

IGOR GABRIEL RIBEIRO

**PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO**

CURSO DE DIREITO – UNIEVANGÉLICA  
2018

IGOR GABRIEL RIBEIRO

## **PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho Científico do curso de Direito da UniEvangélica, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sob orientação do professor Me. Alessandro Gonçalves da Paixão.

ANÁPOLIS – 2018

IGOR GABRIEL RIBEIRO

**PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO**

Anápolis, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018.

Banca Examinadora

---

---

## RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo esclarecer quanto à aplicação da legislação de trânsito, através do estudo do Processo Administrativo de Trânsito como meio de defesa dos cidadãos perante qualquer informalidade ou ilegalidade imposta pela administração pública. O Processo Administrativo concernente às infrações de trânsito, de fato prevê punições pecuniárias e restritivas de direito aos condutores e proprietários de veículos, assim, deve-se aplicar as garantias, princípios constitucionais e administrativos no processo administrativo concernente as infrações de trânsito, a fim de garantir uma decisão mais justa por parte da administração pública. O estudo fundamenta-se em uma pesquisa bibliográfica baseada na legislação e em obras de autores consagrados que abordam-se os princípios constitucionais relacionados ao Direito Administrativo e discute-se o Processo Administrativo de Trânsito. Assim, tem a intenção de estimular a consolidação da justiça, fazendo com que administração e administrados busquem juntos a evolução das relações fundamentadas no direito.

**Palavras-chave:** Trânsito. Processo Administrativo. Processo Administrativo de Trânsito. Auto de Infração. Direito de Trânsito.

## SUMARIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	01
<b>CAPÍTULO I - O PROCESSO ADMINISTRATIVO E A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO APLICÁVEL</b> .....	03
1.1 Conceito.....	03
1.2 Normas Gerais.....	06
1.3 Princípios.....	08
1.3.1 Princípio da Ampla Defesa.....	09
1.3.2 Princípio do Contraditório.....	10
1.3.3 Princípio da Oficialidade.....	11
1.3.4 Princípio da Supremacia do Interesse Público.....	12
1.3.5 Princípio do Formalismo Moderado.....	13
1.3.6 Princípio da Verdade Real.....	13
1.4 Sistema Nacional de Trânsito.....	14
1.4.1 Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.....	16
1.4.2 Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE.....	17
1.4.3 Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.....	17
1.5 Legislação de Trânsito no Brasil.....	18
<b>CAPÍTULO II - PECULIARIEDADES DO DIREITO DE TRÂNSITO</b> .....	21
2.1 Infração de Trânsito.....	21
2.2 Autuação.....	23
2.3 Competência para Lavratura do Auto de Infração de Trânsito.....	25
2.4 Notificação.....	26
2.4.1 Notificação de Autuação de Infração de Trânsito - NAIT.....	27
2.4.2 Notificação de Aplicação de Penalidade - NAP.....	28

2.5 Penalidades.....	29
2.6 Identificação do Infrator.....	30
2.7 Medidas Administrativas.....	31
<b>CAPÍTULO III - O PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO E SUAS</b>	
<b>INSTÂNCIAS RECURSAIS.....</b>	<b>32</b>
3.1 Processo e Procedimento.....	32
3.2 Competência para Julgar.....	34
3.3 Defesa Prévia ou Defesa de Autuação.....	35
3.3.1 Conversão da Penalidade em Advertência por Escrito.....	37
3.4 Recurso JARI.....	38
3.4.1 Efeito Suspensivo Administrativo.....	39
3.5 Recurso CETRAN.....	41
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>44</b>
<b>BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>46</b>

## **INTRODUÇÃO**

A presente monografia tem por objetivo explorar os aspectos formais e legais do Processo Administrativo de Trânsito, identificando as fases relativas e esclarecendo os pontos relevantes.

Tendo em vista que um dos direitos fundamentais, garantidos pela Constituição Federal de 1988, é o direito de ir e vir, assim, ocorre à superlotação das vias públicas, exigindo que o Estado interfira com vista a organizar e evitar que no exercício pleno de seu direito um cidadão acabe interferindo no direito do outro, resultando em punições previstas em face da violação das normas de trânsito.

A punição por violação das normas de trânsito é caracterizada por ser um ato administrativo punitivo, através do Auto de Infração, que deve preencher requisitos essenciais e legais, contudo, é necessário que se analise com a devida profundidade os elementos e pressupostos que o compõem.

Ademais, questionam-se intensamente quanto à aplicação de multa/auto de infração e a forma de se defenderem quando se virem prejudicados através deste ato administrativo punitivo do Estado.

Sendo assim, se o cidadão entender que fora prejudicado em razão de algum ato administrativo punitivo aplicado pelo Estado, principalmente que esteja em desacordo com os requisitos essenciais e legais que o Auto de Infração deve obedecer, logo, nasce o direito constitucional de defesa e com

ele, a oportunidade de apresentar recurso no processo administrativo. No caso do Processo Administrativo de Trânsito, em um lado da relação jurídica figura a Administração Pública e no polo oposto encontra-se o suposto infrator.

Portanto, muito importante se faz o Processo Administrativo referente às Infrações de Trânsito, por se tratar de interesse e bem-estar dos administrados. Assim, a pesquisa desenvolvida espera colaborar, ainda que de maneira modesta, para a melhor compreensão da questão pleiteada, apresentando a legislação vigente e observações doutrinárias relevantes.

## **CAPÍTULO I – PROCESSO ADMINISTRATIVO E A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO APLICÁVEL**

A relação entre os administrados (cidadãos) e a administração pública no processo administrativo, principalmente, no presente caso, em relação ao trânsito, exige que tenhamos conhecimento de pontos preliminares que darão sustento à compreensão da aplicabilidade da legislação em defesa da administração pública e assegurando direitos do administrado que se ver lesado por determinado ato administrativo punitivo de trânsito.

Portanto, seria descuidado falar sobre Processo Administrativo de Trânsito sem abordar, preliminarmente, os conceitos, normas gerais, legislação e princípios que fazem referência ao direito administrativo, direito público e ao direito de trânsito. Além de ter breve visão do Sistema Nacional de Trânsito e de alguns órgãos que a este são integrados, dos quais desempenham funções executivas e normativas no direito de trânsito.

### **1.1 Conceito**

O processo administrativo é uma série de atos praticados extrajudicialmente pelas partes em contraposição a determinado ato administrativo imposto. (MITIDIERO, 2005) Fora instituída a Lei nº 9.784/99 para regulamentar o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

O saudoso Diógenes Gasparini conceitua processo administrativo como o conjunto de atos ordenados, cronologicamente praticados e necessários a produzir uma decisão sobre certa controvérsia de natureza administrativa. (15º Ed. 2010)

No processo administrativo há uma relação bilateral, sendo que o processo pode ser instaurado mediante provocação do interessado ou por iniciativa da própria administração pública, além disso, a movimentação (impulsão) e decisão do processo far-se-á também pela administração. (DI PIETRO, 2010)

No direito brasileiro, não há um sistema uniforme para o processo administrativo, como existe para o processo judicial, portanto, nos procedimentos administrativos dispensam-se, em regra, formas rígidas, em relação aos procedimentos judiciais (BRASIL, Lei nº 9.784/1999).

Tendo em vista que a administração pública é parte interessada no processo, decorre a gratuidade no processo administrativo, para que este não seja causa de ônus econômico ao administrado e porque a administração atuará de acordo com seus interesses. (BRASIL, Lei nº 9.784/1999)

Importante destacar que para ingressar o processo administrativo a presença de advogado é facultativa, podendo ser ingressado pela administração, pelo administrado ou por terceiro representando o administrado através de procuração legal. (BRASIL, Lei nº 9.784/1999)

A administração é parte interessada e julgadora ao mesmo tempo, o que por si só já seria suspeito o julgamento, e assim, a nossa Constituição Federal, em seu art. 5º, XXXV, diz que a lei não excluirá de apreciação do poder judiciário, lesão ou ameaça a direito.(DI PIETRO, 2010) Assim, somente o processo judicial pode dizer o direito com força definitiva, com a chamada coisa julgada.

Com base nos recursos e pluralidade de instâncias, a administração pública pode rever seus próprios atos eivados de vício ou por motivo de conveniência e oportunidade, e o recurso administrativo tramitará no máximo por três instâncias administrativas, salvo disposição diversa. (S. 473 do STF)

Aplicando o processo administrativo previsto na CRFB/88 e considerando subsidiariamente a Lei nº 9.784/99, o devido processo legal administrativo de trânsito ainda é novidade na história das relações jurídicas no Brasil, passando a ter destaque com a promulgação da Lei 9.503/97 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Krigger assim explica:

O processo administrativo, no trânsito, ainda é jovem, tendo praticamente surgido com o advento da última Carta Magna. Para abordá-lo, a base é o processo administrativo disciplinar, que é o mais comum, e do qual difere apenas num aspecto, pois aquele objetiva apurar as infrações dos integrantes da organização administrativa, enquanto que o de trânsito alcança os demais administrados. (2000, p. 85)

O processo administrativo de trânsito tem por objetivo analisar eventual infração do condutor, ou ainda, as condições do veículo. E através do processo de aplicar uma sanção administrativa, com a penalidade cabível (art. 256, CTB) a cada tipo de infração que podem ser aplicadas isoladas ou cumulativamente. (LUZ, 2011)

