de autuação ou recurso em 1ª e 2ª instâncias contra a imposição de penalidade de multa a pessoa física ou jurídica

proprietária do veículo, o condutor, devidamente identificado, o embarcador e o transportador, responsável pela infração. (DENATRAN, 2008).

Não prevê a legislação solução para a concorrência de legitimidade nos casos em que tanto o proprietário do veículo quanto o condutor identificado queiram apresentar defesa ou interpor recurso. A nosso ver, ambos devem ingressar conjuntamente, em litisconsórcio, para que não haja cerceamento de defesa diante da omissão legal.

Destaca-se que nas infrações da Lei Seca a legitimidade para recorrer da multa pecuniária será compartilhada, contudo, somente o condutor poderá se defender quanto ao processo de restrição ao direito de dirigir (suspensão e cassação).

O requerimento de defesa ou recurso deverá ser entregue no órgão executivo de trânsito responsável pela infração, a quem compete o julgamento da consistência do auto ou encaminhamento à sua respectiva JARI, tendo por objeto somente um auto de infração (§ único, art. 3º) e com os dados mínimos elencados no artigo 3º da Resolução, abaixo transcrito:

Art. 3º O requerimento de defesa ou recurso deverá ser apresentado por escrito de forma legível, no prazo estabelecido, contendo no mínimo os seguintes dados:

I - nome do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação ou pela aplicação da penalidade de multa;

II - nome, endereço completo com CEP, número de telefone, número do documento de identificação, CPF/CNPJ do requerente;

III - placa do veículo e número do auto de infração de trânsito;

IV - exposição dos fatos, fundamentos legais e/ou documentos que comprovem a alegação;

V - data e assinatura do requerente ou de seu representante legal.

Para que o pleito do requerente seja julgado pela instância recursal competente, este deve respeitar o prazo legal para sua apresentação ou interposição previsto na notificação de autuação e imposição de penalidade, bem como comprovar a sua legitimidade sob pena de não conhecimento da defesa interposta, conforme artigo 4º da Resolução. Tal artigo prever ainda que a defesa ou recurso não serão conhecidos quando estes não estiverem assinados pelo recorrente ou representante legal e quando não houver pedido ou este for incompatível com a situação fática.

Já o artigo 5º da Resolução estabelece um rol de documentos a serem apresentados conjuntamente com a defesa, sem, contudo, estabelecer a penalidade decorrente de sua não observância. Nestes casos, a nosso ver, deve ser aberto prazo ao recorrente para que instrua o feito com os documentos julgados necessários, visto que eventual ausência de informação ou documento deverá ser suprida pelo órgão ou entidade de trânsito, conforme disciplina do artigo 10 da Resolução 299.

Tendo em vista que se trata de processo administrativo, que tem por princípio basilar a celeridade processual, deve o recorrente instruir previamente a sua defesa com todos

os meios de provas admitidos em direito que julgar pertinente. Contudo, prevê o artigo 9º da Resolução que "o órgão ou entidade de trânsito e os órgãos recursais poderão solicitar ao requerente que apresente documentos ou outras provas admitidas em direito, definindo prazo para sua apresentação".

Em caso de não provimento da defesa prévia ou esta não for apresentada pelos legitimados, a autoridade de trânsito, após o transcurso do prazo e julgamento da consistência e regularidade do auto de infração de trânsito, imporá a penalidade, expedindo notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator para que apresente recurso contra a imposição de penalidade (artigo 282, CTB) em prazo que não será inferior a trinta dias, contados da data da notificação da penalidade (§4º, art. 282, CTB). Tal prazo é também o limite para o recolhimento do valor da multa com o desconto de vinte por cento. Caso o requerente opte por recorrer sem recolher o seu valor e seu pleito for indeferido, o valor será cobrado em sua totalidade (Art. 286, § 1º CTB).

4.2.2 Dos recursos à JARI e ao CETRAN

O recurso contra a imposição da penalidade será endereçado à JARI e interposto perante a autoridade de trânsito que a impôs, que instruirá com todas as informações relativas a infração (cópia do auto, comprovante de notificação da autuação, da imposição de penalidade e demais informações julgadas pertinentes)³⁷ e remeterá à instância recursal no prazo máximo de dez dias, contados da data da interposição anotando em despacho à instância recursal em caso de intempestividade do recurso (Art. 285, § 2º CTB). Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator, que remeterá à autoridade que impôs a penalidade de imediato (art. 287 CTB).

Recebido o recurso pela instância recursal, esta deverá julgá-lo em até trinta dias (art. 285, *caput* CTB). Caso a JARI não julgue o recurso no prazo assinalado, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício ou por solicitação do requerente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo (Art. 285, § 3º CTB), haja vista que o recurso por excelência, não é dotado de efeito suspensivo³⁸.

Das decisões da JARI cabe recurso à segunda instância recursal. Esta se diferencia do julgamento da JARI pela possibilidade de a autoridade de trânsito também ter legitimidade para recorrer, em caso de cancelamento da penalidade pela JARI, pedindo que seja restaurada a penalidade aplicada. O prazo para sua interposição é de trinta dias, contados da data da

publicação do julgamento da JARI, ou da notificação da decisão do infrator, ou da autoridade que impôs a penalidade (Art. 288 CTB).

A instância superior também tem o prazo de trinta dias para julgamento, embora sua extrapolação não acarrete sanções. O recurso não é dotado de efeito suspensivo e não há previsão de efeito suspensivo na legislação, devendo, a nosso entender, ser utilizada por analogia a regulamentação dos recursos à JARI, ou seja, extrapolado o prazo, a autoridade que impôs a penalidade pode, de ofício, ou a requerimento da parte, aplicar o efeito suspensivo ao recurso. A competência para julgamento em segunda instância está prevista no artigo 289 do CTB, *in fine*:

Art. 289. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:

a) em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;

b) nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

II - tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRANDIFE, respectivamente.

Parágrafo único. No caso da alínea *b* do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

Importante regra do processo administrativo de trânsito foi introduzida no CTB pela novel Lei 13281/2016, que modificou a redação do artigo 284 do referido código, ex vi:

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

§ 1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, se disponível, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 2º O recolhimento do valor da multa não implica renúncia ao questionamento administrativo, que pode ser realizado a qualquer momento, respeitado o disposto no § 1º. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 3º Não incidirá cobrança moratória e não poderá ser aplicada qualquer restrição, inclusive para fins de licenciamento e transferência, enquanto não for encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 4º Encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades, a multa não paga até o vencimento será acrescida de juros de mora equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) para títulos federais acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

Pela inteligência do artigo supra percebe a preocupação do legislador em instituir a noção de trânsito em julgado no âmbito do processo em que se discute a aplicação de penalidades decorrentes de infrações de trânsito, impedido por parte dos órgão integrantes do Sistema Nacional de Trânsito a imposição de qualquer restrição antes do esgotamento das instancias recursais.

4.3 Da suspensão do direito de dirigir

Carteira Nacional de Habilitação (CNH), é a designação dada ao documento oficial de porte obrigatório que, no Brasil, atesta a aptidão de um cidadão para conduzir veículos automotores terrestres. A CNH auferida pelo DENATRAN é categorizada de acordo com o tipo de veículo que o condutor estará habilitado a conduzir.

Pode-se afirmar que a habilitação é uma licença, ou seja, ato administrativo vinculado e unilateral pelo qual o Poder Público, verificando que o interessado atendeu a todas as exigências legais, faculta-lhe o desempenho de atividades ou a realização de fatos materiais que antes lhe eram vedados.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, compete ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) expedir a Carteira Nacional de Habilitação. No entanto, cabe aos órgãos executivos estaduais, o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), aferir através de exames se o candidato está ou não habilitado a conduzir.

Ao trabalhar com o conceito de habilitação, faz-se menção ao gênero que comporta as seguintes espécies³⁰:

- 1 Permissão para Dirigir (PPD)
- 2 Carteira Nacional de Habilitação (CNH)
- 3 Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC).

Imperioso frisar que o gozo de tal licença não é incondicional. Por afetar diretamente a segurança pública devem ser observados os preceitos constantes do Código de Trânsito Brasileiro, sob pena de serem impostas penalidades administrativas que vão desde uma simples advertência à cassação do documento de habilitação, o que não exclui a aplicação de “punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito” (art. 263 do CTB).

³⁰ Art. 269 CTB

§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

O supracitado artigo como visto anteriormente prevê que a autoridade de trânsito deverá aplicar as seguintes penalidades:

- 1 Advertência por escrito;
- 2 Multa;
- 3 Suspensão do direito de dirigir;
- 4 Cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- 5 Cassação da Permissão para Dirigir;
- 6 Frequência obrigatória em curso de reciclagem.

A Suspensão é em sua essência a medida administrativa restritiva de direito, de cunho disciplinar e reeducador, que importa na proibição, em caráter temporário, de exercer a atividade de condução de veículos automotores, em decorrência da prática de infração de trânsito.

Estabelece o art. 261 do CTB que a penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:

- I - sempre que o infrator **atingir a contagem de 20 (vinte) pontos**, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;
- II - por transgressão às normas estabelecidas neste Código, cujas **infrações preveem, de forma específica**, a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

A penalidade de suspensão do direito de dirigir incide apenas sobre a CNH “definitiva”, conforme estabelece o parágrafo único do art. 1º da Res. 182/2005 do CONTRAN³¹.

4.3.1 Suspensão por 20 (vinte) pontos

O art. 259 do CTB estatui que a cada infração, a depender da seriedade, é atribuída uma determinada quantidade de pontos no prontuário do condutor infrator, a saber:

- 1 Gravíssima - sete pontos;
- 2 Grave - cinco pontos;
- 3 Média - quatro pontos;
- 4 Leve - três pontos.

³¹ Parágrafo único. Esta resolução não se aplica à Permissão para Dirigir de que trata os §§ 3º e 4º do art. 148 do CTB

A suspensão por 20 (vinte) pontos ocorre quando o condutor atinge, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 ou mais pontos, conforme a tabela de pontos indicada no artigo supra, considerada a data do cometimento da infração para estabelecer o dito período.

Imposta em caráter definitivo a penalidade de multa na esfera administrativa, os pontos serão considerados para fins de instauração de processo administrativo de suspensão, exceto se a infração cometida for objeto de recurso em tramitação ou de apreciação judicial, situação em que os pontos correspondentes ficarão suspensos até o julgamento e, sendo mantida a penalidade, os mesmos serão computados, considerando a data do cometimento da infração para o estabelecimento do período de doze meses (art. 5º Resolução 182/05, CONTRAN).

Faz-se mister salientar que antes da conclusão do processo administrativo de suspensão, mesmo que o condutor possua vinte pontos ou mais no prontuário, não poderá ser impedido de realizar qualquer procedimento com sua CNH, posto que deve ser garantido a ele o direito à ampla defesa e ao contraditório.

Ressalte-se ainda que será instaurado um único processo administrativo para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, mesmo que a soma dos pontos ultrapasse vinte no período de doze meses e, para que o condutor não seja punido duas vezes pelo mesmo fato, os pontos relativos às infrações que preveem de forma específica a aplicação da pena em questão não serão computados para fins da aplicação da suspensão por 20 pontos (§§ 1º e 2º, art. 7º Resolução 182/05).

Os prazos para aplicação da penalidade nesta hipótese variam de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) meses a 2 (dois) anos, conforme § 1º, art. 261 do CTB. Insta mencionar que as infrações decorrentes da Lei Seca não computam como pontos para a suspensão por 20 pontos, uma vez que já preveem tal penalidade de forma específica.

4.3.2 Suspensão por infração de trânsito específica

O Código de Trânsito Brasileiro prevê, de forma específica, a penalidade de suspensão nos seguintes artigos:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:

Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.

Art. 173. Disputar corrida:

Art. 174. Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Art. 175. Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus:

Art. 176. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:

I - de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo;

II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;

III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;

IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito;

V - de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência:

Art. 191. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem.

Art. 210. Transportar, sem autorização, bloqueio viário policial:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Art. 253-A. Usar qualquer veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre ela.

As infrações tipificadas nos artigos 165 e 165 – A são as únicas que possuem prazo de suspensão preestabelecido pelo Código de Trânsito, qual seja, 12 (doze) meses. Nas demais, a autoridade levará em conta a gravidade da infração, as circunstâncias em que foi cometida e os antecedentes do infrator para estabelecer o período da suspensão (art. 16, Resolução 182/05 CONTRAN).

Para infratores não reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses as penas são distribuídas da seguinte forma

a. de 01 (um) a 03 (três) meses, em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas;

b. de **02 (dois) a 06 (seis) meses**, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de **três vezes**;

c. de **04 (quatro) a 10 (dez)**, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de **cinco vezes**;

d. de 08 (oito) a 12 (doze) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de **dez vezes**.

Para infratores reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses:

a. de 06 (seis) a 10 (dez) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas;

b. de 08 (oito) a 16 (dezesesseis) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes;

c. de 10 (dez) a 20 (vinte) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco.

d. de 16 (dezesesseis) a 24 (vinte e quatro) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com o fator multiplicador de dez vezes.

O procedimento administrativo para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir é regulamentado pela resolução 182/2005 do CONTRAN.

A competência para aplicação da pena é da autoridade de trânsito do órgão de registro da habilitação, em processo administrativo, assegurada a ampla defesa. O dito processo deverá ser concluído no órgão executivo estadual de trânsito que o instaurou, mesmo que haja transferência do prontuário para outra unidade da Federação, vejamos o art. 24 Resolução 182/05:

Art. 24. No curso do processo administrativo de que trata esta Resolução não incidirá nenhuma restrição no prontuário do infrator, inclusive para fins de mudança de categoria da CNH, renovação e transferência para outra unidade da Federação, até a notificação para a entrega da CNH, de que trata o art. 19.

§ 1º. O processo administrativo deverá ser concluído no órgão executivo estadual de trânsito que o instaurou, mesmo que haja transferência do prontuário para outra unidade da Federação.

§ 2º O órgão executivo estadual de trânsito que instaurou o processo e aplicou a penalidade de suspensão do direito de dirigir ou cassação da CNH, deverá comunicá-la ao órgão executivo estadual de trânsito para onde foi transferido o prontuário, para fins de seu efetivo cumprimento.

No curso do processo administrativo não incidirá nenhuma restrição no prontuário do infrator, inclusive para fins de mudança de categoria da CNH, renovação e transferência para outra unidade da Federação, até a notificação para a entrega da CNH, de que trata o art. 19 da supracitada Resolução.

Caso o condutor tenha solicitado a transferência de sua CNH para outra Unidade Federativa, quando da conclusão do processo o órgão executivo estadual que o instaurou e aplicou a penalidade de suspensão do direito de dirigir ou cassação da CNH deverá comunicar

ao órgão executivo estadual para onde foi transferido o prontuário, garantindo assim seu efetivo cumprimento (§2º, art. 24 Resolução 182/05).

A instauração do processo administrativo de suspensão acontece por meio de portaria expedida pelo Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão, publicada no Diário Oficial do Estado, contendo o nome do infrator, qualificação, a infração com descrição sucinta do fato e indicação dos dispositivos legais pertinentes.

Reitere-se que a instauração do processo não constituirá qualquer impedimento ao exercício dos direitos dos condutores. Uma vez instaurado, o órgão competente deverá expedir notificação ao infrator contendo sua identificação, a do órgão de registro da habilitação, a finalidade da notificação (dar ciência da instauração do processo administrativo), e o prazo de 30 (trinta) dias para apresentação de defesa, contados a partir da data do recebimento da notificação.

A notificação será expedida ao infrator por remessa postal, por meio tecnológico hábil ou por os outros meios que assegurem a sua ciência e apenas quando estes restem esgotados será realizada citação por edital, na forma da lei (§§ 1º e 2º, art. 10 Resolução 182/05).

A aludida ciência, bem como do prazo para apresentação da defesa, poderá ocorrer no órgão de trânsito responsável pelo processo de suspensão (§ 3º, art. 10 Resolução 182/05).

