



**PROJETO
CAPACITAÇÃO DE
PROFISSIONAIS DE TRÂNSITO**

Análise de Recursos de Infrações de Trânsito

Ministério
Denatran das Cidades



Presidente da República
Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro das Cidades
Marcio Fortes de Almeida

Secretário Executivo
Rodrigo Pereira-Leite Figueiredo

**Diretor do Departamento Nacional de Trânsito e Presidente
do Contran**
Alfredo Peres da Silva

**Coordenadora Geral de Qualificação do Fator Humano no
Trânsito**
Juciara Rodrigues

Colaboração Técnica
José Ricardo Rocha Cintra de Lima

Apresentação

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), como órgão máximo executivo de trânsito da União, tem o dever de cumprir as competências estabelecidas no Artigo 19, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dentre elas:

Elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização.

Em continuidade ao projeto “Capacitação de Profissionais de Trânsito”, cujo principal objetivo é capacitar profissionais dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) visando aprimorar as funções que lhe são atribuídas, o Denatran oferece o curso de Análise de Recursos de Infrações de Trânsito que foi selecionado em função de uma pesquisa realizada junto aos profissionais que atuam no SNT.

O curso de Análise de Recursos de Infrações de Trânsito será realizado em diversos municípios brasileiros, tendo em vista sua localização estratégica, fato que favorece o deslocamento de número mais expressivo de participantes.

Entretanto, mais do que o cumprimento do CTB, o Denatran espera dar sua parcela de contribuição ao SNT, pois ao aprimorar a formação de seus profissionais para o exercício competente de suas funções, certamente garantirá a defesa da vida, aumentando a segurança dos cidadãos brasileiros no trânsito.

Alfredo Peres da Silva
Diretor do Denatran

Sumário

Unidade 1

Breve histórico da legislação de trânsito no Brasil 7

Unidade 2

Normas legais que regem o trânsito no Brasil

- 2.1 Constituição da República
Federativa do Brasil de 1988 (CF) 18
- 2.2 Código de Trânsito Brasileiro (CTB) 19
- 2.3 Convenção sobre Trânsito Viário (CTV) 20
- 2.4 Acordo sobre Regulamentação Básica
Unificada de Trânsito (Brasil, Argentina,
Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai) 21
- 2.5 Protocolo de San Luis em Matéria de
Responsabilidade Civil Emergente de
Acidentes de Trânsito entre os Estados
Partes do Mercosul (Argentina, Brasil,
Paraguai e Uruguai) 22
- 2.6 Leis relacionadas ao trânsito não
incorporadas ao CTB 22
- 2.7 Decretos relacionados ao trânsito não
incorporados ao CTB 23
- 2.8 Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito
(Contran)..... 23
- 2.9 Portarias do Departamento
Nacional de Trânsito (Denatran) 24

Unidade 3

Sistema Nacional de Trânsito (SNT)

- 3.1 Objetivos do SNT 26
- 3.2 Coordenação do SNT 27

3.3 Composição do SNT	27
3.4 Órgãos de assessoramento	45
Unidade 4	
Infrações de Trânsito	
4.1 Responsabilidade pela infração	48
4.2 Responsabilidade pela fiscalização, aplicação de medidas administrativas e penalidades	52
4.3 Classificação da infração	53
4.4 Comprovação da infração	54
4.5 Registro Nacional de Infrações de Trânsito - Renainf	71
Unidade 5	
Processo Administrativo e Recursos	
5.1 Requisitos do ato administrativo	74
5.2 Atributos do ato administrativo	75
5.3 O auto de infração	76
5.4 Penalidades	77
5.5 Processo relativo às penalidades de multa e advertência por escrito	84
Unidade 6	
Legislação correlata	95
Bibliografia	321

Unidade 1

BREVE HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

A legislação referente ao trânsito no Brasil inicia-se, ainda no império, com o Decreto n. 720 A, de 24 de outubro de 1850, que concedia ao cidadão Honório Francisco Caldas o privilégio de estabelecer por vinte anos uma companhia de ônibus ligando a capital do império e a Vila de Iguassú no Rio de Janeiro. Os ônibus teriam lotação entre oito e dezesseis passageiros e o valor da passagem variava entre seis e oito mil réis. Entre as obrigações da empresa estava a obrigação de construir uma ponte no rio do Botas: *“Artigo 7º. A empresa construirá á sua custa uma ponte de madeira de lei, com toda segurança, no rio do Botas, a qual dará trânsito ao publico, incumbindo-se da sua conservação durante todo o tempo do privilégio [sic]”*.