O processo administrativo de trânsito garante o direito do condutor que foi punido por infração de trânsito, de ter seus direitos respeitados através de que os autos de infração devem seguir rigorosamente os requisitos legais e formais para sua validação, isto se deve, segundo Medauar: “a atividade administrativa tem de se canalizar obrigatoriamente por parâmetros determinados, como requisitos mínimos para ser qualificada como legítima” (2010, p.171). Sobre o processo administrativo, Medauar corrobora ainda que:

A processualidade está associada ao exercício do poder estatal; o poder é, por si próprio, autoritário. No âmbito estatal, a imperatividade característica do poder, para não ser unilateral e opressiva, deve encontrar expressão em termos de paridade e imparcialidade, no processo pré-constituído. Daí a importância dos momentos de formação da decisão como

legitimação do poder em concreto, pois os dados do problema que emergem no processo permitem saber se a solução é correta ou aceitável e se o poder foi exercido de acordo com as finalidades para as quais foi atribuído. (2008, p.70)

Portanto, defende-se que o processo administrativo é uma oportunidade de interação entre administrador e administrado, para que ambos não sejam injustamente prejudicados ou desconsiderados seus direitos, uma vez que propicia ao cidadão participar da forma de gerir a administração, no sentido em que acontece um litígio até a conclusão, além de proporcionar um sentimento de zelo pelo cidadão para com o bem público e de conformidade por parte da administração sob seus atos. (GALVÃO, 2009)

## **1.2 Normas Gerais**

Dentro do Direito Público, o trânsito situa-se, em parte, no âmbito do direito administrativo, sendo o conjunto de princípios jurídicos que regem os órgãos, os agentes e as atividades públicas tendentes a realizar os fins desejados pelo Estado.

Segundo Celso Antônio Bandeira de Mello, o Direito Administrativo é o ramo do direito público que disciplina a função administrativa e os órgãos que a exercem.

Importante se faz relacionar o Direito Administrativo com o Direito de Trânsito, pois no Processo Administrativo de Trânsito se aplica os princípios, normas e regras gerais do Processo Administrativo em sentido lato.

Conforme Hely Lopes Meirelles, o Direito Administrativo pertence a um ramo do Direito Público, razão pela qual não são todos os princípios de hermenêutica do Direito Privado que lhe são adequados. (2007, p.49)

O Direito Administrativo é o ramo do Direito Público que tem por objeto os órgãos, agentes e pessoas jurídicas administrativas que integram a administração pública, a atividade jurídica não contenciosa que exerce os bens de que se utiliza para a consecução de seus fins, de natureza pública.

Nesse sentido, Nei Pires Mittidiero, diz que especificamente no que respeita aos seus elementos essenciais:

As relações jurídicas de trânsito conformam-se a um emergente direito autônomo, verdadeiro Direito de Trânsito, complexo de princípios e regras jurídicas, ditado pelo interesse público, regulador da movimentação de pessoas, veículos e animais nas vias terrestres abertas a circulação. (2005, p. 09)

É importante destacar que a administração de Trânsito em sua atuação e pertinente análise dos Processos Administrativos de Trânsito, baseia-se na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, na Lei n. 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) e na legislação esparsa, inclusive nas Resoluções, Deliberações e Portarias emanadas dos Órgãos pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito. (RIZZARDO, 2013) Todavia, Hely Lopes Meirelles destaca que:

Os Estados e Municípios precisam elaborar suas próprias leis processuais administrativas para disporem da matéria, e, não podem ficar atrelados à lei federal, pois cada ente possui autonomia de serviços, podendo utilizar da legislação federal de forma subsidiária. (2007)

Ressalta-se que compete privativamente à União legislar sobre o trânsito (art. 22, XI da CRFB/88), competindo aos Estados e ao Distrito Federal elaborar normas regulamentares no âmbito das respectivas competências (art. 14, II, CTB), e, aos Municípios, excepcionalmente, legislar sobre o registro e licenciamento dos veículos de propulsão e tração humana (art. 129 do CTB), concluindo, portanto, não poderem os Estados, os Municípios e o Distrito Federal legislar sobre trânsito em geral.

Porém, é observado por Nei Pires Mittidiero quanto à competência da União para legislar sobre trânsito que:

Conforme art. 22, XI da CRFB/88, sendo privativa, admite suplementariedade (tornando-se comum tacharem-se inconstitucionais, não as sendo, variadas leis estaduais e municipais sobre trânsito, sob o argumento falho de que é matéria de competência privativa da União), a formulação de normas pelos Estados, Municípios e o Distrito Federal, que

desdobrem o conteúdo de princípios ou normas gerais elaboradas pela União. (2005, p. 15)

Assim, é possível aos Estados, aos Municípios e ao Distrito Federal, legislar sobre trânsito, a luz do também disposto nos arts. 30, I e II, e 32, parágrafo 1º, ambos da CRFB/88, acrescentando-se tratar de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (art. 23, caput, CRFB/88), estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

A respeito da competência para legislar sobre trânsito, é ainda aplicável a lição de Hely Lopes Meirelles:

De um modo geral, pode-se dizer que cabe a União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover ao aspecto regional e a circulação intermunicipal em seu território, e ao município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local (art. 30, inc. I e V, CRFB/88). Realmente, a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município para atendimento das necessidades específicas de sua população. (2007, p.339)

Ao Estado cabe implantar leis de interesse regional ou intermunicipal, em vias sob sua circunscrição. Igualmente, quem organiza as vias municipais, estabelecendo sinalização, velocidade, estacionamento, dentre outros é o Município. Assim, a União cabe legislar sobre assuntos nacionais e gerais de trânsito e transporte, sempre com base na CRFB/88 e na Lei nº 9.787/99 sendo aplicada de forma subsidiária.

### **1.3 Princípios**

Os princípios são à base de um ordenamento jurídico, fundamentam o sistema normativo e propiciam a validade deste. Geralmente não tem um significado positivado na norma, uma vez que se trata do espírito que o legislador empregou na norma, é o que o Estado pretende resguardar quando cria uma constituição. Desrespeitar um princípio é muito mais grave que a norma, pois está atacando todo o ordenamento e não uma lei em

específico. Trata-se da mais grave ofensa a ilegalidade ou inconstitucionalidade. (GASPARINI, 2005)

Pela hierarquia das normas, qualquer legislação brasileira deve respeitar a nossa Constituição da República Federativa do Brasil e seus princípios. No Código de Trânsito Brasileiro em todo o seu regulamento devem-se observar os princípios da administração pública. A origem do Direito Administrativo é contemporânea ao Direito Constitucional, com a necessidade de conter os abusos do Estado e das autoridades constituídas e ratificar os princípios da igualdade e legalidade como forma de conduzir o Estado. No Brasil visam à regulamentação dos interesses sociais e do Estado. (MORAES, 2007). De acordo com Binbenbojm:

Toda a sistematização dos poderes e deveres da Administração Pública passa a ser traçada a partir dos lineamentos constitucionais pertinentes, com especial ênfase no sistema de direitos fundamentais e nas normas estruturantes do regime democrático, à vista de sua posição axiológica central e fundante no contexto do Estado democrático de direito. A filtragem constitucional do direito administrativo ocorrerá, assim, pela superação do dogma da onipotência da lei administrativa e sua substituição por referências diretas a princípios expressa ou implicitamente consagrados no ordenamento constitucional. Em tempos de deslegalização e proliferação de autoridades administrativas, sobreleva a importância dos princípios e regras constitucionais na densificação do ambiente decisório do administrador e amenização dos riscos próprios da normatização burocrática. (2008, p.38)

Para ser considerado válido o processo administrativo de trânsito deve contemplar, além dos requisitos contidos no Código de Trânsito, também os princípios constitucionais referentes à Administração Pública e direitos fundamentais (art. 37 e art. 5º, CFRB/88, respectivamente), além da lei nº 9.784/99 que regulamenta o processo administrativo no âmbito da administração pública federal.

O art. 2º da Lei nº 9.784/99 estabelece que: “A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência”

Dentre os princípios específicos do processo administrativo destacam-se os seguintes:

### **1.3.1 Princípio da Ampla Defesa**

O direito à ampla defesa, nos processos administrativos ou judiciais, com os meios de ingresso de processo e recursos a ela inerentes, foi listado no inciso LV do art. 5º da CRFB/88. É garantia constitucional que a administração pública proporcione o devido processo legal a qualquer cidadão, antes de interferir em sua liberdade de locomoção ou em seu patrimônio, processo este que compele oportunidade de contraditório, ampla defesa e recurso da decisão tomada. (MELLO, 2006)

A possibilidade de produção de provas é um dos meios inerentes à ampla defesa. Para atingir determinados fins o Estado precisa cumprir aspectos formais e materiais, assim, Reinaldo Couto afirma que:

O comando constitucional exige conjugação da ampla defesa formal – previsão normativa de que a parte possa defender as suas condutas, as suas ideias, os seus interesses e os seus direitos e de recorribilidade da decisão – com a ampla defesa material, possibilidade fática e real de apresentação e consideração dos argumentos de defesa de produção de provas necessárias à confirmação dos seus argumentos. (Curso de Direito Administrativo, 2011, p. 466)

Deve ser garantido o direito do acusado de cometimento da infração em apresentar defesa prévia, anterior à aplicação da penalidade e o código de trânsito tem suas peculiaridades como obrigatoriedade da dupla notificação, onde segundo o entendimento sumulado do STJ na súmula 312:

“No processo administrativo para imposição de multa de trânsito, são necessárias as notificações da autuação e da aplicação da pena decorrente da infração”.

Fundamenta-se, portanto, no direito do suposto infrator de estar ciente sobre o motivo pelo qual está sendo penalizado e tomar conhecimento prévio das provas que lhe são imputadas para que em momento oportuno apresente sua defesa, tendo direito à voz ativa e dar sua versão dos fatos, justificando sua conduta. Direito este que deve ser assegurado pela administração pública para convalidar o processo administrativo.