Insta frisar que é dever do condutor manter seus dados atualizados junto ao órgão de trânsito, sendo considerada válida para todos os efeitos a notificação devolvida por desatualização do endereço no RENACH (§ 1º, art. 282 CTB c/c § 5º, art. 10 Resolução 182/05).

A defesa³², apresentada pelo condutor ou por procurador legalmente habilitado, acompanhada de cópia de identificação civil que comprove a assinatura do infrator, deverá ser

³² Art. 11. A defesa deverá ser interposta por escrito, no prazo estabelecido, contendo, no mínimo, os seguintes dados: I - nome do órgão de registro da habilitação a que se dirige; II - qualificação do infrator; III - exposição dos fatos, fundamentação legal do pedido, documentos que comprovem a alegação; IV - data e assinatura do requerente ou de seu representante legal.

§ 1º. A defesa deverá ser acompanhada de cópia de identificação civil que comprove a assinatura do infrator;

§ 2º. O infrator poderá ser representado por procurador legalmente habilitado mediante apresentação de procuração, na forma da lei, sob pena de não conhecimento da defesa.

Art. 12. Recebida a defesa, a instrução do processo far-se-á através de adoção das medidas julgadas pertinentes, requeridas ou de ofício, inclusive quanto à requisição de informações a demais órgãos ou entidades de trânsito.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, quando solicitados, deverão disponibilizar, em até trinta dias contados do recebimento da solicitação, os documentos e informações necessários à instrução do processo administrativo.

oferecida por escrito, no prazo de 30 dias a contar da data do recebimento da notificação, com os seguintes dados:

I - nome do órgão de registro da habilitação a que se dirige;

II - qualificação do infrator;

III- exposição dos fatos, fundamentação legal do pedido, documentos que comprovem a alegação;

IV - data e assinatura do requerente ou de seu representante legal.

A apreciação da defesa apresentada pelo infrator nesta fase é realizada pela Comissão de Suspensão e Cassação do Direito de Dirigir, que proferirá decisão administrativa motivada e fundamentada. Acolhida as razões de defesa, o processo será arquivado, dando-se ciência ao interessado. Em caso de não acolhimento da defesa ou do seu não exercício no prazo legal, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade.

O condutor poderá renunciar ao seu direito de defesa e entregar a CNH para início da contagem do prazo de suspensão após a devida instauração do processo. Não obtendo êxito junto à Comissão de Suspensão e Cassação do Direito de Dirigir ou não apresentando defesa dentro do prazo pertinente, o condutor é novamente notificado da aplicação da penalidade administrativa, sendo informado que pode recorrer em 1ª instância à Junta Administrativa de Recursos de Infrações do DETRAN-MA, JARI.

Em caso de indeferimento do recurso à JARI, o condutor poderá recorrer em 2ª instância ao Conselho Estadual de Trânsito, CETRAN/MA. O recurso deve ser feito por escrito e entregue em até 30 dias a partir do resultado da JARI.

Na hipótese de indeferimento de ambos os recursos, a penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, isto é, é feito o registro da aplicação da penalidade de suspensão no RENACH do condutor infrator.

A prescrição, na seara do direito de trânsito, corresponde à perda do direito de punir do Estado em razão do seu não exercício em determinado lapso temporal, perda esta que se justifica pela obediência ao princípio da segurança jurídica. A Resolução 182/05 trouxe em seu bojo duas espécies de prescrição, uma referente à pretensão punitiva e a outra à pretensão executória.

A prescrição da pretensão punitiva (art. 22 Resolução 182/05 CONTRAN) refere-se ao prazo de 5 (cinco) anos que dispõe a Administração Pública para, uma vez ciente do cometimento de infração que enseja a penalidade de suspensão, iniciar o processo

administrativo, garantindo o acesso ao contraditória e à ampla defesa, e constatada a regularidade da autuação, vez que verificada a integral subsunção do comportamento do condutor a dita infração de trânsito, bem como obediência às formalidades exigidas pela legislação pertinente, aplicar em definitivo a penalidade.

O prazo da sobredita prescrição começa a correr do cometimento da infração, prazo este que pode ser interrompido, isto é, deixar de fluir quando do advento de causa que demande a sua interrupção, reiniciando-se quando esta restar cessada.³³

Uma vez concluído o processo de suspensão e aplicada a penalidade, a Administração possui o prazo de 5 (cinco) anos, a contar da notificação para a entrega da CNH de que trata o art. 19 da Resolução 182/05 do CONTRAN³⁴, para exigir o integral cumprimento da pena pelo condutor infrator. Trata-se aqui da prescrição da pretensão executória (art. 23 da Resolução 182/05 CONTRAN), não existindo nesta a previsão de hipóteses de interrupção do prazo.

Ambos os tipos prescricionais podem ser arguidos pelo condutor em sede de Revisão Administrativa, que será analisada e julgada pela Comissão de Suspensão e Cassação do Direito de Dirigir.

4.4 Da Cassação do documento de CNH

Assim como na legislação de trânsito há regras específicas para que alguém conduza veículos automotores, também são prescritas situações nas quais o condutor tem sua licença de dirigir restringida.

O Código de Trânsito Brasileiro prevê duas modalidades de pena que incidem diretamente sobre a licença para dirigir: a suspensão do direito de dirigir, prevista no art. 261, e a cassação do documento de habilitação, prevista no artigo 263, ambos do Código de Trânsito Brasileiro.

A suspensão do direito de dirigir é uma proibição temporária de conduzir veículos, que pode se estender de 1 (um) a 24 (vinte e quatro) meses, dependendo da razão que originou o processo, e implica no recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação pelo prazo da pena, bem como na realização de curso e prova de reciclagem, conforme Res.

³³ Parágrafo único. O prazo prescricional será interrompido com a notificação estabelecida na forma do artigo 10 desta Resolução.

³⁴ Art. 19. Mantida a penalidade pelos órgãos recursais ou não havendo interposição de recurso, a autoridade de trânsito notificará o infrator, utilizando o mesmo procedimento dos §§ 1º e 2º do art. 10 desta Resolução, para entregar sua CNH até a data do término do prazo constante na notificação, que não será inferior a 48 (quarenta e oito) horas, contadas a partir da notificação, sob as penas da lei.

182/2005 do CONTRAN. Nesta penalidade, depois de cumprido os requisitos legais, a CNH apreendida e acostada aos autos do processo será devolvida ao infrator, que voltará a portá-la sem mais entraves.

A cassação, por outro lado, implica na perda do documento de habilitação, ficando o apenado impedido, pelo período de 2 (dois) anos, de obter o documento novamente. Somente após tal período ele poderá se submeter ao processo de reabilitação, refazendo todas as provas práticas e teóricas necessárias à primeira habilitação.

Por último, destaca-se que a Resolução 182 do CONTRAN regulamenta o processo administrativo de suspensão e cassação do documento de habilitação, devendo a penalidade ser imposta pela autoridade de trânsito mediante processo administrativo, assegurado o amplo direito de defesa ao condutor infrator (art. 265, CTB).

Passa-se à análise breve sobre a cassação do documento de habilitação que ocorre nas hipóteses descritas no artigo art. 263 do Código de Trânsito Brasileiro, a seguir detalhamos.

4.4.1 Quando suspenso o direito de dirigir o infrator conduzir qualquer veículo

É importante ressaltar que na hipótese de cassação por condução de veículo durante o período de suspensão do direito de dirigir, é imprescindível que o condutor seja flagrado conduzindo veículo, e seja ainda devidamente identificado no auto de infração.

Desta forma, sendo o infrator flagrado, encerrado o prazo para a entrega da CNH, será instaurado processo administrativo de cassação do direito de dirigir, nos termos do inciso i do artigo 263 do CTB.

4.4.2 Reincidência nas infrações previstas nos artigos 162, inciso III, 163, 164, 165, 173, 174 e 175

As infrações consideradas para fins de cassação têm as seguintes tipificações:

- ✓ Art. 162, III: Dirigir com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo;
- ✓ Art. 163: Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas nos incisos do art.162;

- ✓ Art. 164: Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 162 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via;
- ✓ Art. 165: Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;
- ✓ Art. 173: Disputar corrida;
- ✓ Art. 174: Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via;
- ✓ Art. 175: Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus;

A finalidade da aplicação da pena nesta hipótese é coibir e penalizar o mal condutor, aquele que tem o hábito de cometer infrações graves, protegendo a segurança das pessoas que diariamente trafegam pelas ruas e avenidas do país.

Importante ressaltar que, para fins de reincidência, deve-se considerar a data do cometimento das infrações.

4.4.3 Condenação judicial por delito de trânsito

Todo o procedimento tem tramitação judicial, funcionando a autoridade de trânsito apenas como cumpridora da ordem emanada pelo juízo competente, bloqueando e liberando o prontuário do infrator, conforme sentença.

O procedimento é instaurado por meio de portaria expedida pela autoridade de trânsito e publicada no Diário Oficial do Estado, sendo o condutor comunicado através de notificação por remessa postal, bem como por Edital de Notificação.

Notificado da instauração do processo de cassação, o motorista pode aceitar a aplicação de penalidade e entregar a sua CNH para começar a cumprir o período de proibição, ou optar por apresentar defesa.

As informações que devem constar na notificação a ser enviada ao condutor estão descritas no art. 10 da Res. 182/2005 do CONTRAN, sendo as principais: a identificação do infrator e do órgão de registro da habilitação; a ciência da instauração do processo administrativo; a data do término do prazo para apresentação da defesa; e os fatos e fundamentos legais pertinentes à infração.

O condutor poderá apresentar toda a matéria de defesa, expondo as razões de fato e de direito com que impugna a acusação que lhe foi feita e especificando as provas que pretende produzir.

A defesa apresentada pelo infrator, ou por procurador legalmente habilitado, deverá ser oferecida por escrito, no prazo de 30 dias a contar da data do recebimento da notificação, com os seguintes dados: nome do órgão de registro da habilitação a que se dirige; qualificação do infrator; exposição dos fatos, fundamentação legal do pedido, documentos que comprovem a alegação; data e assinatura do requerente ou de seu representante legal.

Não obtendo êxito junto à Comissão de Cassação de CNH ou não apresentando defesa dentro do prazo pertinente, é baixada uma segunda portaria, a de aplicação, que também é publicada no Diário Oficial do Estado.

Nesta fase, o condutor é novamente notificado e informado do dever de entregar sua CNH no prazo de 48 (quarenta e oito) horas ou, se quiser, recorrer à Junta Administrativa de Recursos de Infrações do DETRAN-MA, a JARI.

O recurso interposto deve conter o número dos autos aos quais se refere e ser protocolado no setor de Suspensão e Cassação de CNH, de onde será devidamente encaminhado ao órgão julgador.

Caso o recurso à JARI seja improvido, o condutor poderá recorrer em 2ª instância ao Conselho Estadual de Trânsito, CETRAN/MA. O recurso deve ser feito por escrito e entregue em até 30 dias a contar da ciência do resultado do recurso na JARI.

Se todos os recursos forem indeferidos, a penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada. Se a defesa ou os recursos forem acolhidos, os autos serão definitivamente arquivados.

Para todas as hipóteses de cassação previstas no CTB, o motorista deve entregar sua Carteira Nacional de Habilitação, se ainda válida, à autoridade de trânsito que lhe aplicou a pena, ficando legalmente proibido de conduzir qualquer veículo pelo prazo de 2 (dois) anos.

Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação e realizado curso de reciclagem para infratores, o condutor poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação.

Por fim, ressalte-se que a contagem do prazo da penalidade de cassação começa com a entrega da CNH, o que em tese tornaria a pena uma das mais severas no âmbito administrativo, uma vez que a demora seja por conta de desídia do condutor seja por atos alheios a sua vontade ensejaria um prolongamento temporal no cumprimento da mesma.

5 ANÁLISE DA EFICÁCIA ADMINISTRATIVA NA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES DECORRENTES DA LEI SECA E AS MEDIDAS ADOTADAS PELO DETRAN/MA PARA MELHORIA DA POLÍTICA DE ACOMBATE AO USO DE ÁLCOOL NA DIREÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES.

Este capítulo que se propõe a ser o objetivo maior do presente trabalho monográfico buscar constatar o baixo nível de eficácia da Lei Seca, bem como visa-se ainda que de maneira rápida ponderarmos a respeito dos óbices administrativos na aplicação das penalidades pelo órgão executivo de trânsito do Maranhão. Assim de maneira breve faremos um levantamento dos principais impactos da Lei Seca, as causas da sensação de impunidade deixada na sociedade, bem como das dificuldades administrativas enfrentadas no desafio de instituir uma cultura de tolerância zero quanto ao uso de álcool na direção veicular.

Após conhecermos um pouco mais sobre os aspectos legais da Lei Seca e do processo administrativo que envolve a sua aplicação, passa-se no oportuno a mencionar as dificuldades enfrentadas pelo DETRAN/MA no enfrentamento da embriaguez ao volante e como o órgão tem se organizado na tentativa de romper com o paradigma da ineficácia.

5.1 A questão da eficácia social e os óbices administrativos enfrentados pelo órgão

De maneira geral a eficácia de uma norma está intimamente relacionada a questão de a mesma ser ou não seguida por aqueles a quem ela se dirige e, no caso de sua violação, se ela é imposta através de meios coercitivos oferecidos pela autoridade que a evocou.

A eficácia jurídica³⁵ tem nesse sentido, relação com o fato de o Estado (responsável pela fiscalização de trânsito) ter aparato jurídico para fazer a norma ser cumprida. Isto é, se os agentes estatais, no caso específico do DETRAN/MA, os agentes de fiscalização, tem ou não condições de fazer a norma ser exigida e cumprida.

A respeito do tema eficácia leciona o renomado Norberto Bobio:

³⁵ A eficácia se refere, pois, à aplicação ou execução da norma jurídica, ou por outras palavras, é a regra jurídica enquanto momento da conduta humana. A sociedade deve viver o Direito e como tal reconhecê-lo. Reconhecido o Direito, é ele incorporado à maneira de ser e de agir da coletividade. Tal reconhecimento, feito ao nível dos fatos, pode ser o resultado de uma adesão racional deliberada dos obrigados, ou manifestar-se através do que Maurice Hauriou sagazmente denomina "assentimento costumeiro", que não raro resulta de atos de adesão aos modelos normativos em virtude de mera intuição de sua conveniência ou oportunidade. **O certo é, porém, que não há norma jurídica sem um mínimo de eficácia, de execução ou aplicação no seio do grupo.** (REALE, 2001. p. 118).

O problema da eficácia de uma norma é o problema de ser ou não seguida pelas pessoas a quem é dirigida (os chamados destinatários da norma jurídica) e, no caso de violação, ser imposta através de meios coercitivos pela autoridade que a evocou. Que uma norma exista como norma jurídica não implica que seja também constantemente seguida. Não é nossa tarefa aqui indagar quais possam ser as razões para que uma norma seja mais ou menos seguida. Limitamo-nos a constatar que há normas que são seguidas universalmente de modo espontâneo (e são as mais eficazes), outras que são seguidas na generalidade dos casos somente quando estão providas de coação, outras, ainda, que não são seguidas apesar da coação, e outras, enfim, que são violadas sem que nem sequer seja aplicada a coação (e são as mais ineficazes). (BOBIO, 2003, p. 34).

Leciona José Afonso da Silva que “A eficácia jurídica designa a qualidade de produzir, em maior ou menor grau, efeitos jurídicos ao regular desde logo as situações, relações e comportamentos nela indicados.” (SILVA, 2001). Percebe-se na esteira da sociologia jurídica, e o que aqui se pretende analisar no presente trabalho é a eficácia social, a qual produz efeito no caso concreto, no mundo real.

É certo que quando há eficácia social plena a norma é realmente seguida pela sociedade e posta em prática sem maiores objeções, pois, por meio desta se revela um fenômeno real de poder, que comanda e exige efetivamente a sua obediência. Segundo Miguel Reale³⁶, eficácia é sinônimo de efetividade posto que efetivo é tudo aquilo que existe de verdade, permanente, estável. Muito são os exemplos nos quais nem sempre a eficácia jurídica está vinculada à social.

No que tange a eficácia social é notório que a Lei Seca enfrenta desde seu nascimento grande resistência na sua aplicação, há entre os condutores a tendência cultural em achar normal a mistura de álcool e direção como bem destaca Alice A da Matta Chasin, farmacêutica-bioquímica FCF/UNESP; Doutora em Toxicologia e Mestre em Análises Toxicológicas FCF/USP; Professora Titular de Toxicologia e Coordenadora da Área de Saúde do Centro de Pós-Graduação das Faculdades Oswaldo Cruz; Perito Criminal Toxicologista do IML/SP (1976-2004), em seu artigo A Lei Seca e o uso de drogas no trânsito³⁷.

³⁶ Todavia, há, excepcionalmente, regras de direito que, embora não reconhecidas pela sociedade em geral, - e não por este ou aquele infrator isoladamente, têm eficácia compulsória. É que os tribunais não podem recusar aplicação às normas em vigor, a não ser quando, como veremos, estiver caracterizado e comprovado que a lei invocada caiu em efetivo desuso. Mesmo, porém, quando ainda não se caracterizou o desuso, o Judiciário, ao ter de aplicar uma regra em conflito com os valores do ordenamento, atenua, quando não elimina, os seus efeitos aberrantes, dando-lhe interpretação condizente com o espírito do sistema geral, graças à sua correlação construtiva com outras regras vigentes. Deve observar-se que não se sabe qual o maior dano, se o das leis más, suscetíveis de revogação, ou o poder conferido ao juiz para julgar contra legem, a pretexto de não se harmonizarem com o que lhe parece ser uma exigência ética ou social. (REALE, 2001, p. 118).

³⁷ Em reportagem de 10/03/2013 na revista do jornal Folha de São Paulo (<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/1242990-mais-rigida-lei-seca-ainda-enfrentaresistencia-de-motoristas-em-sp.shtml>) fica clara a resistência dos motoristas quanto ao novo regramento. Essa resistência, cultural entre

Nesse diapasão é gritante a necessidade de uma ação estatal enérgica no que diz respeito a zelar pelo cumprimento da Lei Seca para que esta não venha a se tornar mera regra jurídica sem efeito concreto como destacou em sua obra “Lições Preliminares de Direito” Miguel Reale. *“Não faltam exemplos de leis que, embora em vigor, não se convertem em comportamentos concretos, permanecendo, por assim dizer, no limbo da normatividade abstrata”* (2003, p. 119).

Em relação à capacidade de executar a fiscalização não resta dúvidas que o convênio com a Polícia Militar do Maranhão garante, ainda que com algumas lacunas geográficas no interior do estado, uma rotina fiscalizatória adequada, o que tem se aperfeiçoado nos últimos anos com a sucessiva convocação de pessoal para a corporação pelo governo atual.

O efetivo da PM aumentou 26,8% na gestão do governador Flávio Dino, com o incremento de 2.407 novos policiais. Atualmente, a corporação conta com 11.388 oficiais. O Maranhão conta, hoje, com um contingente de 10.974 policiais militares e 1.430 bombeiros, totalizando 12.404 de efetivo militar.

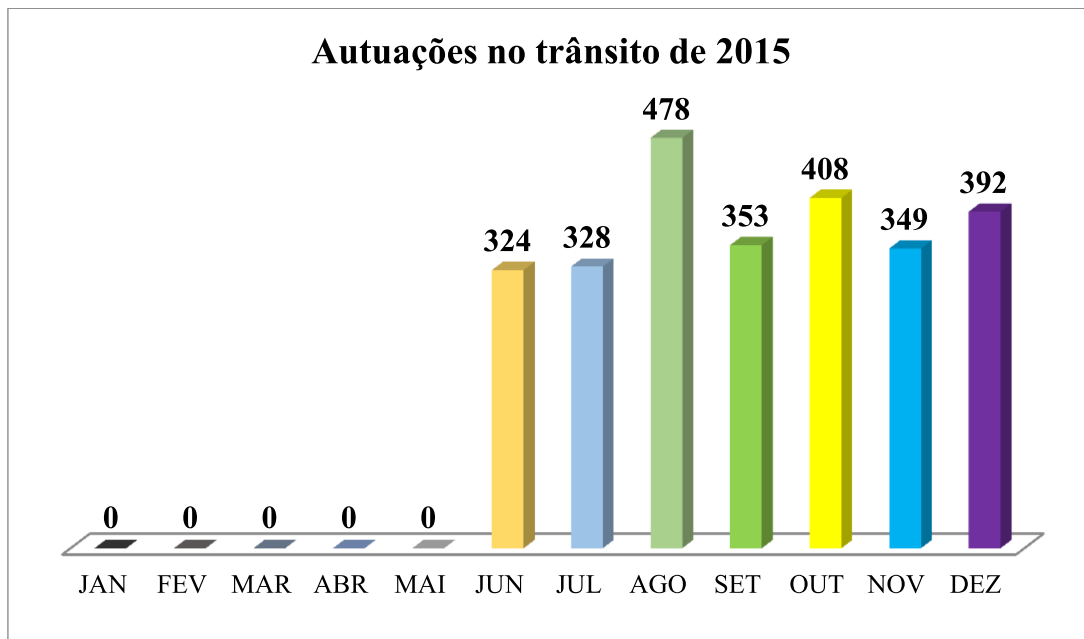
Por outro lado, a estrutura administrativa do Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão não acompanhou o desenvolvimento necessário aos órgãos ligados à fiscalização de trânsito, uma vez que o quadro funcional de servidores é bastante reduzido, contando com apenas com 11 (onze) servidores no Setor de Análise de infrações e 04 (quatro) no Setor de Suspensão e Cassação de CNH, sendo destes a missão de analisar as defesas prévias no âmbito dos processos referentes à multa pecuniária e das restrições ao direito de dirigir.

Resta pelo observado, a necessidade de reestruturação do órgão executivo de trânsito estadual para que se possa estabelecer uma estrutura mínima adequada ao combate do uso de álcool na direção veicular, seja pela insuficiência de pessoal, seja pela ausência de aparatos tecnológicos (computadores, espaço físico, etc) e inovadores (sistema eletrônico de processos, sistema de notificação eletrônica, entre outros).

5.2 A lei seca em números no Maranhão

Passemos a analisar alguns dados obtidos em levantamento de dados junto ao DETRAN/MA no que se refere a aplicação de multas pecuniárias por infringência da Lei Seca em específico as autuações decorrentes do artigo 165 e 165-A.

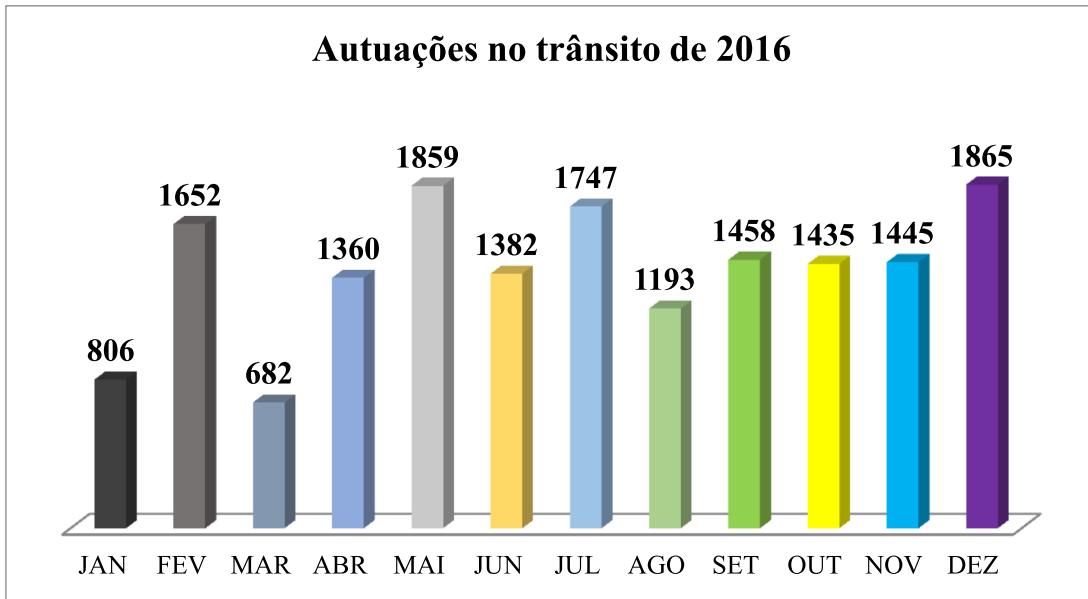
Visando demonstrar como o poder executivo estadual intensificou suas ações políticas na aplicação da Lei Seca no âmbito do Estado Maranhão no ano de 2016, realizemos um corte temporal no levantamento dos dados obtidos junto ao DETRAN, assim estabeleceu como marco inicial o segundo semestre de 2015. Vejamos os dados obtidos:



Fonte: Levantamento de dados DETRAN/MA

Ao longo do segundo semestre de 2015 não houve mudanças significativas no que tange a fiscalização haja vista que o número de autuações por embriaguez ao volante e por recusar-se a submeter aos testes de fiscalização oscilou entre 300 e 480 autuações por mês.

Em contrapartida, é notório o crescimento das infrações cadastradas por infringência aos referidos artigos do CTB a partir do início do ano de 2016. Vejamos:



Fonte: Levantamento de dados DETRAN/MA

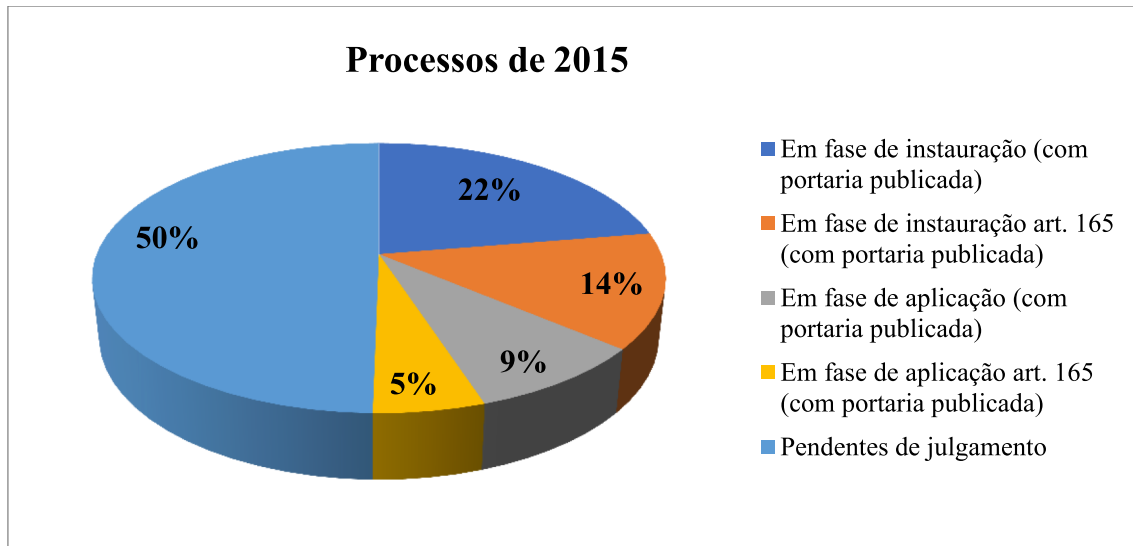
Visivelmente o número de autuações baseadas na Lei Seca atingiu no ano de 2016 patamares históricos, com acréscimos percentuais oscilando entre 200 e 600% em relação ao número de multas aplicadas.

Insta mencionar, contudo, que o avanço fiscalizatório durante o período observado destacou-se tão somente no que diz respeito à aplicação da penalidade de multa pecuniária, o que por si só não garante o cumprimento da legislação, tampouco o estabelecimento de uma cultura de tolerância zero no uso de bebidas alcoólicas. Primeiro pelo fato de a multa de trânsito sequer ser inscrita em dívida ativa não podendo ser exigida de outra forma que pelo não licenciamento do veículo uma vez que esta se restringe, quando do seu não adimplemento à sanções administrativas no Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM, sendo que muitas delas findam em se tornar inexigíveis pela prescrição legal.

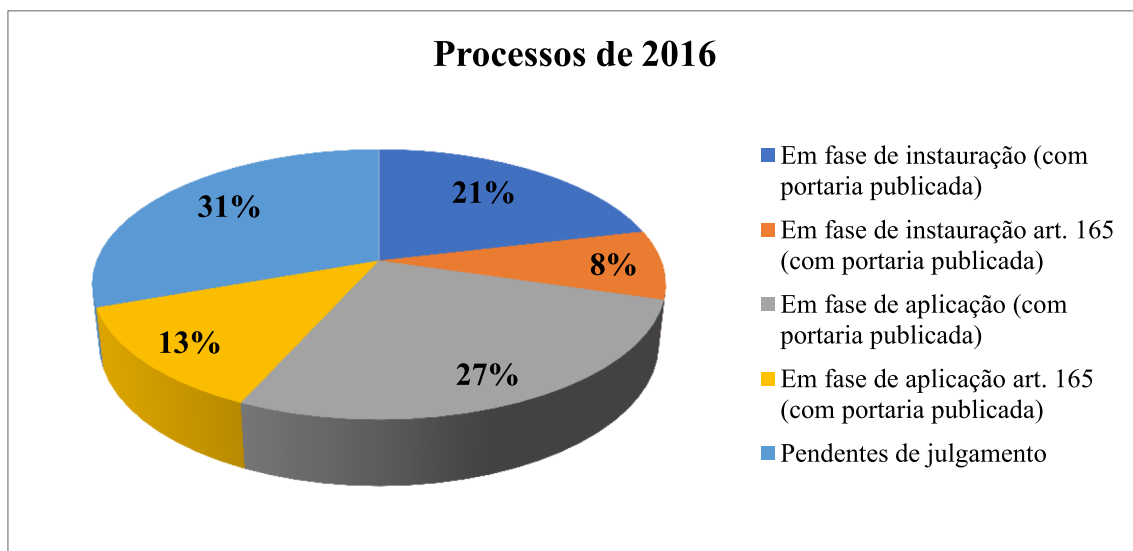
Outro fator que compromete a eficácia da multa enquanto medida coercitiva ao uso de álcool na direção veicular é a possibilidade de um leque de formas de questionamento da mesma, que vai desde o sistema recursal administrativo com suas três oportunidades de defesa (Defesa Prévia, Recurso à JARI e Recurso ao CETRAN) até o seu questionamento por via judicial. É salutar mencionarmos que o problema não reside na existência de um justo resguardo do contraditório e da ampla defesa, mas na necessidade de uma maior celeridade na análise dos recursos, o que de longe somente é possível com estruturação dos órgãos autuadores, em outras palavras, a morosidade administrativa contribui para que os condutores autuados, por vezes vislumbrem a impunidade.

Paralelo ao aumento da fiscalização por meio das autuações o DETRAN/MA se mostrou incapaz de impor a sanção administrativa mais rígida prevista pela Lei Seca, a restrição ao direito de dirigir.

Vejam os o desempenho do DETRAN/MA no que tange aos processos de Suspensão do Direito de Dirigir instaurados em decorrência da Lei Seca em todo o Estado.



Fonte: Levantamento de dados DETRAN/MA



Fonte: Levantamento de dados DETRAN/MA

Acresce-se aos dados acima apresentados a triste informação de que de todos os processos instaurados nos períodos de 2015 e 2016, por problemas estruturais e

administrativos, em nenhum foi possível a aplicação da penalidade, haja vista que todos estão pendentes de julgamento dos recursos apresentados ou não tiveram notificação válida comprovada.

Em suma, todos os condutores autuados no bojo da fiscalização de trânsito no período observado (com raras exceções) continuam em pleno gozo do direito de dirigir e com suas carteiras de habilitações válidas.