### **1.3.2 Princípio do Contraditório**

O contraditório institui que as acusações sejam específicas e com tempo razoável para a defesa, com comunicação anterior a realização dos atos processuais, onde a decisão deve mencionar todas as questões levantadas pelas partes, a fim de apresentar motivação imparcial, eficiente e técnica. (ESPÍNDOLA, 2009)

O contraditório também está previsto no inciso LV do artigo 5º da CRFB/88 para os processos administrativos e judiciais representa a necessidade de ciência dos atos judiciais ou administrativos e a possibilidade de apresentação de argumentos contrários, a fim de que seja formado julgamento entre o administrado e a administração, representando um diálogo, anterior à decisão, entre as partes.

Apesar de o princípio do contraditório abarcar a mais ampla produção de provas para auxiliar a resolução dos litígios, ainda, impõe condições de veracidade e legalidade na obtenção destas, como bem descreve Osório:

O jogo ou a relação processual não é uma “arena” sem limites. As provas que podem ou não ser admitidas sofrem uma prévia classificação legal e constitucional, ainda que calcada em conceitos indeterminados. Nem toda prova é admissível nos

processos. O meio eleito para a produção de prova é valorado pelo Direito, e a prova, em si mesma, também pode sê-lo. O certo é que vigora um sistema de provas legais. Não se pode aceitar o princípio absoluto da “íntima convicção” dos juízes ou das autoridades administrativas competentes, de modo que nem sempre a íntima convicção se traduz em uma concreta resposta estatal coerente com esse convencimento. As exigências racionais de motivação das autoridades julgadoras e de submissão do processo às leis e à ordem constitucional tornam imperiosa a classificação das provas e, mais particularmente, dos meios de provas em lícitos e ilícitos, legítimos e ilegítimos. (2005, p.513/514)

O princípio do contraditório é inseparável ao direito de defesa, que não ocorrerá sem que o interessado tenha ciência do que lhe foi imputado. Sendo garantido o direito a resposta à parte contrária para qualquer argumento apresentado pelo acusador no decorrer do processo. (DI PIETRO, 2011)

### **1.3.3 Princípio da Oficialidade**

O princípio da oficialidade tem dois aspectos: o relativo à possibilidade da Administração Pública iniciar o processo (art. 5º da Lei nº 9.784/99) e o relativo ao impulso oficial do processo (Art. 2º, XII, da Lei nº 9.784/99). O primeiro aspecto torna o processo administrativo completamente diferente do processo judicial, na forma do art. 2º do Código de Processo Civil e o segundo aspecto é comum ao processo judicial e ao processo administrativo, pois ambos desenvolvem -se por impulso oficial. (COUTO, 2011, p. 467)

Assim, tanto o administrado quanto a Administração Pública podem iniciar o processo administrativo baseado na Lei nº 9.784/99, observando que no processo administrativo disciplinar apenas a Administração Pública pode dar início.

### **1.3.4 Princípio da Supremacia do Interesse Público**

Compreende na condução das atividades e serviços públicos à promover o bem de todos, esse é o objetivo que orienta todos os presentes no Poder Público seja na edição ou na aplicação das normas. (MORAES, 2007)

O interesse público nada mais é do que o dever do Estado em observar e praticar o direito. A Constituição brasileira garante a segurança jurídica e a confiança dos administrados legitima tais preceitos, o que impede que o Estado possa causar prejuízo à particular com atos inválidos, desta forma quando houver conflito de interesses entre Estado e particular, poderá prevalecer à vontade da administração sob alegação de interesse público. (MORAES, 2007)

Apesar da supremacia do interesse público defender substancialmente o interesse público em detrimento do particular, estabelece limites para aplicação, como destaca Gasparini:

A aplicabilidade desse princípio, por certo, não significa o total desrespeito ao interesse privado, já que a Administração deve obediência ao direito adquirido, à coisa julgada e ao ato jurídico perfeito, consoante prescreve a Lei Maior da República (art.5º, XXXVI, CRFB/88). (2005, p.19)

A prioridade do interesse público em detrimento do privado, se dá pela função do Estado em alcançar o interesse geral, daí a existência de privilégios e prerrogativas que a Administração Pública tem frente ao particular. Lembrando que o princípio da supremacia do interesse público está vinculado ao da finalidade, uma vez que a Administração tem vantagem devido ao interesse geral estar envolvido e não o interesse do Estado. (MEIRELLES, 2005)

### **1.3.5 Princípio do Formalismo Moderado**

O princípio do formalismo moderado não dispensa a forma, mas consiste na adoção de formas simples, suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito ao direito dos administrados. Di Pietro possui tal ideia, afirmando que:

"informalismo não significa, nesse caso, ausência de forma; o processo administrativo é **formal** no sentido de que deve ser reduzido a escrito e conter documentado tudo o que ocorre no seu desenvolvimento; é **informal** no sentido de que não está sujeito a formas rígidas." (2002)

O objetivo principal do princípio do formalismo moderado é atuar em favor do administrado. Nesse sentido, "o processo administrativo deve ser simples, despido de exigências formais excessivas, tanto mais que a defesa pode ficar a cargo do próprio administrado, nem sempre familiarizado com os meandros processuais." (MEIRELLES, 2003)

Portanto, observa-se que o princípio do formalismo moderado reflete o princípio da igualdade, na medida em que propicia que qualquer pessoa, mesmo com conhecimentos limitados, possa ter seus atos recebidos pela Administração Pública.

### **1.3.6 Princípio da Verdade Real**

O princípio da verdade real aborda a essencialidade da busca pela verdade e não só da verdade formal. A Administração Pública poderá produzir provas com o intuito de colaborar com o administrado considerando elementos de forma de fundamental, trazendo provas que não estejam integradas no processo. Reinaldo Couto, aduz que:

Não se busca com o processo administrativo a verdade formal, trazida apenas pelo processo, tem-se como objeto primordial à busca pela verdade real. Por isso, a Administração Pública pode produzir provas ex officio, deve colaborar com o interessado para a produção das suas provas e pode considerar fundamentalmente elementos que não estejam abordados nos autos do processo. (2011, p. 468)

## **1.4 Sistema Nacional de Trânsito**

O capítulo II do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dispõe sobre o Sistema Nacional de Trânsito a fim de o caracterizar, apresentar seus objetivos, sua composição e competência.

O artigo 5º do CTB, define o Sistema Nacional de Trânsito sendo o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro, licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. Arnaldo Rizzardo expõe:

Sem dúvida, trata-se do complexo de órgãos, entidades e sistema gestor, programador e diretor do trânsito nacional, visando à administração, à coordenação, à direção no uso de veículos e das vias. (2013, p. 37)

Acrescenta ainda que:

Parte-se para o estudo da máquina administrativa, de seu funcionamento, da estrutura organizacional, das competências em expedir normas, do poder de decisão e interferência, dos órgãos que integram o Sistema. Envolvendo matéria essencialmente administrativa, sujeita-se a constantes alterações que apareceram diante da necessidade de melhorar as condições da trafegabilidade. (2013, p. 38)

O Sistema Nacional de Trânsito estabelece normas comuns e padrões no território nacional, de modo a haver um tratamento único, ou seja, a implantação de um sistema uniforme para todo o território brasileiro. (RIZZARDO, 2013) Tais regras comuns e de padrões gerais tem por objetivo alcançar sobretudo a segurança e fluidez do trânsito; padronizar critérios técnicos, financeiros e administrativos; e, estabelecer o fluxo de informações entre os seus diversos órgãos e entidades. (BRASIL, Lei 9.503/1997)

Compõe o Sistema Nacional de Trânsito os órgãos e entidades que dirigirão o trânsito, sendo eles previstos no artigo 7º e 7ºA do CTB:

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.

Art. 7º A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

São estes, órgãos administrativos, instituídos para a aplicação do Código de Trânsito, o que se realiza por meio de resoluções, circulares, portarias e de ofícios circulares. (RIZZARDO, 2013) Arnaldo Rizzardo, aduz que:

Define-se os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, com as suas respectivas composições e competências que tem por finalidades e funções tornar o Sistema uma realidade atuante, participativa e prática, implantando-se, assim, a política sobre o trânsito exigida pela situação que atualmente é enfrentada. (2013, p. 41)

Assim, a delegação de atividades para diferentes órgãos e entidades procura tornar mais flexível o Sistema Nacional de Trânsito, visto que descentraliza as decisões para não congestionar os órgãos superiores, portanto, conduz a uma solução mais rápida e eficiente na aplicação do código perante os administrados.

Analisando em relação aos processos administrativos de trânsito, pode-se perceber que, praticamente, cada um dos órgãos e das entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito são regidos por regimentos internos próprios, revelando estruturas diferenciadas e procedimentos distintos para sua interposição, análise e julgamento. (HONORATO, 2000)

#### **1.4.1 Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN**

É importante destacar a finalidade dos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, principalmente, o CONTRAN que vem a ser o órgão máximo do Sistema, com funções essenciais, por destaque as normativas, conforme explana Arnaldo Rizzardo:

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – vem a ser o órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito, com funções de coordenação, algumas executivas, mas especialmente normativas, e de competência em todo o território nacional. (2013, p. 45)

Compete ao CONTRAN estabelecer normas regulamentares referidas ao Código de Trânsito Brasileiro e as diretrizes da Política Nacional

de Trânsito, coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito objetivando a integração de suas atividades, estabelecer diretrizes do regimento das JARI, dentre outras funções essenciais para a boa aplicabilidade das necessidades e normas regulamentadoras do trânsito. (BRASIL, Lei 9.503/1997)

Em termos concretos, o CONTRAN constitui mais um órgão normativo, que expede normas e determinações, dirigidas geralmente a outros órgãos, aos quais compete atividades executórias. (RIZZARDO, 2013)

#### **1.4.2 Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN e Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE**

Estabelecem as funções dos órgãos de trânsito no âmbito dos Estados e do Distrito Federal, cabendo de modo geral e amplo, cumprir e exigir o cumprimento das leis e normas de trânsito, sobretudo, a função normativa, consultiva e recursal nestes. (RIZZARDO, 2013)

Compete aos CETRAN e ao CONTRANDIFE além de cumprir e fazer cumprir a legislação, também a elaborar normas no âmbito das respectivas competências, responder consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito, estimular e orientar a educação de trânsito, julgar os recursos interpostos e outras demandas previstas no Art. 14 do CTB. (BRASIL, Lei 9.503/1997)

A importante função normativa, dentro da competência que é reservada ao órgão, tanto territorial como em razão da matéria, não emitirá normas que disponham contra o CONTRAN, revelando um caráter suplementar e complementar. (MITIDIERO, 2005)

Quanto ao julgamentos dos recursos (processos administrativos de trânsito) interpostos, arrola-se a competência recursal no tocante das decisões das JARI (Juntas Administrativas de Recursos de Infrações) ou de demais órgãos e entidades executivos estaduais. (RIZZARDO, 2013)

#### **1.4.3 Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN**

O Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – é o órgão executivo máximo de trânsito, tendo como função básica de administrar e colocar em prática a legislação de trânsito em todo o país, executando as normas estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições. (RIZZARDO, 2013)

Não possui relação direta com os processos administrativos interpostos perante autos de infração de trânsito, pois o órgão executivo máximo não decide, nem julga ou tem finalidade consultiva, porém, tem a função de instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN ao ministro ou dirigente máximo do Sistema Nacional de Trânsito, estudando os casos omissos na legislação de trânsito e submetendo estes com proposta de solução. (RIZZARDO, 2013)

Arnaldo Rizzardo, comenta sobre a atuação do Departamento Nacional de Trânsito:

Atuando em nível nacional, pode-se dizer que constitui o órgão executor da política nacional do trânsito e das decisões do CONTRAN. Decompondo esta importante finalidade, o art. 19 do CTB discrimina uma variada gama de atribuições executivas, a começar por aquelas de caráter geral, e indo até a expedição de documentos em algumas situações particularizadas. (2013, p. 75)

Cabe à este órgão organizar e manter o Registro Nacional de Habilitação – RENACH, sendo autorizado a expedir a Permissão para Dirigir (PPD) e a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Ainda, deve também organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM, expedindo o Certificado de Registro e do Licenciamento Anual de Veículos (CRLV), se impondo ao controle do número de veículos no país, os lugares de maior concentração e outros dados reguladores. (MITIDIERO, 2005)

## **1.5 Legislação de Trânsito no Brasil**

O Código de Trânsito Brasileiro foi instituído com a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, estabelecendo a sua competência na regulamentação do trânsito. Considerando o trânsito por utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga. (BRASIL, Lei 9.503/1997)

Todavia, o Código de Trânsito entrou em vigor a partir do dia 23 de janeiro de 1998 e ainda gera muitas discussões, tanto pelo seu caráter punitivo, quanto por suas peculiaridades pouco tratadas pela doutrina. (RIZZARDO, 2013, p. 30)

Útil salientar a distinção entre trânsito e tráfego, feita por Hely Lopes Meirelles:

Trânsito é o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação; Tráfego é o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, em missão de transporte. Assim, um caminhão vazio, quando se desloca, está em trânsito; quando se desloca transportando mercadoria, está em tráfego. (2005)

Daí a distinção entre normas de trânsito e normas de tráfego: a primeira diz respeito às condições de circulação, noutra cuida das condições de transporte nas vias de circulação. (MEIRELLES, 2005) Como circulação e transporte são atividades conexas, as regras de trânsito e tráfego são editadas conjuntamente, embora distintas quando ao seu objeto e finalidades. (RIZZARDO, 2013)

A legislação de trânsito, além de seguir o previsto na Lei nº 9.503/97 e na CRFB/88, também possui sua aplicação atribuída através de normas complementares, previstas por Resoluções, Deliberações e Portarias dos órgãos que possuem competência normativa dentro do Sistema Nacional de Trânsito. (RIZZARDO, 2013)

Diante clara previsão pelo art. 12 do CTB quanto as competências e atribuições do CONTRAN, Arnaldo Rizzardo dispõe que:

Todas Resoluções, Portarias e demais circulares (deliberações) que forem emitidas, terão força de lei, obrigando não apenas as parte diretamente atingidas, mas a sociedade em geral. Desde o momento que a lei delega a um órgão expedir normas sobre determinadas matérias, tais normas obrigam, não se permitindo o descumprimento em razão de não inseridas em leis específicas. (2013, p. 54)

O mesmo é válido para as Resoluções, Portarias e Deliberações dos CETRAN e do CONTRANDIFE, que assim como o CONTRAN, são órgãos do Sistema Nacional de Trânsito que possuem previsão pelo CTB de competência para elaborar normas no âmbito das respectivas competências, ou seja, estaduais e do Distrito Federal que não disponham contra o CONTRAN. (RIZZARDO, 2013)

Dentre toda a legislação vigente que contempla a regulamentação do trânsito e sua aplicabilidade aos administrados, há portanto o Processo Administrativo relacionado ao trânsito, sendo este previsto no Capítulo XVIII do CTB e regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com a Resolução nº 149, publicada em 16 de outubro de 2003, cujo entraria em vigor 180 dias após a sua publicação. (MITIDIERO, 2005)

Logo, está estipulado entre os artigos 280 e 290 do Código de Trânsito Brasileiro, e para ser convalidado, a sua aplicação deve estar devidamente fundamentado nos princípios constitucionais. Deste modo, contemplando o juízo natural, ampla defesa, contraditório e a fundamentação decisória. (MITIDIERO, 2005)

Porém, apenas no dia 15 de julho de 2004, após ter sido prorrogado o prazo máximo para os órgãos e entidades de trânsito adequarem seus procedimentos, através da Resolução nº 156, publicada em 22 de abril de 2004, que o processo administrativo de trânsito passou a vigorar. (MITIDIERO, 2005)

## **CAPÍTULO II – PECULIARIEDADES DO DIREITO DE TRÂNSITO**

É de conhecimento que o Direito de Trânsito não se refere apenas à veículos automotores, mas à todas formas de locomoção do cidadão. O Direito de Trânsito apresenta regras que devem ser obedecidas para garantir aos cidadãos mobilidade e segurança no exercício do seu direito de ir e vir, seja através de veículos ou como pedestres.

No que diz respeito em regular o trânsito de veículos automotores, o cidadão ao descumprir determinada regra imposta pelo Código de Trânsito e toda Legislação de Trânsito pertinente, passa a cometer uma Infração de Trânsito, onde o Estado impõe sobre este determinado ato administrativo de aplicação de penalidade, através da Autuação e/ou de Medidas Administrativas sobre seu veículo e/ou Permissão/Habilitação para dirigir.

Portanto, para a compreensão do Processo Administrativo de Trânsito é necessário abordar a forma em que o Estado coloca em prática sua imposição de penalidade sobre o cidadão em relação ao Direito de Trânsito.

### **2.1 Infração de Trânsito**

Segundo Arnaldo Rizzardo, é indispensável antes de entrar nas espécies de infrações cometidas durante a circulação de veículos, proceder algumas conceituações e distinções:

O termo infração corresponde a todo desrespeito ou vulneração de leis, sendo ampla a abrangência, pois atinge

qualquer dispositivo da ordem jurídica vigente em um país. Compreende as leis constitucionais, penais, civis e as administrativas. No caso específico, restringe-se à observância do trazido pelo Art. 161 do vigente CTB. (2013, p. 395)

É previsto pelo Art. 161 do CTB, “Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX”.

Da mesma forma, o anexo I do CTB estabelece que infração de trânsito é a “inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito”.

Importante quanto às resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) é que terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções. (Art. 161, Lei 9.503/1997, Parágrafo único)

Para que uma conduta seja passível de punição ao infrator, além de ir contrária à legislação de trânsito, também deve ser tipificada como infração. (SILVA, 2008)

A infração de trânsito trata-se de uma conduta humana típica, contrária ao direito, imputável independente de dolo ou culpa e que a lei estipula uma pena, diferenciando-se de um crime, pois este, engloba ingredientes mais graves referentes à injuricidade, ao elemento subjetivo, resultado e periculosidade perante a sociedade. (RIZZARDO, 2008)

A infração de trânsito trata-se de inobservância do que é regulamentado no Código de Trânsito brasileiro, este é o conceito material. Formalmente é um fato típico, antijurídico e culpável ocorrido no trânsito ou relacionado ao bem tutelado pela legislação viária. (MITIDIERO, 2005)

Para o ato administrativo de aplicação de penalidade de multa por infração de trânsito, o objeto do qual dispõe o ato é o infrator de trânsito. Assim, inexistente o ato infracional de trânsito em face de passageiro, visto que o CTB não admite tal possibilidade, por exemplo. (MELLO, 2003) Mello ainda expõe que:

São infratores de trânsito ou possíveis infratores os sujeitos elencados pelo Art. 257, caput, do CTB, quais sejam: o condutor, o proprietário, o embarcador e o transportador. Vale salientar que o infrator de trânsito pode ser pessoa física ou jurídica, sendo que obviamente não há possibilidade de o condutor ser pessoa jurídica. (2003)

O proprietário é o responsável pelas infrações referentes à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar. (BRASIL, Art. 257, §2º, Lei 9.503/1997)

Independentemente de quem seja o condutor, o proprietário é o responsável solidário por qualquer infração cometida alienada ao veículo de sua propriedade, caso não indique o real infrator no prazo legal. O prazo de indicação do real condutor deverá estar indicado na notificação de autuação. (Art. 257, §7º c/c 282, §3º da Lei 9.503/1997)

O condutor é a pessoa física que dirige veículo automotor ou elétrico em via pública e é o responsável pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo. (BRASIL, Art. 257, § 3º, Lei 9.503/1997)

São exemplos de outros possíveis infratores de trânsito: a) pedestres (Art. 254, Incisos I a VI, Lei 9.503/1997); b) seguradora, quando não promove a baixa de veículo (Art. 126, parágrafo único c/c Art. 24, Lei 9.503/1997); e/ou, quando não comunica a perda total de veículo e não devolve as placas e documentos (Art. 24, Lei 9.503/1997).