5.3 Das boas práticas administrativas e as novas políticas públicas de combate ao uso de álcool no Maranhão

Atenta as diversas adversidades enfrentadas pelo órgão a diretoria do DETRAN/MA, vem ao longo dos últimos dois anos implantando uma série de modificações no intento de garantir maior eficácia na aplicação da lei seca, com destaque para a implantação do sistema de autuação eletrônica (o talonário eletrônico) e a automatização de todo o processo de suspensão do direito de dirigir.

O Talonário Eletrônico é um dispositivo portátil informatizado usado nas ruas pelos agentes de trânsito de modo específico é utilizado pela Companhia Independente de Polícia Militar Rodoviária-CPRV, substituindo com vantagens o tradicional talão impresso de multas. Sua praticidade aliada a múltiplas funcionalidades, otimizam o processamento dos dados e permitem um melhor gerenciamento operacional do trânsito no que tange a aplicação da Lei Seca.

Em operação desde julho de 2016, a ferramenta tecnológica o sistema Agente Mobi Avaty se revela como uma verdadeira solução que garante mais agilidade e transparência aos de autuação, automatizando boa parte das atividades necessárias para a emissão de multas. O sistema pretende facilitar a gestão de Infrações registradas pelos agentes de trânsito, via web ou dispositivo móvel, realizando o processamento de dados, integrando-se diretamente aos sistemas do DETRAN e do Denatran.

Entre os inúmeros benefícios do sistema Agente Mob Avaty cabe aqui destacarmos:

- ✓ Redução no custo de processamento da multa;
- ✓ Permite a localização dos equipamentos eletrônicos de infração;
- ✓ Integração direta com o RENAINF;
- ✓ Impressão das multas;
- ✓ Eliminação de soluções intermediárias para a validação das multas;

- ✓ Maior eficiência na atuação;
- ✓ Maior controle sobre as notificações;
- ✓ Melhoria na instrução processual.

Após uma intensa fase de planejamento em atuação conjunta da diretoria com a divisão de controle de infrações de trânsito (setor do DETRAN responsável pela gestão das infrações de trânsito no Maranhão) foram concluídas modificações no sistema de informações do DETRAN/MA que possibilitaram a automatização dos trabalhos relativos à sistemática dos procedimentos de suspensão e cassação de CNH.

A partir das mudanças implementadas foi possível a expedição das notificações aos condutores infratores de forma automática pelo sistema de informações com dados atualizados a partir do próprio RENACH, bem como a elaboração das portarias com a relação dos nomes, nº dos autos de infração e número de registro das CNHs dos condutores que incorreram nas infrações que preveem as penalidades em questão.

Tais medidas permitiram a partir do segundo semestre de 2017 uma maior agilidade na gestão das infrações de trânsito decorrentes da Lei Seca, bem como certamente contribuirão para uma maior eficácia no tocante à aplicação das penalidades decorrentes, tanto é que recentemente foram instaurados 2700 processos de suspensão relativos ao primeiro trimestre de 2015.

5.4 A importância da educação para o trânsito

A atual e caótica situação do trânsito brasileiro é inegavelmente um problema educacional que se revela tanto na conduta dos motoristas quanto dos pedestres. Nesse contexto, urgente é a necessidade de disseminarmos na sociedade as regras de trânsito, seja nas escolas, universidades, redes sociais, empresas públicas e privadas e no setor público de amplo, uma vez que, tornar-se-ia mais fácil à aceitação e assimilação de ensinamentos, bem como o norteamo das condutas.

Desde a elaboração da nossa Constituição Federal de 1988³⁸, os legisladores já se mostravam cientes da preocupante realidade do trânsito brasileiro, bem como, já demonstravam a preocupação e a importância da educação para o trânsito dentro do contexto

³⁸ Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:[...] XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

social, tanto é assim que conferiu à União, Estados, Municípios e o Distrito Federal competência comum para o desenvolvimento de uma política pública voltada ao tema.

De igual modo o CTB sempre expõe visível preocupação com a segurança no trânsito dedica um capítulo ao tema da Educação para o trânsito³⁹ (capítulo VI, arts. 74 a 79), dando essa atribuição prioritária a todos os órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito logo no início da referida lei, como se percebe na determinação contida no artigo 6º⁴⁰.

Entendeu-se desde o surgimento do CTB ser necessária a criação de diretrizes para a Política Nacional de Trânsito, as quais foram estabelecidas recentemente por meio da Resolução do CONTRAN 514/15, marco referencial do País para o planejamento, organização, normalização, execução e controle das ações de trânsito em todo o território nacional.

É relevante mencionarmos que o CTB no seu artigo 320⁴¹, determina que a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito deverá ser aplicada, além de outras coisas, na educação para o trânsito, o que por sua vez nos leva a concluir que a educação deve preceder à sanção estatal como forma de norteamo da conduta de condutores e pedestres, não devendo as multas aplicadas possuir mero caráter arrecadatório.

O Departamento de Trânsito do Maranhão- DETRAN/MA, realiza ações e atividades voltadas a todos os usuários do trânsito, cujas reflexões devem servir de estímulo à conquista de um trânsito mais seguro. São periodicamente realizadas campanhas de conscientização à segurança e educação para o trânsito, onde são utilizados materiais educativos específicos ao público alvo, contudo, somente com a participação de toda sociedade se tornará possível uma mudança de paradigma do trânsito brasileiro, em que pese as multas serem dotadas de forte dispositivo de coação, deve-se antes de punir educar e orientar.

³⁹ Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

⁴⁰ Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito: **I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento [...]**

⁴¹ Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência).

O DETRAN/MA por meio da Coordenação de Educação para o Trânsito, trabalha ainda com participações em blitzes, tendo intensificado nos últimos dois anos as campanhas educativas com o objetivo de reduzir o número de vítimas de acidentes nas rodovias do Estado do Maranhão. Em todas as ações são utilizados os mais diversos materiais, como folhetos, faixas e painéis luminosos ao longo da rodovia. As campanhas desenvolvidas pelo DETRAN/MA de um modo geral podem ter vários formatos e diversos procedimentos, tais como campanhas pela mídia; em empresas, escolas e organizações sociais; recebimento de visitas escolares; concentrações, passeatas; veiculação de informações educativas através de outdoors, rádio e tv, cartazes, panfletos entre outros, contudo, o objetivo é único: tornar o nosso trânsito mais seguro e mais humano.

6 CONCLUSÃO

O presente trabalho objetivou uma rápida análise da atuação do Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão na aplicação da Lei Seca, bem como um estudo da legislação sobre a embriaguez alcoólica de condutores de veículos automotores, notadamente a legalidade das infrações de trânsito previstas nos artigos 165-A e 165 do Código de Trânsito Brasileiro, focando especificamente as alterações provocadas pelas leis nº 11.275/2006, 11.705/2008 e 13.281/2016.

De início constatamos que a legislação brasileira no tocante à Lei Seca sofreu forte inspiração da experiência americana, tendo, contudo, suas especificações no tocante à abrangência.

Ainda no tocante a aplicação da Lei Seca ficou evidenciado o poder de Polícia do DETRAN/MA enquanto membro do Sistema Nacional de Trânsito, figurando como um dos órgãos competentes para autuar e impor penalidades. Além disso ao longo do presente trabalho demonstrou-se como o sistema recursal administrativo pode ser manuseado para garantir ao condutor autuado os direitos constitucionais da ampla defesa e do contraditório.

Em defesa da Lei Seca observou-se que o direito à segurança, no seu desdobramento direito a um trânsito seguro também é um direito constitucional individual fundamental, nesse sentido, buscou-se uma argumentação de que o direito constitucional de todos à segurança deve prevalecer sobre o interesse individual e que o direito e o dever do Estado em garantir a segurança pública, em especial a segurança no trânsito, possui primazia sobre certos direitos individuais invocados pelos condutores, tais como não produzir provas contra si e a intimidade.

Outrossim, entende-se que as alterações do CTB impostas pela lei 13281/2016 veio muito a calhar para a garantia de uma fiscalização mais rígida e com menos margens para a impunidade.

Viu-se que o DETRAN/MA evoluiu significativamente no tocante à aplicação das multas pecuniárias pela infringência da Lei Seca, contudo, ficou aquém do esperado para o órgão no que diz respeito à aplicação das penalidades relativas ao direito de dirigir. Em contrapartida, restou demonstrado o empenho do órgão para superar as dificuldades administrativas enfrentadas no desafio de estabelecer uma cultura de tolerância zero quanto ao uso de álcool na direção veicular.

A desenfreada violência que atualmente atinge todas as esferas da vida de todos os cidadãos e sob todas as formas (fome, desemprego, corrupção, saúde, educação, a violência

no trânsito, entre outras) definitivamente não condiz com o Estado Democrático de Direito. Todos os segmentos sociais são atingidos pela violência, fazendo com que a insegurança se torne uma experiência de grande amplitude. No que se refere ao trânsito tal situação é confirmada pelo grande número de acidentes envolvendo situações de pessoas em estado de embriaguez, exigindo do Estado uma ação enérgica e eficaz no tocante a preservação da segurança e da própria vida, é nesse contexto que a Lei Seca vem se firmando como instrumento jurídico de proteção à incolumidade social.

A eficácia da Lei Seca e sua efetividade enquanto modificadora de condutas dependem de uma série de fatores que vai desde atuação dos legisladores em não deixarem “brechas”, evitando que o condutor infrator não burle os ditames legais, até o posicionamento e atuação de todas as autoridades envolvidas na sua aplicação, passando evidentemente por um estágio de conscientização da própria sociedade.

Ademais, é fácil concluir que a combinação bebida e direção é um problema social grave, haja vista a ausência de consciência da população em geral, que ignoram por vezes o fato de que para se conviver em sociedade, faz-se necessário abdicar de condutas que do ponto de vista individual, podem ser consideradas como corretas, mas que pela falta de bom senso e empatia pode colocar toda a coletividade em perigo.

Entre nós, compartilhamos do ideal de que devemos incentivar a formação da consciência coletiva, naquilo que o douto jurista Luís Flavio Gomes em uma empolgante palestra no II Encontro Nacional de Direito de Trânsito denominou de “praticar o Ubutun”, que seria algo relacionado a uma filosofia africana, presente na cultura de alguns grupos que habitam a África Subssariana, cujo significado se refere a humanidade com os outros. Trata-se de um conceito amplo sobre **a essência do ser humano e a forma como se comporta em sociedade**, e a partir deste, por exemplo com campanhas mostrando que a proibição de dirigir após ingerir bebidas alcólicas não se impõe para agradar a uma parte da mídia ou o legislador, mas sim, para garantir um trânsito seguro para todos.

REFERÊNCIAS

- ABRAMET. **Associação Brasileira de Medicina de Tráfego**. Disponível em: <http://www.abramet.com.br/Site/Home.aspx>. Acesso em: 09 de nov de 2016.
- ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. **Direito Administrativo Descomplicado**. 20. Ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2012.
- BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Administrativo**. 4. Ed. São Paulo: Saraiva, 2000.
- BOBBIO, Norberto. **Teoria da Norma Jurídica**. 2.ed. São Paulo: Edipro, 2003.
- BOBBIO, Norberto. **O FUTURO DA DEMOCRACIA**. 10. ed. Sao Paulo: Paz e Terra S/A, 2006.
- BRASIL. **Constituição da República (1988)**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm. Acesso em 10 de nov de 2016.
- _____. **Lei n.º 11.705, de 19 de junho de 2008**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11705.htm. Acesso em: 10 de nov de 2016.
- _____. **Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o código de trânsito brasileiro. **Disponível em:** http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em 10 de nov de 2016.
- BELFORT, Alane. **Lei Seca: Uma abordagem sobre sua constitucionalidade**. Disponível em: <http://portais.tjce.jus.br/esmec/wp-content/uploads/2014/12/PDF33.pdf>. Acesso em 10 de nov de 2016.
- CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 28. Ed. São Paulo: Atlas, 2016.
- CHASIN, Alice Matta. **A Lei Seca e o uso de drogas no trânsito**. Disponível em: <https://www.intertox.com.br/a-lei-seca-e-o-uso-de-drogas-no-transito>. Acesso em 20 set. 2017.
- COUTO. Alessandro Buarque. **Explicando a lei seca de transito (lei 1.705/2008)**. Disponível em: <http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/4553/Explicando-a-Lei-Seca-de-Transito-Lei-11705-2008>. Acesso em 10 fev. 2017.

DENATRAN. **PORTARIA Nº 59 DE 25 OUTUBRO DE 2007.** Disponível em <http://www.pm.al.gov.br/bprv/downloads/downloads_portaria_01.pdf> Acesso em 10/04/2016.

_____. **RESOLUÇÃO Nº 182, CONTRAN, DE 09 DE SETEMBRO DE 2005.** Disponível em <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao182_05.doc> Acesso em 14 dez. 2016.

_____. **RESOLUÇÃO Nº 299, CONTRAN, DE 04 DE DEZEMBRO DE 2008.** Disponível em <http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_299.pdf> Acesso em 14 dez. 2016.

_____. **RESOLUÇÃO Nº 371, CONTRAN, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2010.** Disponível em <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_371_10.pdf> Acesso em 14 dez. 2016.

_____. **RESOLUÇÃO Nº 432, CONTRAN, DE 23 DE JANEIRO DE 2013.** Disponível em <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf)> Acesso em 14 dez. 2016.

_____. **RESOLUÇÃO Nº 619, CONTRAN, DE 06 DE SETEMBRO DE 2016.** Disponível em <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6192016.pdf>. Acesso em 14 dez. 2016.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

FARIA, Edimur Ferreira de. **Curso de Direito Administrativo Positivo: Atualizado de acordo com a Emenda Constitucional n. 41/03.** 5. Ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

FERRAJOLI, Luigi. **Direito e Razão: Teoria do Garantismo Penal.** 3. ed. rev. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

FURTADO, Lucas Rocha. **Curso de Direito Administrativo.** 4. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2013.

GRAU, Eros Roberto. **Ensaio e Discurso sobre a Interpretação/Aplicação do Direito.** 3. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

GOMES, Luiz Flávio. Lei seca (Lei nº 11.705/2008). **Exageros, Equívocos E Abusos Das Operações Policiais.** Jus Navigandi, Teresina, ano 12, n. 1842, 17 jul. 2008. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=11496>. Acesso em: 09 de nov de 2016.

_____. **Lei Seca: Menos mortes, mais impunidade.** Jornal Carta Forense, 01 jul. 2009. Disponível em: <<http://www.carteforense.com.br>>. Acesso em: 15 set. 2017.

MAZZA, Alexandre. **Manual de Direito Administrativo.** – 5. Ed. – São Paulo: Saraiva, 2015.

MARINELA, Fernanda. **Direito Administrativo.** - 8. Ed. – Niterói: Impetus, 2014.