Na matéria do CTB vem prevista uma graduação de infrações, numa classificação que divide em gravíssimas, graves, médias e leves. A infração gravíssima é aquela que representa desobediência a princípios basilares do trânsito ou que ofende as principais regras de direção. Já nas graves há uma diminuição do teor ofensivo, e assim se segue na ordem decrescente para as médias e leves. (RIZZARDO, 2013)

## 2.2 Autuação

A autuação é o ato administrativo que o agente de trânsito realiza ao preencher um Auto de Infração após flagrar um acontecimento tipificado como infração, no intuito de levar a situação fatídica ao conhecimento da autoridade de trânsito, que por sua vez iniciará o devido processo legal de trânsito e aplicação de penalidade se for o caso. (Silva, 2008) Nas palavras de Arnaldo Rizzardo:

E autuar é anotar, registrar, reproduzir no papel o que acontece na via quando envolvida a circulação. Quem está fiscalizando ou controlando o trânsito, verificada alguma conduta que contrarie a lei, tem a incumbência de lavrar registro, isto é, de fazer o auto com anotação dos dados do veículo, do condutor e do fato. Não é preciso aguardar a chegada do condutor ou proprietário para lavrar o auto de infração. (2013, p. 568)

O auto de infração é um documento escrito, numerado em série, revestido de formalidades, pelo menos com três vias, sendo uma delas obrigatoriamente destinada a quem se impute a infração. (SILVA, 2001)

Há modelos próprios para lavrar os autos, onde se especificam os dados que serão apostos, tais dados coincidem com os exigidos pelo CTB. (RIZZARDO, 2013) A Resolução 404/2012 do CONTRAN dispõe sobre os meios ou suportes para sua realização. Estabelece o §1º do art. 2º:

O auto de infração 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 definitivo pelo órgão máximo executivo de trânsito da União; 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.

Os requisitos que devem constar na lavratura do auto de infração estão previstos no artigo 280 do CTB:

**Art. 280.** 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.

A primeira exigência do Art. 280 refere-se ao tipo de infração, segundo a capitulação do CTB. Deverá a infração incidir em alguma das figuras expressamente previstas e se o comportamento contrariar o código, mas não encontrar enquadramento em qualquer dos tipos para os quais são estabelecidas penalidades, nada sofrerá o infrator, a menos que alguma norma seja introduzida a respeito. (RIZZARDO, 2013)

Deve conter também a localização da conduta no tempo, com o local, data e horário do cometimento da infração, a identificação do veículo, como nos números de placa, marca, ano de fabricação, número de registro e do licenciamento, a identificação do órgão a que pertence a autoridade que surpreendeu a ocorrência da infração, a assinatura do infrator e até um

pequeno histórico ou planta do local, se possível, ficarão inseridos no auto de infração. (RIZZARDO, 2013)

Deve-se observar pelo infrator que a assinatura do mesmo no auto de infração valerá como notificação do cometimento da infração de trânsito, conforme o previsto na Resolução 404/2012 do Contran, no §5º do art. 2º:

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

### **2.3 Competência para Lavratura do Auto de Infração de Trânsito**

Sempre surgem dúvidas sobre quem pode lavrar o auto de infração e, mais, sobre a competência para quem pode atuar na fiscalização de trânsito. O CTB no Art. 280, §4º aduz que:

“O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.”

A partir da vigência do CTB, nomeiam-se agentes, mais frequentemente, para desenvolver atividades relacionadas ao trânsito, e especialmente à sua fiscalização. (RIZZARDO, 2013)

O CTB vigente, no §4º do art. 280, alterou significativamente a matéria relativa à competência para lavrar o auto de infração. Não apenas aos policiais militares restringe-se tal função desde que haja convênio, mas estende-se a servidores civis, isto é, estatutários e celetistas. A exceção está na contratação de celetistas por prazo determinado, em razão da rigidez das normas legais de contratação temporária. (RIZZARDO, 2013)

No entanto, como condição essencial, para exercerem atividades no trânsito é necessária a nomeação pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência. Porém, não parem dúvidas sobre a

competência do servidor celetista em autuar infrações de trânsito, mantendo-se a palavra celetista citada no dispositivo, ou seja, para enfraquecer as posições tendentes a impugnar os autos de infrações lavrados por celetistas. (RIZZARDO, 2013)

Ressalta-se que na órbita municipal, a fiscalização, autuação e aplicação de penalidades mais leves, até a multa e as medidas administrativas previstas, serão de competência do município que deverá organizar-se com órgão, pessoal e equipamentos próprios. Nas vias federais, desempenharão as funções relativas ao trânsito os policiais militares federais e os policiais rodoviários federais. (RIZZARDO, 2013)

## **2.4 Notificação**

A notificação de infração de trânsito é estabelecida pelos artigos 281 e 282 do Código de Trânsito brasileiro em duas etapas: Notificação de Autuação de Infração de Trânsito (NAIT) e Notificação de Aplicação de Penalidade (NIP).

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. (Redação dada pela Lei nº 9.602, de 1998)

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.

### **2.4.1 Notificação de Autuação de Infração de Trânsito - NAIT**

A notificação de autuação é emitida e encaminhada ao proprietário do veículo pelo órgão atuador para informar o cometimento da infração de trânsito, podendo também ser encaminhada ao próprio condutor pelo agente

autuador em caso de abordagem no local de cometimento da infração, ou seja, a notificação de autuação tem o afim de dar ciência ao proprietário e/ou condutor a existência de uma infração de trânsito cometida. (RIZZARDO, 2013)

Sendo assim, a notificação de autuação não tem o condão de aplicar multa, impor penalidade e sequer atribuir pontos a CNH do proprietário do veículo ou do condutor. (SAVEDRA, 2017)

A notificação de autuação está prevista no art. 280 do CTB, e deverá constar requisitos formais, como: tipificação da infração; local, data e hora do cometimento da infração; caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação; o prontuário do condutor, sempre que possível; identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração; assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

Acrescenta-se a isto o fato que, quando assinado o auto de infração pelo condutor, sendo o mesmo proprietário do veículo, este valerá como a própria Notificação de Autuação, uma vez que, esta tem como objetivo apenas notificar o condutor de uma suposta infração cometida com o seu veículo, conforme art. 3º, § 5º da Resolução CONTRAN nº 619/16.

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

Da notificação de autuação constará data do término do prazo para a apresentação de defesa da autuação (defesa prévia) pelo proprietário do

veículo ou condutor infrator devidamente identificado, que não será inferior a 15 (quinze) dias contados da data da notificação de autuação. (RIZZARDO, 2013)

Por fim, temos que a notificação de autuação é o ato pelo qual o Agente Autuador ou Órgão Autuador notifica ao proprietário que uma suposta infração fora cometida com o seu veículo. Da notificação de Autuação poderá ser apresentado o pedido de troca de real infrator, defesa de autuação (defesa prévia), pedido de conversão de penalidade em advertência e Antecipação da notificação de penalidade (para agilizar os casos de pagamento). (SAVEDRA, 2017)

#### **2.4.2 Notificação de Aplicação de Penalidade – NAP**

A notificação de penalidade ocorre quando efetivamente é aplicada a penalidade, isto é, quando não há a apresentação de Defesa Prévia ou se apresentada foi julgada improcedente, quando ocorre ou não a troca de real infrator, e ainda quando não há a apresentação de pedido de conversão de penalidade em advertência ou este foi julgado improcedente. (SAVEDRA, 2017)

Se convalidar o ato, terá que proceder o encaminhamento ou expedição da notificação, possível de efetivar-se pelas mais variadas formas existentes, como simples remessa postal, entrega pessoal, carta com aviso de recebimento, fax, internet, meios estes previstos ao tempo da Res. 829/1997, art. 1º, parágrafo único. Nesse entendimento, Rizzardo aduz:

“O importante é que o proprietário tenha ciência das infrações cometidas com o seu veículo, porque, além de responder solidariamente por elas, deve abster-se de entregá-lo a condutor que seja infrator contumaz.” (2013, p. 586)

Alguns aspectos importantes devem ser levados em conta com relação a notificação de penalidade, uma vez que, a notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos, bem como que, da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração,

que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade, que no caso, nunca poderá ser anterior à data para pagamento de seu valor. (SAVEDRA, 2017)

Diante disso, a notificação de penalidade é o ato pelo qual a multa de trânsito é efetivamente aplicada, sendo computado pontos na CNH do proprietário ou condutor e cobrado o valor do recolhimento da multa, além de outras aplicações legais previstas no CTB e demais legislação pertinente. Ressalta-se destacar que da penalidade caberá Recurso de 1ª Instância e de Recurso de 2ª Instância. (RIZZARDO, 2013)

## **2.5 Penalidades**

A penalidade de multa por infração de trânsito, trata-se de um ato punitivo amplamente previsto pelo Código de Trânsito brasileiro, sendo uma penalidade necessariamente aplicada a todas as infrações tipificadas ao longo do Capítulo XV do CTB.