- MASCARENHAS, Robson Silva. **Processo administrativo para imposição de Multas e Trânsito: Breves notas `a luz da Jurisprudência do STJ**. Revista Âmbito Jurídico. Disponível em http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9186&revista_caderno=4. Acesso em 14 dez. 2016.
- MEDAUAR, ODETE. **Direito Administrativo Moderno**. 16a. Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.
- MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 21ª ed. São Paulo: Malheiros, 1996.
- MELLO, Celso Antonio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 30. Ed. São Paulo: Malheiros, 2013.
- MEZZAROBA, Orides; MONTEIRO, Claudia Servilha. **Manual de Metodologia da Pesquisa no Direito**. 5 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.
- MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**, 2ª Ed., Rio de Janeiro: Editora Forense, 2005.
- MODESTO, Julyver. **Alterações do CTB decorrentes da Lei N. 13.281/16**. Disponível em: http://www.ctbdigital.com.br/?p=InfosArtigos&Registro=629&campo_busca=&artigo=165. Acesso em: 10 de dez de 2016.
- MODESTO, Julyver. **Comentário ao Artigo 7 do CTB**. Disponível em: http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=117&campo_busca=&artigo=7. Acesso em 20 de mar. De 2017.
- PERES, Robledo Moraes. **A Constitucionalidade a a Legalidade dos meios de prova de embriaguez alcoólica segundo o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Monografia_Robledo_Peris_UFES.pdf. Acesso em 08 de nov de 2016.
- REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**. 25.ed. São Paulo: Saraiva, 2001.
- RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 8 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.
- SILVA, José Afonso da. **Aplicabilidade das Normas Constitucionais**. 5. ed. São Paulo: Malheiros, 2001.
- SOBRINHO, José Almeida. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2013.
- TAVARES, André Ramos. **Curso de Direito Constitucional**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

ANEXOS

Anexo B – TERMO DE CONSTATAÇÃO DE EMBRIAGUEZ



ORGÃO
110100

NÚMERO
29071

TERMO DE CONSTATAÇÃO

Aos 01 dias do mês de 30 do ano de 2017 às 08:40 horas, na Rua/Av. 070475 CIDADÃO SILVA
Município de SÃO LUIS, MA, o Sr. [REDACTED] na Rua/Av.
[REDACTED] nº 20 cidade de SÃO LUIS, Prontuário
CNH nº [REDACTED] tendo sido encontrado(a) na direção do veículo placa [REDACTED], com visíveis
sintomas resultante do consumo de álcool ou qual quer substância entorpecente e razão da Recusa do condutor à realização dos testes
exames e da perícia previstos nos artigos 165, 276 e 277 da lei federal 9.503/97, alterada pela lei 12.760/12, foi lavrado presente Termo
de Constatação, que vai assinado por mim, bem como confeccionado o Auto de infração de Trânsito nº 1082263 e confor
Resolução nº 432/13 CONTRAN foi colhido o seguinte histórico:

CONDUTOR ENVOLVIDO EM ACIDENTE DE TRÂNSITO:

SIM
NÃO

Dados: _____

O CONDUTOR DECLARA:

- Ter ingerido bebidas alcoólicas no dia 30 às 23:00 horas
- Nega a ingestão de bebidas alcoólicas;
- Declara ter feito uso de substância tóxica, entorpecente ou de efeito análogo no dia _____ às _____ horas;
- Nega ter feito uso de substância tóxica, entorpecente ou de efeito análogo;

QUANTO À APARÊNCIA, O CONDUTOR APRESENTA:

- Sonolência
- Odor de álcool no hálito
- Soluços
- Desordem nas vestes
- Vômito
- Olhos vermelhos
- Pupilas dilatadas

QUANTO À ATITUDE, O CONDUTOR APRESENTA:

- Agressividade
- Falante
- Ironia
- Exaltação
- Arrogância
- Dispersão

QUANTO À ORIENTAÇÃO, O CONDUTOR:

- Sabe onde está
- Sabe a data e hora

QUANTO À MEMÓRIA, O CONDUTOR:

- Sabe seu endereço
- Lembra os atos cometidos

QUANTO À CAPACIDADE MOTORA E VERBAL, O CONDUTOR APRESENTA:

- Dificuldade no equilíbrio
- Fala alterada

Outros dados: _____

de acordo com as características acima descritas, constatei que o condutor [REDACTED]
encontra-se sob influência de álcool (), substância tóxica, entorpecente ou de efeito análogo e recusou a submeter-se aos testes
exames ou permitiriam certificar o seu estado.


OBSERVAÇÕES

TESTEMUNHAS

Nome: <u>SD NASCIMENTO</u>	Assinatura: _____
Endereço: <u>6º BPM CIDADE OLÍMPICA</u>	
RG: <u>20.526</u>	
Nome: <u>SD MARCO</u>	Assinatura: _____
Endereço: <u>6º BPM</u>	
RG: <u>20.602</u>	Tel: <u>(83)992470289</u>
Nome Policial ou Agente de Trânsito:	Assinatura: _____
Matrícula: _____	Lotação: _____
<u>[REDACTED]</u>	<u>[REDACTED]</u>
	<u>[REDACTED]</u>

Anexo C – AUTO DE INFRAÇÃO DETRAN/MA (TALONÁRIO ELETRÔNICO)

DETRAN



AIT: EESA176492
 ORGÃO AUTUADOR: 110100 - DETRAN/MA

IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO:

PLACA: [REDACTED] DO LUIS/MA
 ESPECIE: PASSAGEIRO/MOTOCICLETA
 MARCA: HONDA
 PAÍS: Brasil

IDENTIFICAÇÃO DO CONDUTOR/INFRATOR:

NOME: [REDACTED]
 DOC DE IDENTIFICAÇÃO: [REDACTED]
 NUMERO REGISTRO CNH: [REDACTED]
 TIPO DO REGISTRO CNH: Com Foto(RENACH)
 UF: MA

IDENTIFICAÇÃO DO LOCAL, DATA E HORA DO COMETIMENTO DA INFRAÇÃO:

DATA: 09/10/2017 21:18:57
 LATITUDE: -2.542172349
 LONGITUDE: -44.26201667
 ENDEREÇO: avenida dos franceses
 PTO REFERENCIA: casa da ração
 MUNICIPIO: SAO LUIS
 COD. MUNICIPIO: 0921
 UF: MA

TIPIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO:

COD. INFRAÇÃO: 7579-0
 DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO:
 Art. 165-A - Rec sub test, ex clin, peric ou pro
 c q perm cert infl alc/sub psic for art. 277

OBSERVAÇÃO:

condutor abordado, com urbanidade e respeito pelo
 lado Araujo em blitz de fiscalização onde foi o
 ferecido o teste do etilometro, conforme o Ar
 t.277 do Ctb, aparelho com n/s 2696.
 Condutor confessou ter ingerido bebida alcoolica

EQUIPAMENTO DE AFERIÇÃO UTILIZADO:

NUMERO de SERIE:
 MODELO:
 MARCA:
 NUMERO do TESTE:
 VALOR CONSIDERADO: 0.0
 MEDIDA REALIZADA: 0.0
 LIM. REGULAMENTADO: 0.0
 UNIDADE DE MEDIDA:

MEDIDA ADMINISTRATIVA:

Retencao Veiculo
 Remocao Veiculo
 Realizacao de teste de dosagem de alcoolemia

Recolhimento:

CNH PPD ACC
 CRLV CRV PID

OBSERVAÇÃO DO AGENTE:

[REDACTED]
 [REDACTED]
 [REDACTED] 55
 [REDACTED]


ASSINATURA CONDUTOR/INFRATOR

CONDUTOR/INFRATOR:
 Negou-se a assinar
 Impossibilitado para assinar
 [REDACTED]

ASSINATURA AGENTE AUTUADOR

IDENTIFICAÇÃO: P2646909
 TERMINAL: 353902072926454

17649220171009211859


 17649220171009211859

É obrigatória a presença do código INFRAEST
 ou RENAINF nas notificações sob pena de invalidade da multa.

Anexo D – RESOLUÇÃO CONTRAN 432/2013**RESOLUÇÃO Nº 432, DE 23 DE JANEIRO DE 2013.**

Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

CONSIDERANDO a nova redação dos art. 165, 276, 277 e 302, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dada pela Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012;

CONSIDERANDO o estudo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, ABRAMET, acerca dos procedimentos médicos para fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência pelos condutores; e

CONSIDERANDO o disposto nos processos nºs 80001.005410/2006-70, 80001.002634/2006-20 e

80000.000042/2013-11;

RESOLVE,

Art. 1º Definir os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Art. 2º A fiscalização do consumo, pelos condutores de veículos automotores, de bebidas alcoólicas e de outras substâncias psicoativas que determinem dependência deve ser procedimento operacional rotineiro dos órgãos de trânsito.

Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:

I - exame de sangue;

II - exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

III - teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);

IV - verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

§ 1º Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido.

§ 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.

§ 3º Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5º ou haja comprovação dessa situação por meio do teste de etilômetro e houver encaminhamento do condutor para a realização do exame de sangue ou exame clínico, não será necessário aguardar o resultado desses exames para fins de autuação administrativa.

DO TESTE DE ETILÔMETRO

Art. 4º O etilômetro deve atender aos seguintes

requisitos: I – ter seu modelo aprovado pelo

INMETRO;

II – ser aprovado na verificação metrológica inicial, eventual, em serviço e anual realizadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO ou por órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade - RBMLQ;

Parágrafo único. Do resultado do etilômetro (medição realizada) deverá ser descontada margem de tolerância, que será o erro máximo admissível, conforme legislação

metrológica, de acordo com a “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I.

DOS SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA

Art. 5º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados

por: I – exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou

II – constatação, pelo agente da Autoridade de Trânsito, dos sinais de alteração da capacidade psicomotora nos termos do Anexo II.

§ 1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor.

§ 2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.

DA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

Art. 6º. A infração prevista no art. 165 do CTB será caracterizada por:

I - exame de sangue que apresente qualquer concentração de álcool por litro de sangue;

II – teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), descontado o erro máximo admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I;

III – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtidos na forma do art. 5º.

Parágrafo único. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB ao condutor que recusar a se submeter a qualquer um dos procedimentos previstos no art. 3º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora.

DO CRIME

Art. 7º O crime previsto no art. 306 do CTB será caracterizado por qualquer um dos procedimentos abaixo:

I – exame de sangue que apresente resultado igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue (6 dg/L);

II - teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,34 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L), descontado o erro máximo admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I;

III – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

IV – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtido na forma do art. 5º.

§ 1º A ocorrência do crime de que trata o **caput** não elide a aplicação do disposto no art. 165 do CTB.

§ 2º Configurado o crime de que trata este artigo, o condutor e testemunhas, se houver, serão encaminhados à Polícia Judiciária, devendo ser acompanhados dos elementos probatórios.

DO AUTO DE INFRAÇÃO

Art. 8º Além das exigências estabelecidas em regulamentação específica, o auto de infração lavrado em decorrência da infração prevista no art. 165 do CTB deverá conter:

I – no caso de encaminhamento do condutor para exame de sangue, exame clínico ou exame em laboratório especializado, a referência a esse procedimento;

II – no caso do art. 5º, os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o Anexo II ou a referência ao preenchimento do termo específico de que trata o § 2º do art. 5º;

III – no caso de teste de etilômetro, a marca, modelo e nº de série do aparelho, nº do teste, a medição realizada, o valor considerado e o limite regulamentado em mg/L;

IV – conforme o caso, a identificação da (s) testemunha (s), se houve fotos, vídeos ou outro meio de prova complementar, se houve recusa do condutor, entre outras informações disponíveis.

§ 1º Os documentos gerados e o resultado dos exames de que trata o inciso I deverão ser anexados ao auto de infração.

§ 2º No caso do teste de etilômetro, para preenchimento do campo “Valor Considerado” do auto de infração, deve-se observar as margens de erro admissíveis, nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I.

DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 9º O veículo será retido até a apresentação de condutor habilitado, que também será submetido à fiscalização.

Parágrafo único. Caso não se apresente condutor habilitado ou o agente verifique que ele não está em condições de dirigir, o veículo será recolhido ao depósito do órgão ou entidade responsável pela fiscalização, mediante recibo.

Art. 10. O documento de habilitação será recolhido pelo agente, mediante recibo, e ficará sob custódia do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação até que o condutor comprove que não está com a capacidade psicomotora alterada, nos termos desta Resolução.

§ 1º Caso o condutor não compareça ao órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação no prazo de 5 (cinco) dias da data do cometimento da infração, o documento será encaminhado ao órgão executivo de trânsito responsável pelo seu registro, onde o condutor deverá buscar seu documento.

§ 2º A informação de que trata o § 1º deverá constar no recibo de recolhimento do documento de habilitação.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 11. É obrigatória a realização do exame de alcoolemia para as vítimas fatais de acidentes de trânsito.

Art. 12. Ficam convalidados os atos praticados na vigência da Deliberação CONTRAN nº 133, de 21 de dezembro de 2012, com o reconhecimento da margem de tolerância de que trata o art. 1º da Deliberação CONTRAN referida no **caput** (0,10 mg/L) como limite regulamentar.

Art. 13. Ficam revogadas as Resoluções CONTRAN nº 109, de 21 de Novembro de 1999, e nº 206, de 20 de outubro de 2006, e a Deliberação CONTRAN nº 133, de 21 de dezembro de 2012.

Art. 14. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Morvam Cotrim Duarte
Presidente em Exercício

Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça

Guiovaldo Nunes Laport Filho
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes

Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde

José Antônio Silvério
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Paulo Cesar de Macedo
Ministério do Meio Ambiente

João Alencar Oliveira Júnior
Ministério das Cidades

ANEXO I

TABELA DE VALORES REFERENCIAIS PARA ETILÔMETRO

MR	VC*	MR	VC*	MR	VC	MR	VC
0,05	0,01	0,54	0,49	1,03	0,94	1,52	1,39
0,06	0,02	0,55	0,50	1,04	0,95	1,53	1,40
0,07	0,03	0,56	0,51	1,05	0,96	1,54	1,41
0,08	0,04	0,57	0,52	1,06	0,97	1,55	1,42
0,09	0,05	0,58	0,53	1,07	0,98	1,56	1,43
0,10	0,06	0,59	0,54	1,08	0,99	1,57	1,44
0,11	0,07	0,60	0,55	1,09	1,00	1,58	1,45
0,12	0,08	0,61	0,56	1,10	1,01	1,59	1,46
0,13	0,09	0,62	0,57	1,11	1,02	1,60	1,47
0,14	0,10	0,63	0,58	1,12	1,03	1,61	1,48
0,15	0,11	0,64	0,58	1,13	1,04	1,62	1,49
0,16	0,12	0,65	0,59	1,14	1,04	1,63	1,50
0,17	0,13	0,66	0,60	1,15	1,05	1,64	1,50
0,18	0,14	0,67	0,61	1,16	1,06	1,65	1,51
0,19	0,15	0,68	0,62	1,17	1,07	1,66	1,52
0,20	0,16	0,69	0,63	1,18	1,08	1,67	1,53
0,21	0,17	0,70	0,64	1,19	1,09	1,68	1,54
0,22	0,18	0,71	0,65	1,20	1,10	1,69	1,55
0,23	0,19	0,72	0,66	1,21	1,11	1,70	1,56
0,24	0,20	0,73	0,67	1,22	1,12	1,71	1,57
0,25	0,21	0,74	0,68	1,23	1,13	1,72	1,58
0,26	0,22	0,75	0,69	1,24	1,14	1,73	1,59
0,27	0,23	0,76	0,69	1,25	1,15	1,74	1,60
0,28	0,24	0,77	0,70	1,26	1,15	1,75	1,61
0,29	0,25	0,78	0,71	1,27	1,16	1,76	1,61
0,30	0,26	0,79	0,72	1,28	1,17	1,77	1,62
0,31	0,27	0,80	0,73	1,29	1,18	1,78	1,63
0,32	0,28	0,81	0,74	1,30	1,19	1,79	1,64
0,33	0,29	0,82	0,75	1,31	1,20	1,80	1,65
0,34	0,30	0,83	0,76	1,32	1,21	1,81	1,66
0,35	0,31	0,84	0,77	1,33	1,22	1,82	1,67
0,36	0,32	0,85	0,78	1,34	1,23	1,83	1,68
0,37	0,33	0,86	0,79	1,35	1,24	1,84	1,69
0,38	0,34	0,87	0,80	1,36	1,25	1,85	1,70
0,39	0,35	0,88	0,81	1,37	1,26	1,86	1,71
0,40	0,36	0,89	0,81	1,38	1,27	1,87	1,72
0,41	0,37	0,90	0,82	1,39	1,27	1,88	1,73
0,42	0,38	0,91	0,83	1,40	1,28	1,89	1,73
0,43	0,39	0,92	0,84	1,41	1,29	1,90	1,74
0,44	0,40	0,93	0,85	1,42	1,30	1,91	1,75
0,45	0,41	0,94	0,86	1,43	1,31	1,92	1,76
0,46	0,42	0,95	0,87	1,44	1,32	1,93	1,77
0,47	0,43	0,96	0,88	1,45	1,33	1,94	1,78
0,48	0,44	0,97	0,89	1,46	1,34	1,95	1,79
0,49	0,45	0,98	0,90	1,47	1,35	1,96	1,80
0,50	0,46	0,99	0,91	1,48	1,36	1,97	1,81
0,51	0,46	1,00	0,92	1,49	1,37	1,98	1,82
0,52	0,47	1,01	0,92	1,50	1,38	1,99	1,83
0,53	0,48	1,02	0,93	1,51	1,38	2,00	1,84

MR = Medição realizada pelo etilômetro

VC = Valor considerado para autuação

EM = Erro máximo admissível

* Para definição do VC, foi deduzido da MR o EM ($VC = MR - EM$). No resultado do VC foram consideradas apenas duas casas decimais, desprezando-se as demais, sem arredondamento, observados os itens 4.1.2 e 5.3.1 do Regulamento Técnico Metrológico (Portaria n.º 06/2002 do INMETRO), visto que o etilômetro apresenta MR com apenas duas casas decimais.