Desta forma, o ato administrativo válido tem que ter seu conteúdo lícito, ou seja, além de não contrariar a lei, seja também permitido pela lei, o que decorre o princípio da legalidade e da reserva legal. (MELLO, 2009) O infrator da legislação de trânsito poderá sofrer as seguintes penalidades previstas no Código de Trânsito brasileiro:

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;
- V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- VI - cassação da Permissão para Dirigir;

## VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

A possibilidade de aplicação das penalidades, pela própria Administração Pública, decorre dos atributos formais e legais característicos dos atos administrativos. O poder de polícia seria ineficiente se não fosse coercitivo e não tivesse aparelho de sanções para os casos de desobediência da ordem legal da autoridade competente. (HONORATO, 2000)

### **2.6 Identificação do Infrator e Atribuição dos Pontos**

As penalidades serão impostas ao condutor quando identificado, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados no Código de Trânsito brasileiro. (Art. 257, CTB)

Vale ressaltar que ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração que faça referência à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, e em todos os casos de não identificação do condutor no ato da infração. Ao condutor caberá responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo. (Art. 257, CTB)

Resta vinculado através dos artigos 258 e 259, do CTB, a imposição de penalidade de suspensão do direito de dirigir por meio de aplicação de pontos, não podendo computar-se mais de 21 pontos. Essa computação de pontuação referente às infrações de trânsito terá validade no período de doze meses, conforme Resolução 182/2005 do CONTRAN.

A cada infração cometida e devidamente imposta pelo poder público aos usuários da via, será atribuído um determinado número de pontos, que poderá gerar um aumento do valor das multas e suspensão da CNH. O

artigo 259, do CTB, prevê a seguinte quantidade de pontos atribuídos as infrações: Gravíssima: 7 (sete) pontos; Grave: 5 (cinco) pontos; Média: 4 (quatro) pontos; Leve: 3 (três) pontos.

Assim, o cômputo da pontuação referente às infrações de trânsito, para fins de aplicação da penalidade de suspensão da licença para dirigir, passou a vigorar a partir do art. 3, I da Resolução 182/2005 do CONTRAN. Não há que se falar em inconstitucionalidade da referida norma, vez que compete a União legislar sobre trânsito (art. 22, XI da CRFB/88), cabendo ao CONTRAN estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição de penalidade (art. 12, IX da CTB). (HONORATO, 2000)

## **2.7 Medidas Administrativas**

As medidas administrativas são providências que deverão ser adotadas pela autoridade de trânsito ou seus agentes quando há prática de infrações. As autoridades de trânsito e seus agentes devem adotar a ordem, o consentimento, a fiscalização, das medidas administrativas e coercitivas a seu cargo com o objetivo prioritário de proteger a vida e a incolumidade física da pessoa. Não lhes compete buscar fim diverso ou de todo apartado do objetivo inculcado pela legislação de trânsito. (RIZZARDO, 2013)

A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas no CTB e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

- A) Retenção do veículo;
- B) Remoção do veículo;
- C) Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação
- D) Recolhimento da Permissão para Dirigir;
- E) Recolhimento do Certificado de Registro;
- F) Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
- G) Transbordo do excesso de carga;

H) Realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

I) Recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos;

J) Realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.

## **CAPÍTULO III – O PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO E SUAS INSTÂNCIAS RECURSAIS.**

A punição por violação das normas de trânsito é caracterizada por ser um ato administrativo punitivo, através do Auto de Infração, que deve preencher requisitos essenciais e legais, contudo, é mister que se analise com a devida profundidade os elementos e pressupostos que o compõem.

Sendo assim, se o cidadão entender que fora prejudicado em razão de algum ato administrativo punitivo aplicado pelo Estado (Auto de Infração e/ou Medida Administrativa), principalmente que esteja em desacordo com os requisitos essenciais e legais em que deve obedecer, logo, nasce o direito constitucional de defesa e com ele, a oportunidade de apresentar recurso no processo administrativo.

### **3.1 Do Processo Administrativo de Trânsito**

No caso do Processo Administrativo de Trânsito, em um lado da relação jurídica figura a Administração Pública e no polo oposto encontra-se o suposto infrator.

O processo administrativo pode ser instaurado mediante provocação do interessado ou por iniciativa da própria Administração, ou seja, de um lado o administrado que deduz uma pretensão em defesa dos seus direitos, e de outro, a Administração que age como parte que atua no próprio interesse e nos limites impostos por lei. (DI PIETRO, 2006)

Além da relação bilateral entre as partes, o Processo Administrativo dispensa, em regra, formas rígidas em relação aos procedimentos judiciais, pois há adoção de formas simples, suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados (BRASIL, art. 2º, parágrafo único, XI, Lei nº 9.784/99).

Em matéria de trânsito, quatro são os pressupostos para interposição do processo administrativo: A) motivação; B) singularidade; C) legitimidade; D) tempestividade:

A motivação é a exposição dos motivos, a fundamentação de uma pretensão, pois é necessário que o interessado mencione as razões e fundamentos do pedido. (SILVA, 2001)

A singularidade é a aplicação do princípio da unirrecorribilidade, que consiste na proibição de interposição simultânea de mais de um recurso, referente ao mesmo auto de infração. (SILVA, 2001)

A legitimidade tem ligação ao interesse de interpor o processo, por parte do proprietário do veículo, do condutor infrator ou da autoridade que impôs a penalidade. Portanto, possui legitimidade aquelas pessoas que estiverem ligadas ao auto de infração, consoante do rol estabelecido no artigo 257, do CTB. (SILVA, 2001)

Já a tempestividade, refere-se ao processo administrativo em matéria de trânsito, se interposto em tempo hábil, isto é, dentro do prazo estabelecido pelo CTB. (SILVA, 2001)

A prescrição existe no processo administrativo, porque o particular não poderá permanecer para sempre sujeito a sanção administrativa, nem o Estado poderá ser prejudicado na inércia do administrado. (SILVA, 2001) E ainda expõe:

O processo administrativo a ser interposto pelo autuado terá prazo não inferior a trinta dias, sendo contado a partir da data da notificação. O prazo estipulado para interposição deverá constar na notificação, conforme artigo 286, caput do CTB. (2001)

Portanto, muito importante se faz o Processo Administrativo referente às Infrações de Trânsito, por se tratar de interesse e bem-estar dos administrados. O contraditório e a ampla defesa obedecem às regras do Direito Administrativo, sob orientação dos direitos e garantias assegurados pela Constituição Federal (Art. 5, inc. LV), a fim de garantir uma decisão justa por parte da administração pública.

### **3.2 Competência para Julgar**

A competência para julgar os processos administrativos de trânsito não apenas estará restrita à jurisdição sobre o local onde se praticou a infração. Há também a competência em razão da matéria que pode ser da esfera de uma ou outra autoridade, existindo a competência em relação à circunscrição (territorial) e a competência em relação a matéria. (RIZZARDO, 2013)

Em relação à competência territorial, a autoridade que exerce jurisdição sobre a via é a competente em instaurar ou julgar os processos administrativos. Já discriminando o CTB a competência em razão das infrações, uma série de infrações serão atribuídas a vários órgãos, tratando de competência em relação a matéria. (RIZZARDO, 2013)

Exemplo: Competência Territorial: Art. 208, CTB: Avançar sinal vermelho do semáforo. Competência Material: Art. 165, CTB: Dirigir sob influência de álcool (Previsto na legislação com medida administrativa referente ao direito de dirigir do condutor/infrator).

Cada órgão autuador é responsável por analisar e julgar os recursos das infrações aplicadas por seus agentes autuadores. Na dificuldade da identificação do órgão autuador, localiza-se este na parte superior da

notificação, portanto, aquele que realizar a emissão da notificação será o competente a ingressar o processo e de julgar o mesmo. (RIZZARDO, 2013)

É de indiscutível importância o dever de a Administração Pública decidir e ainda, fundamentar suas decisões quando estas implicarem diretamente no patrimônio dos administrados e na aplicação de sanções. (FILHO, 2013). Tão importante quanto à decisão é a fundamentação que a motivou, para Didier Jr:

Não é à toa que o texto constitucional expressamente atribuiu a sanção de invalidade à decisão não-motivada. Para que esta sanção seja aplicada, é necessário que o ato (decisão) contenha um defeito (ausência de fundamentação). [...] É justamente porque há (existe) decisão, em tais hipóteses, que ela pode ser anulada pelo tribunal para que outra seja proferida (não se anula o que não existe). Trata-se de vício gravíssimo, que pode ser conhecido de ofício e permite a sua invalidação mediante o ajuizamento da ação rescisória. (2013, p. 333)

A situação acarreta graves dúvidas e certa complexidade na solução. Exemplificando o artigo 22, VI, do CTB, indica a aplicação pelos órgãos das penalidades por infrações previstas no CTB, com exceção daquelas discriminadas nos incisos VII e VIII do artigo 24 do CTB. (RIZZARDO, 2013)

Importante se faz quanto a esses elementos para identificar qual órgão é o responsável pela infração e em qual se tem a competência de julgar e ingressar o processo administrativo de trânsito. (RIZZARDO, 2013)

Fim do julgamento, a autoridade competente de imediato providenciará a notificação aos interessados sejam notificados da decisão, se for de absolvição resultará no arquivamento do auto de infração e em caso de condenação, cientificará do prazo para recurso e da imposição da penalidade. (KRIGGER, 2000).