Erro máximo admissível (EM):

1. MR inferior a 0,40mg/L: 0,032 mg/L

2. MR acima de 0,40mg/L até 2,00mg/L: 8%

3. MR acima de 2,00mg/L: 30%

ANEXO II

SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA

Informações mínimas que deverão constar no termo mencionado no artigo 6º desta Resolução, para constatação dos sinais de alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito:

I. Identificação do órgão ou entidade de trânsito fiscalizador;

II. Dados do condutor:

a. Nome;

b. Número do Prontuário da CNH e/ou do documento de identificação;

c. Endereço, sempre que possível.

III. Dados do veículo:

a. Placa/UF;

b. Marca;

IV. Dados da abordagem:

a. Data;

b. Hora;

c. Local;

d. Número do auto de infração.

V. Relato do condutor:

a. Envolveu-se em acidente de trânsito;

b. Declara ter ingerido bebida alcoólica, sim ou não (Em caso positivo, quando);

c. Declara ter feito uso de substância psicoativa que determine dependência, sim ou não (Em caso positivo, quando);

VI. Sinais observados pelo agente fiscalizador:

a. Quanto à aparência, se o condutor apresenta:

i. Sonolência;

ii. Olhos vermelhos;

iii. Vômito;

iv. Soluços;

v. Desordem nas vestes;

vi. Odor de álcool no hálito.

b. Quanto à atitude, se o condutor apresenta:

i. Agressividade;

ii. Arrogância;

iii. Exaltação;

iv. Ironia;

v. Falante;

vi. Dispersão.

c. Quanto à orientação, se o condutor:

i. sabe onde está;

ii. sabe a data e a hora.

d. Quanto à memória, se o condutor:

i. sabe seu endereço;

ii. lembra dos atos cometidos;

e. Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta:

i. Dificuldade no equilíbrio;

ii. Fala alterada;

VII. Afirmação expressa, pelo agente fiscalizador:

a. De acordo com as características acima descritas, constatei que o condutor acima qualificado, está () sob influência de álcool () sob influência de substância psicoativa.

b. O condutor () se recusou () não se recusou a realizar os testes, exames ou perícia que permitiriam certificar o seu estado quanto à alteração da capacidade psicomotora.

VIII. Quando houver testemunha (s), a identificação:

a. nome;

b. documento de identificação;

c. endereço;

d. assinatura.

IX. Dados do Policial ou do Agente da Autoridade de Trânsito:

a. Nome;

b. Matrícula;

c. Assinatura.

Anexo E – RESOLUÇÃO CONTRAN 299/2008

RESOLUÇÃO Nº 299, DE 04 DE DEZEMBRO DE 2008.

Dispõe sobre a padronização dos procedimentos para apresentação de defesa de autuação e recurso, em 1ª e 2ª instâncias, contra a imposição de penalidade de multa de trânsito.

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

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos para apresentação de defesa de autuação ou recurso em 1ª e 2ª instâncias contra a imposição de penalidade de multa de trânsito.

Art. 2º É parte legítima para apresentar defesa de autuação ou recurso em 1ª e 2ª instâncias contra a imposição de penalidade de multa a pessoa física ou jurídica proprietária do veículo, o condutor, devidamente identificado, o embarcador e o transportador, responsável pela infração.

§ 1º Para fins dos parágrafos 4º e 6º do artigo 257 do CTB, considera-se embarcador o remetente ou expedidor da carga, mesmo se o frete for a pagar.

§ 2º O notificado para apresentação de defesa ou recurso poderá ser representado por procurador legalmente habilitado ou por instrumento de procuração, na forma da lei, sob pena do não conhecimento da defesa ou do recurso.

Art. 3º O requerimento de defesa ou recurso deverá ser apresentado por escrito de forma legível, no prazo estabelecido, contendo no mínimo os seguintes dados:

I - nome do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação ou pela aplicação da penalidade de multa;

II - nome, endereço completo com CEP, número de telefone, número do documento de identificação, CPF/CNPJ do requerente;

III - placa do veículo e número do auto de infração de trânsito;

IV - exposição dos fatos, fundamentos legais e/ou documentos que comprovem a alegação;

V - data e assinatura do requerente ou de seu representante legal.

Parágrafo único. A defesa ou recurso deverá ter somente um auto de infração como objeto.

Art. 4º A defesa ou recurso não será conhecido quando:

I - for apresentado fora do prazo legal;

II - não for comprovada a legitimidade;

III - não houver a assinatura do recorrente ou seu representante legal;

IV - não houver o pedido, ou este for incompatível com a situação fática;

V - não comprovado o pagamento do valor da multa, nos termos do § 2º do art. 288 do CTB;

Art. 5º A defesa ou recurso deverá ser apresentado com os seguintes documentos:

I - requerimento de defesa ou recurso;

II - cópia da notificação de autuação, notificação da penalidade quando for o caso ou auto de infração ou documento que conste placa e o número do auto de infração de trânsito;

III - cópia da CNH ou outro documento de identificação que comprove a assinatura do requerente e, quando pessoa jurídica, documento comprovando a representação;

IV - cópia do CRLV; V - procuração, quando for o caso.

Art. 6º A defesa ou o recurso deverá ser protocolado no órgão ou entidade de trânsito autuador ou enviado, via postal, para o seu endereço, respeitado o disposto no artigo 287 do C.T.B.

§ 1º Para verificação da tempestividade, deverá ser considerada:

I - a data da entrega na Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), no caso de defesa ou recurso apresentado por via postal; ou

II - a data de protocolo no órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do proprietário ou infrator, quando utilizada a forma prevista no art. 287 do CTB.

§ 2º Para efeito do inciso II do § 1º, o protocolo de recebimento da defesa ou recurso deverá conter, pelo menos, a identificação e assinatura do recebedor, a identificação do órgão ou entidade de trânsito e a data do recebimento.

§ 3º A defesa ou recurso recebida na forma do inciso II do §1º deverá ser imediatamente remetida ao órgão ou entidade que efetuou a autuação.

§ 4º A protocolização de defesa ou recurso poderá ser feita por meio eletrônico, desde que disponibilizado pelo órgão ou entidade de trânsito que efetuou a autuação;

(Redação dada pela Resolução CONTRAN nº 692, de 27 de setembro de 2017).

Art. 7º Os processos de defesa e de recurso, depois de julgados e juntamente com o resultado de sua apreciação deverão permanecer com o órgão autuador ou a sua JARI.

Art. 8º A defesa ou recurso referente a veículo registrado em outro órgão executivo de trânsito deverá permanecer arquivado junto ao órgão ou entidade de trânsito autuador ou a sua JARI.

Art. 9º O órgão ou entidade de trânsito e os órgãos recursais poderão solicitar ao requerente que apresente documentos ou outras provas admitidas em direito, definindo prazo para sua apresentação.

Parágrafo único. Caso não seja atendida a solicitação citada no *caput* deste artigo será a defesa ou recurso analisado e julgado no estado que se encontra.

Art. 10. O órgão ou entidade de trânsito ou os órgãos recursais deverão suprir eventual ausência de informação ou documento, quando disponível.

Art. 11. O requerente até a realização do julgamento poderá desistir, por escrito, da defesa ou recurso apresentado.

Art. 12. Esta resolução entra em vigor em 30 de junho de 2009 quando ficará revogada a Resolução nº 239/07.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Marcelo Paiva dos Santos
Ministério da Justiça

Edson Dias Gonçalves

Ministério dos Transportes

Jose Antonio Silvério
Ministério da Ciência e Tecnologia

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente

Luiz Carlos Bertotto
Ministério das Cidades

Anexo F – RESOLUÇÃO CONTRAN 619/2016**RESOLUÇÃO Nº 619, DE 06 DE SETEMBRO DE 2016.**

Estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere os incisos I, II e VIII do artigo 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 dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, e

Considerando a edição da Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015;

Considerando a necessidade de estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 do CTB;

Considerando a necessidade de uniformizar e aperfeiçoar os procedimentos relativos à lavratura do Auto de Infração, expedição da notificação da autuação, identificação do condutor infrator e aplicação das penalidades de advertência por escrito e de multa, pelo cometimento de infrações de responsabilidade do proprietário ou do condutor do veículo, com vistas a garantir maior eficácia, segurança e transparência dos atos administrativos;

Considerando a necessidade do estabelecimento de regras e padronização de documentos para arrecadação de multas de trânsito e a retenção, recolhimento e a prestação de informações do percentual de cinco por cento do valor arrecadado das multas destinados à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;

Considerando a necessidade de identificação inequívoca do real infrator e a necessidade de estabelecer as responsabilidades pelas infrações a partir de uma base de informações nacional única;

Considerando a necessidade de estabelecer regras e padronização para o acréscimo de juros de mora equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de

Custódia - Selic para títulos federais acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado;

Considerando o que consta do Processo nº 80001.002866/2003-35, resolve:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES RELIMINARES

Art. 1º Estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 2º Para os fins previstos nesta Resolução, entende-se por:

I - Auto de Infração de Trânsito: é o documento que dá início ao processo administrativo para imposição de punição, em decorrência de alguma infração à legislação de trânsito.

II - notificação de autuação: é o procedimento que dá ciência ao proprietário do veículo de que foi cometida uma infração de trânsito com seu veículo. Caso a infração não tenha sido cometida pelo proprietário do veículo, deverá ser indicado o condutor responsável pelo cometimento da infração.

III - notificação de penalidade: é o procedimento que dá ciência da imposição de penalidade bem como indica o valor da cobrança da multa de trânsito.

IV - autuador: os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários competentes para julgar a defesa da autuação e aplicar penalidade de multa de trânsito;

V - arrecadador: os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários que efetuam a cobrança e o recebimento da multa de trânsito (de sua competência ou de terceiros), sendo responsáveis pelo repasse dos 5% (cinco por cento) do valor da multa de trânsito à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;

VI - RENACH: Registro Nacional de Condutores Habilitados; VII -

RENAVAM: Registro Nacional de Veículos Automotores; VIII -

RENAINF: Registro Nacional de Infrações de Trânsito.

Art. 3º Constatada a infração pela autoridade de trânsito ou por seu agente, ou ainda comprovada sua ocorrência por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnológico disponível, previamente

regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, será lavrado o Auto de Infração de Trânsito que deverá conter os dados mínimos definidos pelo art. 280 do CTB e em regulamentação específica.

§ 1º O Auto de Infração de Trânsito de que trata o *caput* deste artigo poderá ser lavrado pela autoridade de trânsito ou por seu agente:

I - por anotação em documento próprio;

II - por registro em talão eletrônico isolado ou acoplado a equipamento de detecção de infração regulamentado pelo CONTRAN, atendido o procedimento definido pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN; ou

III - por registro em sistema eletrônico de processamento de dados quando a infração for comprovada por equipamento de detecção provido de registrador de imagem, regulamentado pelo CONTRAN.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito, sempre que possível, deverá imprimir o Auto de Infração de Trânsito elaborado nas formas previstas nos incisos II e III do parágrafo anterior para início do processo administrativo previsto no Capítulo XVIII do CTB, sendo dispensada a assinatura da Autoridade ou de seu agente.

§ 3º O registro da infração, referido no inciso III do § 1º deste artigo, será referendado por autoridade de trânsito, ou seu agente, que será identificado no Auto de Infração de Trânsito.

§ 4º Sempre que possível o condutor será identificado no momento da lavratura do Auto de Infração de Trânsito.

§ 5º O Auto de Infração de Trânsito valerá como notificação da autuação quando for assinado pelo condutor e este for o proprietário do veículo.

§ 6º Para que a notificação da autuação se dê na forma do § 5º, o Auto de Infração de Trânsito deverá conter o prazo para apresentação da defesa da autuação, conforme § 4º do art. 4º desta Resolução.

§ 7º O talão eletrônico previsto no inciso II do § 1º desta Resolução trata-se de sistema informatizado (*software*) instalado em equipamentos preparados para este fim ou no próprio sistema de registro de infrações dos órgãos ou entidades de trânsito, na forma disciplinada pelo DENATRAN.

CAPÍTULO II DA NOTIFICAÇÃO DA AUTUAÇÃO

Art. 4º À exceção do disposto no § 5º do artigo anterior, após a verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração de Trânsito, a autoridade de trânsito expedirá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data do cometimento da infração,

a Notificação da Autuação dirigida ao proprietário do veículo, na qual deverão constar os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB.

§ 1º Quando utilizada a remessa postal, a expedição se caracterizará pela entrega da notificação da autuação pelo órgão ou entidade de trânsito à empresa responsável por seu envio.

§ 2º Quando utilizado sistema de notificação eletrônica, a expedição se caracterizará pelo envio eletrônico da notificação da atuação pelo órgão ou entidade de trânsito ao proprietário do veículo.

§ 3º A não expedição da notificação da autuação no prazo previsto no *caput* deste artigo ensejará o arquivamento do Auto de Infração de Trânsito.

§ 4º Da Notificação da Autuação constará a data do término do prazo para a apresentação da Defesa da Autuação pelo proprietário do veículo ou pelo condutor infrator devidamente identificado, que não será inferior a 15 (quinze) dias, contados da data da notificação da autuação ou publicação por edital, observado o disposto no art. 13 desta Resolução.

§ 5º A autoridade de trânsito poderá socorrer-se de meios tecnológicos para verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração de Trânsito.

§ 6º Os dados do condutor identificado no Auto de Infração de Trânsito deverão constar na Notificação da Autuação, observada a regulamentação específica.

§ 7º Torna-se obrigatória atualização imediata da base nacional, por parte dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, sempre que houver alteração dos dados cadastrais do veículo e do condutor.

Seção I

Da Identificação do Condutor Infrator

Art. 5º Sendo a infração de responsabilidade do condutor, e este não for identificado no ato do cometimento da infração, a Notificação da Autuação deverá ser acompanhada do Formulário de Identificação do Condutor Infrator, que deverá conter, no mínimo:

I - identificação do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação;

II - campos para o preenchimento da identificação do condutor infrator: nome e números de registro dos documentos de habilitação, identificação e CPF;

III - campo para a assinatura do proprietário do veículo;

IV - campo para a assinatura do condutor infrator;

V - placa do veículo e número do Auto de Infração de Trânsito;

VI - data do término do prazo para a identificação do condutor infrator e interposição da defesa da autuação;

VII - esclarecimento das consequências da não identificação do condutor infrator, nos termos dos §§ 7º e 8º do art. 257 do CTB;

VIII - instrução para que o Formulário de Identificação do Condutor Infrator seja acompanhado de cópia reprográfica legível do documento de habilitação do condutor infrator e do documento de identificação do proprietário do veículo ou seu representante legal, o qual, neste caso, deverá juntar documento que comprove a representação;

IX - esclarecimento de que a indicação do condutor infrator somente será acatada e produzirá efeitos legais se o formulário de identificação do condutor estiver corretamente preenchido, sem rasuras, com assinaturas originais do condutor e do proprietário do veículo e acompanhado de cópia reprográfica legível dos documentos relacionados no inciso anterior;

X - endereço para entrega do Formulário de Identificação do Condutor Infrator; e

XI - esclarecimento sobre a responsabilidade nas esferas penal, cível e administrativa, pela veracidade das informações e dos documentos fornecidos.

§ 1º Na impossibilidade da coleta da assinatura do condutor infrator, além dos documentos previstos nos incisos deste artigo, deverá ser anexado ao Formulário de Identificação do Condutor Infrator:

I - ofício do representante legal do Órgão ou Entidade identificando o condutor infrator, acompanhado de cópia de documento que comprove a condução do veículo no momento do cometimento da infração, para veículo registrado em nome dos Órgãos ou Entidades da Administração Pública direta ou indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; ou

II - cópia de documento onde conste cláusula de responsabilidade por infrações cometidas pelo condutor e comprove a posse do veículo no momento do cometimento da infração, para veículos registrados em nome das demais pessoas jurídicas.

§ 2º No caso de identificação de condutor infrator em que a situação se enquadre nas condutas previstas nos incisos do art. 162 do CTB, serão lavrados, sem prejuízo das demais sanções administrativas e criminais previstas no CTB, os respectivos Autos de Infração de Trânsito:

I - ao proprietário do veículo, por infração ao art. 163 do CTB, exceto se o condutor for o proprietário; e

II - ao condutor indicado, ou ao proprietário que não indicá-lo no prazo estabelecido, pela infração cometida de acordo com as condutas previstas nos incisos do art. 162 do CTB.

§ 3º Ocorrendo a situação prevista no parágrafo anterior, o prazo para expedição da notificação da autuação de que trata o inciso II, parágrafo único, do art. 281 do CTB, será contado a partir da data do protocolo do Formulário de Identificação do Condutor Infrator junto ao órgão autuador ou do prazo final para indicação.

§ 4º Em se tratando de condutor estrangeiro, além do atendimento às demais disposições deste artigo, deverão ser apresentadas cópias dos documentos previstos em legislação específica.

§ 5º O formulário de identificação do condutor infrator poderá ser substituído por outro documento, desde que contenha as informações mínimas exigidas neste artigo.

§ 6º Os órgãos e entidades de trânsito deverão registrar as indicações de condutor no RENACH, administrado pelo DENATRAN, o qual disponibilizará os registros de indicações de condutor de forma a possibilitar o acompanhamento e averiguações das reincidências e irregularidades nas indicações de condutor infrator, articulando-se, para este fim, com outros órgãos da Administração Pública.

§ 7º Constatada irregularidade na indicação do condutor infrator, capaz de configurar ilícito penal, a Autoridade de Trânsito deverá comunicar o fato à autoridade competente.

§ 8º O documento referido no inciso II do § 1º deverá conter, no mínimo, identificação do veículo, do proprietário e do condutor, cláusula de responsabilidade pelas infrações e período em que o veículo esteve na posse do condutor apresentado, podendo esta última informação constar de documento em separado assinado pelo condutor.

Seção II Responsabilidade do Proprietário

Art. 6º O proprietário do veículo será considerado responsável pela infração cometida, respeitado o disposto no § 2º do art. 5º, nas seguintes situações:

I - caso não haja identificação do condutor infrator até o término do prazo fixado na Notificação da Autuação;

II - caso a identificação seja feita em desacordo com o estabelecido no artigo anterior; e

III - caso não haja registro de comunicação de venda à época da infração.

Art. 7º Ocorrendo a hipótese prevista no artigo anterior e sendo o proprietário do veículo pessoa jurídica, será imposta multa, nos termos do § 8º do art. 257 do CTB,

expedindo-se a notificação desta ao proprietário do veículo, nos termos de regulamentação específica.

Art. 8º Para fins de cumprimento desta Resolução, no caso de veículo objeto de penhor ou de contrato de arrendamento mercantil, comodato, aluguel ou arrendamento não vinculado ao financiamento do veículo, o possuidor, regularmente constituído e devidamente registrado no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal, nos termos de regulamentação específica, equipara-se ao proprietário do veículo.

Parágrafo único. As notificações de que trata esta Resolução somente deverão ser enviadas ao possuidor previsto neste artigo no caso de contrato com vigência igual ou superior a 180 (cento e oitenta) dias.

Seção III Da Defesa da Autuação

Art. 9º Interposta a Defesa da Autuação, nos termos do § 3º do art. 4º desta Resolução, caberá à autoridade competente apreciá-la, inclusive quanto ao mérito.

§ 1º Acolhida a Defesa da Autuação, o Auto de Infração de Trânsito será cancelado, seu registro será arquivado e a autoridade de trânsito comunicará o fato ao proprietário do veículo.

§ 2º Não sendo interposta Defesa da Autuação no prazo previsto ou não acolhida, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade correspondente, nos termos desta Resolução.

CAPÍTULO III DA PENALIDADE DE ADVERTÊNCIA POR ESCRITO

Art. 10. Em se tratando de infrações de natureza leve ou média, a autoridade de trânsito, nos termos do art. 267 do CTB, poderá, de ofício ou por solicitação do interessado, aplicar a Penalidade de Advertência por Escrito, na qual deverão constar os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica.

§ 1º Até a data do término do prazo para a apresentação da defesa da autuação, o proprietário do veículo, ou o condutor infrator, poderá requerer à autoridade de trânsito a aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º Não cabe recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI da decisão da autoridade que aplicar a Penalidade de Advertência por Escrito solicitada com base no § 1º, exceto se essa solicitação for concomitante à apresentação de defesa da autuação.

§ 3º Para fins de análise da reincidência de que trata o caput do art. 267 do CTB, deverá ser considerada apenas a infração referente à qual foi encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

§ 4º A aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito deverá ser registrada no prontuário do infrator depois de encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

§ 5º Para fins de cumprimento do disposto neste artigo, o DENATRAN deverá disponibilizar transação específica para registro da Penalidade de Advertência por Escrito no RENACH e no RENAVAL, bem como, acesso às informações contidas no prontuário dos condutores e veículos para consulta dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 6º A Penalidade de Advertência por Escrito deverá ser enviada ao infrator, no endereço constante em seu prontuário ou por sistema de notificação eletrônica, se disponível.

§ 7º A aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito não implicará em registro de pontuação no prontuário do infrator.

§ 8º Caso a autoridade de trânsito não entenda como medida mais educativa a aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito, aplicará a Penalidade de Multa.

§ 9º A notificação devolvida por desatualização do endereço do infrator junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo seu prontuário será considerada válida para todos os efeitos.

§ 10. Na hipótese de notificação por meio eletrônico, se disponível, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

§ 11. Para cumprimento do disposto no § 1º, o infrator deverá apresentar, ao órgão ou entidade responsável pela aplicação da penalidade, documento emitido pelo órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo seu prontuário, que demonstre as infrações cometidas, se houverem, referente aos últimos 12 (doze) meses anteriores à data da infração, caso essas informações não estejam disponíveis no RENACH.

§ 12. Até que as providências previstas no § 5º sejam disponibilizadas aos órgãos autuadores, a Penalidade de Advertência por Escrito poderá ser aplicada por solicitação da parte interessada.

§ 13. Para atendimento do disposto neste artigo, os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão registrar e atualizar os registros de infrações e os dados dos condutores por eles administrados nas bases de informações do DENATRAN.

CAPÍTULO IV

DA NOTIFICAÇÃO DA PENALIDADE DE MULTA

Art. 11. A Notificação da Penalidade de Multa deverá conter:

- I - os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica;
- II - a comunicação do não acolhimento da Defesa da Autuação ou da solicitação de aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito;
- III - o valor da multa e a informação quanto ao desconto previsto no art. 284 do CTB;
- IV - data do término para apresentação de recurso, que será a mesma data para pagamento da multa, conforme §§ 4º e 5º do art. 282 do CTB;
- V - campo para a autenticação eletrônica, regulamentado pelo DENATRAN; e
- VI - instruções para apresentação de recurso, nos termos dos arts. 286 e 287 do CTB.

Parágrafo único. O órgão ou entidade integrante do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela expedição da Notificação da Penalidade de Multa deverá utilizar documento próprio para arrecadação de multa que contenha as características estabelecidas pelo DENATRAN.

Art. 12. Até a data de vencimento expressa na Notificação da Penalidade de Multa ou enquanto permanecer o efeito suspensivo sobre o Auto de Infração de Trânsito, não incidirá qualquer restrição, inclusive para fins de licenciamento e transferência, nos arquivos do órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo registro do veículo.

CAPÍTULO V DA NOTIFICAÇÃO POR EDITAL

Art. 13. Esgotadas as tentativas para notificar o infrator ou o proprietário do veículo por meio postal ou pessoal, as notificações de que trata esta Resolução serão realizadas por edital publicado em diário oficial, na forma da lei, respeitados o disposto no §1º do art. 282 do CTB e os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva.

§ 1º Os editais de que trata o *caput* deste artigo, de acordo com sua natureza, deverão conter, no mínimo, as seguintes informações:

- I - Edital da Notificação da Autuação:
 - a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;
 - b) instruções e prazo para apresentação de defesa da autuação;

c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração e código da infração com desdobramento.

II - Edital da Notificação da Penalidade de Advertência por Escrito:

a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;

b) instruções e prazo para interposição de recurso, observado o disposto no § 2º

do art. 10 desta Resolução;

c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração, código da infração com desdobramento e número de registro do documento de habilitação do infrator.

III - Edital da Notificação da Penalidade de Multa:

a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;

b) instruções e prazo para interposição de recurso e pagamento;

c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração, código da infração com desdobramento e valor da multa.

§ 2º É facultado ao órgão autuador publicar extrato resumido de edital no Diário Oficial, o qual conterà as informações constantes das alíneas “a” e “b” dos incisos I, II ou III do §1º deste artigo, sendo obrigatória a publicação da íntegra do edital, contendo todas as informações descritas no §1º deste artigo, no seu sítio eletrônico na *Internet*.

§ 3º As publicações de que trata este artigo serão válidas para todos os efeitos, não isentando o órgão de trânsito de disponibilizar as informações das notificações, quando solicitado.

CAPÍTULO VI DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

Art. 14. Aplicadas as penalidades de que trata esta Resolução, caberá recurso em primeira instância na forma dos artigos 285, 286 e 287 do CTB, que serão julgados pelas JARI que funcionam junto ao órgão de trânsito que aplicou a penalidade, respeitado o disposto no § 2º do art. 10 desta Resolução.

Art. 15. Das decisões da JARI caberá recurso em segunda instância na forma dos arts. 288 e 289 do CTB.

Art. 16. O recorrente deverá ser informado das decisões dos recursos de que tratam os artigos 14 e 15.

Parágrafo único. No caso de deferimento do recurso de que trata o art. 13, o recorrente deverá ser informado se a autoridade recorrer da decisão.

Art. 17. Somente depois de esgotados os recursos, as penalidades aplicadas poderão ser cadastradas no RENACH.

CAPÍTULO VII DO VALOR PARA PAGAMENTO DA MULTA

Art. 18. Sujeitam-se ao disposto no § 4º do art. 284 do CTB apenas os autos de infrações lavrados a partir de 1º de novembro de 2016.

Seção I

Para pagamento até a data de vencimento indicada na Notificação de Penalidade:

Art. 19. Pelo valor equivalente a 80% (oitenta por cento) do valor original da multa conforme caput do art. 284, conforme:

I - fórmula: Valor original x 0,80 = valor a pagar.

Art. 20. Pelo valor equivalente a 60% (sessenta por cento) do valor original da multa, quando da opção precedente de recebimento da Notificação pelo sistema de notificação eletrônica, quando disponibilizada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União aos órgãos autuadores, conforme previsto no § 1º do art. 284 do CTB, conforme:

I - fórmula: Valor original x 0,60 = valor a pagar.

Seção II

Para pagamento após a data de vencimento indicada na Notificação de Penalidade:

Art. 21. Para quitação no período compreendido entre a data imediata após o vencimento, até o último dia do mês seguinte ao do vencimento, pelo valor original da multa acrescido de juros relativos ao mês de pagamento, no percentual de 1% (um por cento), conforme:

I - fórmula: Valor original x 1,01 = valor corrigido a pagar.

Art. 22. Para quitação após o mês subsequente ao do vencimento, pelo valor original da multa, acrescido da variação mensal da taxa referencial do Sistema Especial de

Liquidação e de Custódia - Selic, definida pelo somatório dos percentuais mensais, não capitalizados, divulgados para o período entre o mês subsequente ao do vencimento e o mês anterior ao do pagamento, inclusive e adicionado ainda, o percentual de 1% (um por cento) relativo a juros do mês de pagamento, qualquer que seja o dia desse mês considerado, conforme:

I - fórmulas: Período = incluir mês subsequente ao vencimento e excluir o mês de pagamento.

II - valor: Valor original x fator multiplicador = valor a pagar

III - fator multiplicador: $1,01 + (\Sigma \text{ percentuais mensais da SELIC do período})$

§ 1º O cálculo do acréscimo de mora e o valor atualizado devido, com base na variação da taxa SELIC indicado neste artigo serão mantidos pelo órgão arrecadador, que aplicará a variação mensal acumulada da taxa básica de juros SELIC, proveniente do somatório dos índices de correção no período divulgados pelo Banco Central do Brasil – BACEN, cujo índice obtido e montante atualizado serão definidos com duas casas decimais, desprezadas as demais sem arredondamento, como forma de uniformizar o valor resultante.

§ 2º O cálculo adicional de juros de mora, não capitalizado, com índice fixo de 1% (um por cento), relativo ao acréscimo do mês de pagamento, em que não ocorrerá o cômputo da variação mensal da taxa SELIC, será também mantido pelo órgão arrecadador, complementando o valor final do débito vencido, válido até o último dia útil do mês de pagamento considerado.

§ 3º O usuário devedor da multa imposta será orientado por texto na Notificação de Penalidade sobre a validade do documento para fins de pagamento, cujo prazo coincide com o vencimento indicado, após o que deverá ser consultado o órgão autuador e/ou arrecadador, para a obtenção do valor atualizado para pagamento.

§ 4º Interposto recurso no prazo legal, se julgado improcedente, a incidência de juros de mora deverá ser considerado a partir do encerramento da instância administrativa.

§ 5º A interposição do recurso fora do prazo legal ensejará a cobrança de juros de mora a partir do vencimento da Notificação de Penalidade.

CAPÍTULO VIII

DA ARRECADAÇÃO DAS MULTAS E DO REPASSE DOS VALORES

Art. 23. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, para arrecadarem multas de trânsito de sua competência ou de terceiros,

deverão utilizar o documento próprio de arrecadação de multas de trânsito estabelecido pelo DENATRAN, com vistas a garantir o repasse automático dos valores relativos ao FUNSET.

§ 1º O recolhimento do percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do FUNSET é de responsabilidade do órgão de trânsito arrecadador.

§ 2º O pagamento das multas de trânsito será efetuado na rede bancária arrecadadora.

§ 3º Não é permitido o parcelamento de multas de trânsito.

Art. 24. Os órgãos autuadores da União, para arrecadarem multas de trânsito de sua competência, deverão utilizar a Guia de Recolhimento da União – GRU do tipo Cobrança, observado o Decreto n.º 4.950, de 9 de janeiro de 2004 e a Instrução Normativa da Secretaria do Tesouro Nacional - STN nº 2, de 22 de maio de 2009, e suas alterações posteriores.

Parágrafo único. O recolhimento do percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do FUNSET pelos órgãos autuadores da União dar-se-á na forma estabelecida pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN, do Ministério da Fazenda.

Art. 25. Os demais órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, arrecadadores de multas de trânsito, de sua competência ou de terceiros, e recolhedores de valores à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET deverão prestar informações ao DENATRAN até o 20º (vigésimo) dia do mês subsequente ao da arrecadação, na forma disciplinada pelo próprio DENATRAN.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Nos casos dos veículos registrados em nome de missões diplomáticas, repartições consulares de carreira ou representações de organismos internacionais e de seus integrantes, as notificações de que trata esta Resolução, respeitado o disposto no § 6º do art. 10, deverão ser enviadas ao endereço constante no registro do veículo junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal e comunicadas ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis, na forma definida pelo DENATRAN.

Art. 27. A contagem dos prazos para apresentação de condutor e interposição da Defesa da Autuação e dos recursos de que trata esta Resolução será em dias consecutivos, excluindo-se o dia da notificação ou publicação por meio de edital, e incluindo-se o dia do vencimento.