### **3.3 Defesa Prévia ou Defesa de Autuação**

Exercer o direito a defesa faz com que o administrado participe das atividades administrativas fomentando seu interesse na atividade da Administração Pública, uma vez que precisa conhecer para se defender de eventual injustiça e faz com que os administradores não se acomodem e procurem sempre aprimorar suas atividades. Nas palavras de Abreu:

(...) Quando o acusado prefere recorrer, passa a analisar mais detidamente as circunstâncias de cada infração, que lhe possa ser imputada. Alcança melhor o espírito da lei na definição das figuras legais; aperfeiçoa-se em seu procedimento. Com isso também impõe que o órgão repressor se esmere e tome mais consciência de sua missão. (2001, p. 6/7)

Todo infrator tem o direito de inconformar-se com a punição a ele imposta, se a considere injusta. E usar os recursos legalmente previstos, constituindo advogado, ou defendendo-se pessoalmente, se a infração é administrativa, prevista no Capítulo XV. A defesa prévia mesmo não estando expressa no CTB deverá ser respeitada no seu mais amplo sentido para convalidar o processo junto aos preceitos constitucionais, garantindo aos envolvidos tudo o que concerne a ampla defesa e anterior à aplicação de qualquer eventual penalidade, devendo ser apresentada no prazo que não será inferior a quinze dias contados da data da notificação de autuação, conforme aduz o art. 3º, §3º da resolução 404 do CONTRAN. A admissão à defesa anterior a imposição de penalidade fora expedida pelo CONTRAN, através da resolução nº 149/2003.

É de grande valia a defesa prévia para agilizar o processo e diminuir o número de recursos a JARI que eventualmente seriam julgados procedentes. Trata-se da exposição de fatos que impliquem na nulidade do auto de infração, nesta fase apenas se discute a consistência do auto de infração com a defesa sendo apresentada a autoridade competente na circunscrição sobre a via. (KRIGGER, 2000).

Em contraposto, outra corrente aponta que a defesa da autuação ou defesa prévia será fundamentada na inconsistência, possíveis irregularidades do Auto de Infração e o respeito ao prazo máximo para

expedição da notificação da autuação. E deixando a análise do mérito para o recurso em primeira instância junto à JARI, limitando a defesa ao aspecto formal do processo. (SILVA, 2008)

Há, portanto, a controvérsia de que no decorrer de qualquer processo deve ser garantida e oportunizada a mais ampla defesa ao interessado, onde a defesa prévia deve apreciar todos os argumentos apresentados. A simples análise formal ignorando o mérito na defesa prévia é séria violação ao texto constitucional, extrai-se das lições de Justen Filho:

“Também haveria frustração do princípio da ampla defesa se a audiência do particular fosse posterior à prática do ato estatal. Não existe ampla defesa quando apenas se assegura a garantia do recurso, sem a oportunidade para a manifestação prévia” (2011, p. 337)

Após julgada a defesa prévia, a legislação obriga a autoridade de trânsito expedir nova notificação ao proprietário, sob pena de incorrer em vício formal e causar nulidade da autuação. Esta notificação pode ser feita por meio de remessa postal ou qualquer meio que assegure o conhecimento do interessado. (SILVA, 2008) Ainda, Justen Filho complementa que sobre a notificação:

A forma de realização da notificação dos interessados dependerá das circunstâncias. Como regra, aplica-se o princípio da ciência efetiva e real da pessoa física interessada ou da que dispuser de poderes para representar a pessoa jurídica interessada. Poderão ser utilizados os meios admitidos processualmente, tais como a comunicação pessoal por meio de servidor. Mas também se permitirá a utilização de outros meios, tais como correio ou publicação pela imprensa. (2011, p. 331)

### **3.3.1 Conversão da Penalidade em Advertência por Escrito**

Denotando que a finalidade máxima das penalidades aplicadas por meio dos autos de infração é a reeducação do condutor e/ou proprietário, não tendo como intuito do CTB apenas reprimir ou punir os mesmos, abrem-se

possibilidades de substituição da penalidade por advertência. (RIZZARDO, 2013)

Para operar tal conversão, estabelece o Código critérios muito objetivos, tratando da exigência do cumprimento dos seguintes requisitos previstos do CTB (Lei 9.503/1997):

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.

Os critérios subjetivos em relação ao deferimento da conversão, aparece através do arbítrio reconhecido à autoridade de trânsito, por depender do seu entendimento. (RIZZARDO, 2013)

Interessante se faz que o próprio infrator tem legitimidade para requerer à autoridade de trânsito a aplicação da penalidade de advertência por escrito, até o término do prazo para a apresentação da defesa de autuação. (HONORATO, 2000) Nesse entendimento, Rizzardo aduz que:

Uma vez atendida a pretensão, não se aplica a penalidade pecuniária e pontuação, mas lembra-se que a aplicação da advertência não faz incidir a agravação de cometer a mesma infração mais de uma vez no período de 12 meses, multiplicando-se, nas infrações posteriores, o valor da multa pelo número de infrações cometidas, computada também a anterior em que fora concedida substituição por advertência. (2013, p. 548)

### **3.4 Recurso JARI**

O termo JARI significa Junta Administrativa de Recursos e Infrações. As JARI's são órgãos colegiados componentes do Sistema Nacional de Trânsito (Art. 7º, VII, CTB) responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos próprios órgãos ou entidades executivos de trânsito ou executivos rodoviários. (SILVA, 2001)

O CTB dispõe no Artigo 16 que todos os órgãos ou entidades executivos de trânsito ou rodoviário devem criar e instalar a JARI, funcionando junto ao respectivo órgão de trânsito instituidor que deverá conceder apoio administrativo e financeiro. A junta, como o próprio nome sugere, se constituirá num colegiado que ficará responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades impostas pelos autos de infração de trânsito. O funcionamento da JARI e demais detalhes estarão mencionados em regimento próprio, tendo em vista que as diretrizes são fixadas pelo CONTRAN (Art. 12, VI, CTB). (MARTINS, 2006)

A competência da Junta Administrativa de Recursos e Infrações é prevista no Artigo 17 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 17. Compete às JARI:

- I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;
- III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Salienta-se que tratando de JARI's de órgãos ou entidades municipais, deverão credenciar-se juntos aos CETRAN (Conselho Estadual de Trânsito), se forem dos Estados ou Distrito Federal, aos CETRAN's respectivos ou ao CONTRANDIFE, e se JARI's atuantes rentes aos órgãos ou entidades executivos rodoviários da União e a Polícia Rodoviária Federal, junto ao DENATRAN. (MITTIDIERO, 2005)

O recurso será apresentado perante a autoridade que impôs a penalidade, que por sua vez encaminhará à JARI no prazo de dez dias úteis subsequentes a entrada na repartição de trânsito, mesmo que intempestivo, irá remeter, justificando em um despacho. Fica a critério do suposto infrator

recolher ou não o valor da multa em discussão, a jurisprudência dispensa enquanto existir pleito administrativo ou judicial. (RIZZARDO, 2013)

Recebida a autuação e não havendo defesa prévia no prazo legal, o ato administrativo denominação autuação ou auto de infração será convertido em multa/penalidade, pela autoridade de trânsito, impondo-se medidas administrativas ao condutor ou ao proprietário do veículo envolvido. (HONORATO, 2000)

Se apresentada a defesa prévia e não estando satisfeito com o julgamento desta, é defeso ao acusado apresentar recurso, que, para contemplar o texto constitucional o recurso não pode ser julgado simplesmente com a fundamentação de decisão anterior, deve apreciar todos os fundamentos de fato e de direito apresentados. (JUSTEN, 2011)

A decisão da JARI não é definitiva. O início do prazo para eventual recurso se dá na data da ciência do suposto infrator, através de publicação na forma de edital, por meio da imprensa ou de notificação. A forma mais comum é a prova do envio da carta mediante comprovação do registro postal é suficiente para comprovar a notificação. O condutor responsável pela suposta infração e a autoridade que aplicou a infração são parte legítimas para recorrer das decisões proferidas. (RIZZARDO, 2013).