Parágrafo único. Considera-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil se o vencimento cair em feriado, sábado, domingo, em dia que não houver expediente ou este for encerrado antes da hora normal.

Art. 28. No caso de falha nas notificações previstas nesta Resolução, a autoridade de trânsito poderá refazer o ato, observados os prazos prescricionais.

Art. 29. A notificação da autuação e a notificação da penalidade de multa deverão ser encaminhadas à pessoa física ou jurídica que conste como proprietária do veículo na data da infração, respeitado o disposto no § 6º do art. 10.

§ 1º Caso o Auto de Infração de Trânsito não conste no prontuário do veículo na data do registro da transferência de propriedade, o proprietário atual será considerado comunicado quando do envio, pelo órgão ou entidade executivos de trânsito, do extrato para pagamento do IPVA e demais débitos vinculados ao veículo, ou quando do vencimento do prazo de licenciamento anual.

§ 2º O DENATRAN deverá adotar as providências necessárias para fornecer aos órgãos de trânsito responsáveis pela expedição das notificações os dados da pessoa física ou jurídica que constava como proprietário do veículo na data da infração.

§ 3º Até que sejam disponibilizadas as informações de que trata o § 2º, as notificações enviadas ao proprietário atual serão consideradas válidas para todos os efeitos, podendo este informar ao órgão autuador os dados do proprietário anterior para continuidade do processo de notificação.

§ 4º Após efetuar a venda do veículo, caso haja Auto de Infração de Trânsito em seu nome, a pessoa física ou jurídica que constar como proprietária do veículo na data da infração deverá providenciar atualização de seu endereço junto ao órgão ou entidade de trânsito de registro do veículo.

§ 5º Caso não seja providenciada a atualização do endereço prevista no § 4º, a notificação devolvida por esse motivo será considerada válida para todos os efeitos.

Art. 30. É facultado antecipar o pagamento do valor correspondente à multa, junto ao órgão ou entidade de trânsito responsável pela aplicação dessa penalidade, em qualquer fase do processo administrativo, sem prejuízo da continuidade dos procedimentos previstos nesta Resolução para expedição das notificações, apresentação da defesa da autuação e dos respectivos recursos.

Parágrafo único. Caso o pagamento tenha sido efetuado antecipadamente, conforme previsto no *caput*, a Notificação da Penalidade deverá ser expedida com a informação de que a multa encontra-se paga, com a indicação do prazo para interposição do recurso e sem código de barras para pagamento.

Art. 31. Os procedimentos para apresentação de defesa de autuação e recursos, previstos nesta Resolução, atenderão ao disposto em regulamentação específica.

Art. 32. Aplica-se o disposto nesta Resolução, no que couber, às autuações em que a responsabilidade pelas infrações não sejam do proprietário ou condutor do veículo, até que os procedimentos sejam definidos por regulamentação específica.

Art. 33. Aplicam-se a esta Resolução os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva.

Parágrafo único. O DENATRAN definirá os procedimentos para aplicação uniforme dos preceitos da lei de que trata o *caput* pelos demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 34. Fica o DENATRAN autorizado a expedir normas complementares para o fiel cumprimento das disposições contidas nesta Resolução.

Art. 35. Esta Resolução entra em vigor em 1º de novembro de 2016, quando fica revogada a Resolução CONTRAN nº 404, de 12 de junho de 2012.

Elmer Coelho Vicenzi
Presidente

Guilherme Moraes Rego
Ministério da Justiça e Cidadania

Alexandre Euzébio de Moraes
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Djailson Dantas de Medeiros
Ministério da Educação

Bruno César Prosdocimi Nunes
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovação e Comunicações

Marco Aurélio de Queiroz Campos
Ministério das Cidades

Thomas Paris Caldellas
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

Noboru Ofugi
Agência Nacional de Transportes Terrestre

Anexo G – RESOLUÇÃO CONTRAN 182/20**RESOLUÇÃO N.º 182 DE 09 DE SETEMBRO DE 2005**

Dispõe sobre uniformização do procedimento administrativo para imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação da Carteira Nacional de Habilitação.

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

Considerando a necessidade de adoção de normas complementares de uniformização do procedimento administrativo adotado pelos órgãos e entidades de trânsito de um sistema integrado;

Considerando a necessidade de uniformizar o procedimento relativo à imposição das penalidades de suspensão e de cassação da Carteira Nacional de Habilitação na forma do disposto nos Arts. 261 e 263 do CTB.

RESOLVE:

I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. Estabelecer o procedimento administrativo para aplicação das penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

Parágrafo único. Esta resolução não se aplica à Permissão para Dirigir de que trata os §§ 3º e 4º do art. 148 do CTB.

Art. 2º. As penalidades de que trata esta Resolução serão aplicadas pela autoridade de trânsito do órgão de registro da habilitação, em processo administrativo, assegurada a ampla defesa.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito – SNT que aplicam penalidades deverão prover os órgãos de trânsito de registro da habilitação das informações necessárias ao cumprimento desta resolução.

Art. 3º. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:

I - sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, no período de 12 (doze) meses;

II - por transgressão às normas estabelecidas no CTB, cujas infrações prevêm, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

Art. 4º. Esta Resolução regulamenta o procedimento administrativo para a aplicação da penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação para os casos previstos nos incisos I e II do artigo 263 do CTB.

Parágrafo único. A regra estabelecida no inciso III do Art. 263 só será aplicada após regulamentação específica do CONTRAN.

II – DA SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

SEÇÃO I – POR PONTUAÇÃO

Art. 5º. Para fins de cumprimento do disposto no inciso I do Art. 3º desta Resolução, a data do cometimento da infração deverá ser considerada para estabelecer o período de 12(doze) meses.

Art. 6º. Esgotados todos os meios de defesa da infração na esfera administrativa, os pontos serão considerados para fins de instauração de processo administrativo para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir.

§ 1º. Os órgãos e entidades do SNT que aplicam penalidades deverão comunicar aos órgãos de registro da habilitação o momento em que os pontos provenientes das multas por eles aplicadas poderão ser computados nos prontuários dos infratores.

§ 2º. Se a infração cometida for objeto de recurso em tramitação na esfera administrativa ou de apreciação judicial, os pontos correspondentes ficarão suspensos até o julgamento e, sendo mantida a penalidade, os mesmos serão computados, observado o período de doze meses, considerada a data da infração.

Art. 7º. Será instaurado processo administrativo para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir quando a soma dos pontos relativos às infrações cometidas atingir, no período de doze meses, vinte pontos.

§ 1º. Será instaurado um único processo administrativo para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir mesmo que a soma dos pontos referida no *caput* deste artigo ultrapasse vinte no período de doze meses.

§ 2º. Os pontos relativos às infrações que prevêm, de forma específica, a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir não serão computados para fins da aplicação da mesma penalidade na forma prevista no inciso I do artigo 3º desta Resolução.

SEÇÃO II – POR INFRAÇÃO

Art. 8º. Para fins de cumprimento do disposto no inciso II do Art. 3º desta Resolução será instaurado processo administrativo para aplicação da penalidade de suspensão

do direito de dirigir quando esgotados todos os meios de defesa da infração na esfera administrativa.

III - DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Art. 9º. O ato instaurador do processo administrativo conterá o nome, qualificação do infrator, a infração com descrição sucinta do fato e indicação dos dispositivos legais pertinentes.

Parágrafo Único. Instaurado o processo, far-se-á a respectiva anotação no prontuário do infrator, a qual não constituirá qualquer impedimento ao exercício dos seus direitos.

Art. 10. A autoridade de trânsito competente para impor as penalidades de que trata esta Resolução deverá expedir notificação ao infrator, contendo no mínimo, os seguintes dados:

I. a identificação do infrator e do órgão de registro da habilitação;

II. a finalidade da notificação:

a. *dar ciência da instauração do processo administrativo;*

b. *estabelecer data do término do prazo para apresentação da defesa;*

III. os fatos e fundamentos legais pertinentes da infração ou das infrações que ensejaram a abertura do processo administrativo, informando sobre cada infração:

a. n.º do auto;

b. órgão ou entidade que aplicou a penalidade de multa;

c. placa do veículo;

d. tipificação;

e. data, local, hora;

f. número de pontos;

IV. somatória dos pontos, quando for o caso.

§ 1º. A notificação será expedida ao infrator por remessa postal, por meio tecnológico hábil ou por os outros meios que assegurem a sua ciência;

§ 2º. Esgotados todos os meios previstos para notificar do infrator, a notificação dar-se-á por edital, na forma da lei;

§ 3º. A ciência da instauração do processo e da data do término do prazo para apresentação da defesa também poderá se dar no próprio órgão ou entidade de trânsito, responsável pelo processo.

§ 4º. Da notificação constará a data do término do prazo para a apresentação da defesa, que não será inferior a quinze dias contados a partir da data da notificação da instauração do processo administrativo.

§ 5º. A notificação devolvida por desatualização do endereço do infrator no RENACH, será considerada válida para todos os efeitos legais.

§ 6º. A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis, passando a correr os prazos a partir do seu conhecimento pelo infrator.

IV - DA DEFESA

Art. 11. A defesa deverá ser interposta por escrito, no prazo estabelecido, contendo, no mínimo, os seguintes dados:

I - nome do órgão de registro da habilitação a que se dirige;

II - qualificação do infrator;

III - exposição dos fatos, fundamentação legal do pedido, documentos que comprovem a alegação;

IV - data e assinatura do requerente ou de seu representante legal.

§ 1º. A defesa deverá ser acompanhada de cópia de identificação civil que comprove a assinatura do infrator;

§ 2º. O infrator poderá ser representado por procurador legalmente habilitado mediante apresentação de procuração, na forma da lei, sob pena de não conhecimento da defesa.

Art. 12. Recebida a defesa, a instrução do processo far-se-á através de adoção das medidas julgadas pertinentes, requeridas ou de ofício, inclusive quanto à requisição de informações a demais órgãos ou entidades de trânsito.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, quando solicitados, deverão disponibilizar, em até trinta dias contados do recebimento da solicitação, os documentos e informações necessários à instrução do processo administrativo.

V - DO JULGAMENTO

Art. 13. Concluída a análise do processo administrativo, a autoridade do órgão de registro da habilitação proferirá decisão motivada e fundamentada.

Art. 14. Acolhida as razões de defesa, o processo será arquivado, dando-se ciência ao interessado.

Art. 15. Em caso de não acolhimento da defesa ou do seu não exercício no prazo legal, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade.

VI – DA APLICAÇÃO DA PENALIDADE

Art. 16. Na aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir a autoridade levará em conta a gravidade da infração, as circunstâncias em que foi cometida e os antecedentes do infrator para estabelecer o período da suspensão, na forma do art. 261 do CTB, observados os seguintes critérios:

I – Para infratores não reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses:

a. de 01 (um) a 03 (três) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas;

b. de 02 (dois) a 07 (sete) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes;

c. de 04 (quatro) a 12 (doze) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes.

II - Para infratores reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses:

a. de 06 (seis) a 10 (dez) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas;

b. de 08 (oito) a 16 (dezesesseis) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes;

c. de 12 (doze) a 24 (vinte e quatro) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes.

Art. 17. Aplicada a penalidade, a autoridade notificará o infrator utilizando o mesmo procedimento dos §§ 1º e 2º do art. 10 desta Resolução, para interpor recurso ou entregar sua CNH no órgão de registro da habilitação, até a data do término do prazo constante na notificação, que não será inferior a trinta dias contados a partir da data da notificação da aplicação da penalidade.

Art. 18. Da notificação da aplicação da penalidade constarão no mínimo, os seguintes dados:

- I. identificação do órgão de registro da habilitação, responsável pela aplicação da penalidade;
- II. identificação do infrator e número do registro da CNH;
- III. número do processo administrativo;
- IV. a penalidade aplicada e sua fundamentação legal;
- V. data do término do prazo para interpor recurso junto à JARI.

VII – DO CUMPRIMENTO DA PENALIDADE

Art. 19. Mantida a penalidade pelos órgãos recursais ou não havendo interposição de recurso, a autoridade de trânsito notificará o infrator, utilizando o mesmo procedimento dos §§ 1º e 2º do art. 10 desta Resolução, para entregar sua CNH até a data do término do prazo constante na notificação, que não será inferior a 48 (quarenta e oito) horas, contadas a partir da notificação, sob as penas da lei.

§ 1º. Encerrado o prazo previsto no *caput* deste artigo, a imposição da penalidade será inscrita no RENACH.

§ 2º. Será anotada no RENACH a data do início do efetivo cumprimento da penalidade.

§ 3º. Sendo o infrator flagrado conduzindo veículo, encerrado o prazo para a entrega da CNH, será instaurado processo administrativo de cassação do direito de dirigir, nos termos do inciso I do artigo 263 do CTB.

Art. 20. A CNH ficará apreendida e acostada aos autos e será devolvida ao infrator depois de cumprido o prazo de suspensão do direito de dirigir e comprovada a realização do curso de reciclagem.

Art. 21. Decorridos dois anos da cassação da CNH, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida no § 2º do artigo 263 do CTB.

VIII – DA PRESCRIÇÃO

Art. 22. A pretensão punitiva das penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação de CNH prescreverá em cinco anos, contados a partir da data do cometimento da infração que ensejar a instauração do processo administrativo.

Parágrafo único. O prazo prescricional será interrompido com a notificação estabelecida na forma do artigo 10 desta Resolução.

Art. 23. A pretensão executória das penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação da CNH prescreve em cinco anos contados a partir da data da notificação para a entrega da CNH, prevista no art. 19 desta Resolução.

IX – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 24. No curso do processo administrativo de que trata esta Resolução não incidirá nenhuma restrição no prontuário do infrator, inclusive para fins de mudança de categoria da CNH, renovação e transferência para outra unidade da Federação, até a notificação para a entrega da CNH, de que trata o art. 19.

§ 1º. O processo administrativo deverá ser concluído no órgão executivo estadual de trânsito que o instaurou, mesmo que haja transferência do prontuário para outra unidade da Federação.

§ 2º O órgão executivo estadual de trânsito que instaurou o processo e aplicou a penalidade de suspensão do direito de dirigir ou cassação da CNH, deverá comunicá-la ao órgão executivo estadual de trânsito para onde foi transferido o prontuário, para fins de seu efetivo cumprimento.

Art. 25. As defesas e os recursos não serão conhecidos quando interpostos:

I - fora do prazo;

II - por quem não seja parte legítima.

Parágrafo único. O não conhecimento do recurso não impede a autoridade de trânsito e as instâncias recursais de reverem de ofício ato ilegal, desde que não ocorrida a preclusão administrativa.

Art. 26. Na contagem dos prazos, excluir-se-á o dia do início e incluir-se-á o do vencimento, e considerar-se-ão os dias consecutivos.

Art. 27. A autenticação das cópias dos documentos exigidos poderá ser feita por servidor do órgão de trânsito, à vista dos originais.

Art. 28. Fica o órgão máximo executivo de trânsito da União autorizado a expedir instruções necessárias para o pleno funcionamento do disposto nesta Resolução, objetivando

sempre a praticidade e a agilidade das operações, em benefício do cidadão usuário dos serviços.

Art. 29. Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal terão até o dia 01 de março de 2006 para adequarem seus procedimentos aos termos da presente Resolução.

Art. 30. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas às disposições em contrário, em especial a resolução n.º 54/98.

AILTON BRASILIENSE PIRES

Presidente

JAQUELINE FILGUEIRAS CHAPADENSE PACHECO

Ministério das Cidades – Suplente

RENATO ARAUJO JUNIOR

Ministério da Ciência e Tecnologia Titular

RODRIGO LAMEGO DE TEIXEIRA SOARES

Ministério da Educação – Titular

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS

Ministério do Meio Ambiente – Suplente

OTALIBA LIBÂNIO DE MORAIS NETO

Ministério da Saúde – Suplente

WALDEMAR FINI JUNIOR

Ministério dos Transportes – Suplente