O recurso à JARI, como todo e qualquer recurso é dotado de efeito devolutivo que significa que se devolve à instância superior (para qual se recorre) o conhecimento da matéria atinente a decisão recorrida (reexame da decisão). (MARTINS, 2006)

### **3.4.1 Efeito Suspensivo Administrativo**

Em direito processual civil e em direito administrativo, dois são os efeitos dos recursos: o devolutivo e o suspensivo. Regra geral, os recursos de trânsito possuem o efeito devolutivo. O efeito suspensivo é exceção à regra, por isso merece destaque quanto à identificar as suas possibilidades. (SILVA, 2001)

O efeito devolutivo consiste em devolver ao órgão a que se recorre o conhecimento da matéria em debate. O efeito suspensivo consiste em suspender a execução do ato ou atividade decorrida enquanto não julgado o recurso. É possível que o legislador tenha se equivocado ao afirmar que o efeito suspensivo pode ser concedido pela autoridade que impôs a penalidade, uma vez que o recurso de trânsito estaria sendo apreciado pela JARI, logo, seria a própria quem deveria conceder o efeito suspensivo do recurso, o qual não foi julgado no prazo de trinta dias. (SILVA, 2001) Di Pietro aduz em referência aos efeitos do recurso que:

Em regra os recursos na via administrativa possuem apenas o efeito devolutivo, mas pode ser concedido efeito suspensivo quando se tratar de grave lesão e de difícil reparação. Com o efeito suspensivo o ato não produz efeitos, e por consequência lógica não causa qualquer lesão, sendo assim, enquanto não for decidido o recurso interposto no prazo legal. Logo enquanto aguarda a decisão do recurso administrativo não há que se falar em ação judicial por falta do interesse de agir. (2011)

A dúvida constante quanto à possibilidade do efeito suspensivo no Recurso de Trânsito, transcrito no Código de Trânsito Brasileiro, é motivada pela contradição no próprio artigo 285, onde em seu §1º prevê que não terá efeito suspensivo e logo depois no §3º aduz que se por motivo de força maior, caso não julgado dentro do prazo previsto, a autoridade poderá conceder-lhe efeito suspensivo. (RIZZARDO, 2013)

O entendimento já pacificado do STJ é de que nos processos administrativos de trânsito referentes à multa se aplica o disposto no art. 285, §1º do CTB interpretado juntamente com o estipulado no art. 286 do mesmo dispositivo legal e se aplica o efeito suspensivo enquanto durar o processo para renovar o licenciamento anual do veículo sem pagamento antecipado do valor da possível multa, conforme julgado que segue:

PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DE VEÍCULO. MULTA DISCUTIDA EM RECURSO ADMINISTRATIVO. VIOLAÇÃO AOS ARTIGOS 128, 131, § 2º, 285, § 1º E 286, DA LEI Nº

9.503/97. LITISCONSÓRCIO PASSIVO NECESSÁRIO (ART. 47, CPC).

1. O recurso administrativo interposto e pendente contra a imposição de multa de trânsito impede seja seu pagamento demandado pela administração pública para a renovação da licença.

[...]

3. O artigo 285, §§ 1º e 3º e art. 286 do Código Nacional de Trânsito dispõem: "Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual o remeterá à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

(...) § 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo".

(...) Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

4. A legislação atinente à espécie, especialmente, o art. 285, do CNT, que regulamenta o processamento e os efeitos do recurso interposto contra a decisão da autoridade de trânsito, deve ser interpretado à luz do art. 286 do CTB, mormente, porque a jurisprudência desta Corte no exame de hipótese análoga decidiu pela inexigibilidade da multa de trânsito na pendência de recurso, o que impede seja seu pagamento demandado pela administração pública para a renovação da licença. Precedentes do STJ: RESP 249078/MG, Franciulli Netto, DJ de 21.08.2000 e RESP 828575/MG, Relator Ministro Castro Meira, DJ de 01.08.2006.

[...]

(REsp 753.340/RJ, Rel. Ministro LUIZ FUX, PRIMEIRA TURMA, julgado em 08/05/2007, DJ 11/06/2007, p. 269)

### **3.5 Recurso ao CETRAN, CONTRANDIFE e CONTRAN das decisões proferidas pela JARI.**

Como já aduzido anteriormente, sabemos que o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN é o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito com sede no Distrito Federal, composto por representantes de vários seguimentos do poder público compondo uma equipe multidisciplinar, conforme art. 7º, I e 10 do CTB.

É de responsabilidade do CONTRAN estabelecer diretrizes gerais de abrangência nacional para o funcionamento dos órgãos subordinados e seu regimento interno, normatizar a aplicação do Código Brasileiro de Trânsito,

apreciar os recursos apresentados contra decisões das instâncias inferiores, entre outras atribuições estabelecidas no art. 12 do CTB.

Os Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN) e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) participam da composição do Sistema Nacional de Trânsito tendo sua normatização regulada por regimento próprio, fundamentado em diretrizes pré-estabelecidas pelo CONTRAN. São órgãos normativos, consultivos e coordenadores com atribuições para atuar em seus respectivos estados ou no Distrito Federal, de acordo com os arts. 7º, II e 14 da Lei 9.503/1997.

São órgãos de julgamento de recurso, em 2º instância, o CONTRAN, o CETTRAN e o CONTRANDIFE, ou seja, quando a penalidade for imposta após decisões proferidas pelas JARI's. (SILVA, 2001)

As atribuições para julgar o recurso oriundo da JARI, quando imposta a penalidade por órgão da União e mantida em primeira instância, o eventual recurso será dirigido ao CONTRAN, onde será apreciado por um colegiado formado pelo coordenador-geral da JARI, o presidente da junta que apreciou o recurso e mais um presidente de outra JARI. E das decisões proferidas de órgãos ou entidades de trânsito estadual ou municipal ou do Distrito Federal serão apresentados eventuais recursos ao CETTRAN ou CONTRANDIFE. (RIZZARDO, 2008)

Aos CETTRAN's e ao CONTRANDIFE entre as atribuições estabelecidas pela lei de Trânsito, julgar recursos das JARI's quando se tratar de notificações oriundas de vias de responsabilidade municipal ou estadual pondo fim aos recursos na esfera administrativa, de acordo com o estabelecido nos arts. 12, XII e 14, V, "a" da Lei 9.503/1997.

Das decisões proferidas pelas JARI's que não acolherem as razões da defesa cabe recurso para instância superior no prazo de trinta dias, tendo como início da contagem a data de publicação em diário oficial ou da notificação feita pelo correio, perdendo tal prazo o direito de recorrer torna-se

precluso. Realizado o julgamento em segunda instância põe fim ao pleito na instância administrativa. (SILVA, 2007)

Para tanto a discussão ter chegado a sua última instância no âmbito administrativo, nada impede que se o administrado ainda não estiver satisfeito com o resultado e em convicção de eventual injustiça ingresse com ação judicial. Como ensinou Meirelles:

“Exauridos os meios de impugnação administrativa, torna-se irretratável, administrativamente, a última decisão, mas nem por isso deixa de ser atacável por via judicial” (2005, p.583)

Portanto, importante se faz compreender o procedimento administrativo para interpor o processo administrativo de trânsito, atentando à competência do auto de infração e sua fase, ou seja, se o auto de infração está em autuação para apresentar defesa prévia ou se há a aplicação de penalidade para apresentar recurso. E ainda, compreender os efeitos do recurso e as possibilidades de apreciação por meio das instâncias recursais.

## **CONCLUSÃO**

Na presente monografia, foi percorrido todo o caminho desde a abordagem do direito de trânsito, seguindo com as peculiaridades inteiradas à infração de trânsito, até o processo administrativo de trânsito e suas instâncias recursais, alinhados pela legislação e sabedoria dos mestres doutrinadores que permitiram o acesso aos seus relevantes entendimentos.

A pertinência dos capítulos foi fundada na necessidade e interesse de que a pesquisa atingisse o que se retrocedesse na ordem lógica dos elementos, caminhando primeiramente pelo conceito, a legislação de trânsito através do Código de Trânsito Brasileiro e as resoluções pertinentes, princípios constitucionais que regem o direito administrativo e o sistema nacional de trânsito equiparando órgãos e funções determinadas.

Ainda como meio introdutório perante o Processo Administrativo de Trânsito, buscando compreender qual o objeto do processo, o segundo capítulo abordou o trânsito através de suas regras, apresentando os fatores que justificam uma infração de trânsito e as medidas a serem tomadas, através da autuação e de medidas administrativas. Não deixando de destacar a quem compete executar a imposição da penalidade da administração pública sobre o infrator e como haveria de ter ciência o proprietário e/ou infrator da infração cometida.

Por fim, adentrou ao ponto principal, estabelecendo o Processo Administrativo de Trânsito através do seu procedimento, competência para julgar, interposição recursal e seus efeitos de acordo com as instâncias

administrativas. Fora apresentado que o Processo Administrativo de Trânsito é regido pelo que contém no Código de Trânsito Brasileiro, por resoluções estabelecidas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e no que lhe falta, pelas normas gerais do direito administrativo.

A pesquisa demonstrou a possibilidade de um processo administrativo toda vez que violar os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, este sem as formas rígidas exigidas pelo judiciário, com base no informalismo, verificando que o processo administrativo em matéria é o pedido de reexame feito pelo autuado em infração de trânsito, visando obter o cancelamento da penalidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Constituição** (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 10 abril 2018.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal Federal. **Súmula nº 473**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal Justiça. **Súmula nº 312**. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.784, DE 29 DE JANEIRO DE 1999**. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9784.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9784.htm)>. Acesso em: 14 abril 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)>. Acesso em: 14 abril 2018.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 149 do CONTRAN**, de 16 de outubro de 2003. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>>. Acesso em: 10 nov. 2017

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 156 do CONTRAN**, de 22 de abril de 2004. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>>. Acesso em: 10 nov. 2017

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 23. Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito: infrações e crimes**. 1. Ed. São Paulo: Millenium, 2000.

GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo**. 12. Ed. Rev. Atual. São Paulo: Saraiva, 2007.

MEDAUAR, Odete. **Direito Administrativo Moderno**. 17. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 30. ed., atual. São Paulo, Malheiros, 2005.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 26ª ed. rev. e atual. até a Emenda Constitucional 57, de 18.12.2008. São Paulo: Malheiros, 2009.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 9. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

SAVEDRA, Alan. **Autuação e Penalidade**. 2017. Disponível em <<http://marinhoesavedra.com.br/2017/01/23/autuacao-e-penalidade-porque-recebi-duas-notificacoes/>>. Acesso em: 26 Fev. 2018.