Em 1852, o Decreto n. 1.031 de 07 de agosto, concedeu a *Mariano Procópio Ferreira Lage* o privilégio exclusivo, por cinquenta anos, de incorporar uma companhia - a pioneira União e Indústria - com o objetivo de construir, melhorar e conservar duas “linhas de estrada”. Uma até a barra do Rio da Velha, passando pela cidade de Barbacena, com uma ligação desta até a cidade de São João D’el Rey e outra linha até a cidade de Ouro Preto.



Natural de Barbacena, Mariano Procópio Ferreira Lage nasceu em 1821, filho de José Ferreira Armond e da Baronesa de Sant’Ana. Casado com Maria Amalia Coetho de Castro Ferreira Lage, o engenheiro foi diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil e ainda construtor e incorporador da Companhia União e Indústria, responsável pela construção da rodovia, ligando Juiz de Fora a Petrópolis, inaugurada em 1861 pelo Imperador D. Pedro II. Fundou a Colônia D. Pedro II, de imigrantes alemães, e ainda a Escola Agrícola União e Indústria. Foi presidente do Jockey Club carioca e oficial da Legião de Honra da França. Construiu a Villa Ferreira Lage, embrião do Museu Mariano Procópio. O projeto foi erigido com intenção de abrigar o Imperador D. Pedro II em sua passagem por aqui, na inauguração da Estrada União Indústria, mas não foi concluído a tempo. Investidor imobiliário e acionário, deixou muitos bens a sua família. Morreu em 1872.



Sistema de calçamento de estradas de rodagem, que consiste numa camada de pedra britada com cerca de 0,30m de espessura, aglutinada e comprimida.



Coches fora de uso, com duas rodas e um só assento.

Em 12 de abril de 1856, com a presença e incentivo de D. Pedro II, em Petrópolis, iniciou-se a construção da estrada União e Indústria. Ainda hoje existe uma placa comemorativa na Av. Rio Branco. A obra exigia, entretanto, um esforço notável para os engenheiros e operários, já que a estrada era entrecortada por cursos d'água e pelas escarpas graníticas da serra do Taquaril. Apesar das dificuldades, a primeira estrada macadamizada do continente pôde ser concluída cinco anos mais tarde, a 23 de julho de 1861, com a presença de D. Pedro II e comitiva, que partiram de Petrópolis e chegaram em Juiz de Fora em um único dia.

A rodovia era tecnologicamente avançada para a época e até hoje, um século e meio após a inauguração, ainda tem trechos transitáveis. Possuía extensão de 144km (24 léguas), 96 km no Rio de Janeiro e 48km em Minas Gerais, com belas pontes, entre as quais se destaca a das Garças sobre o rio Paraíba.

Ainda no império, D. Pedro II aprovou, em 1853, as posturas da Câmara Municipal da Corte sobre carros, seges e outros veículos de transporte. O mesmo instrumento fundou a denominada Inspetoria de Veículos do Brasil, posteriormente transformada em Serviço de Trânsito do Estado da Guanabara, que deu origem aos órgãos de administração pública de trânsito no Brasil.

A postura municipal do Rio de Janeiro, de abril de 1902, estabelecia que "na região urbana do Distrito Federal a velocidade dos automóveis não poderá ser superior a 10 km/h, na região suburbana a 20 km/h e na zona rural a 30 km/h".

O Decreto n. 8.324, de 27 de outubro de 1910, aprovou o Regulamento para o Serviço Subvencionado de Transporte por Automóveis. Este Decreto tratava basicamente da concessão e construção de estradas de rodagem para automóveis, estabelecendo uma subvenção quilométrica às empresas ou particulares que organizassem o serviço de transporte de passageiros e cargas.

Artigo 1º. As empresas ou particulares, que organizarem o serviço de transporte de passageiros e cargas, por meio de automoveis industriaes; entre dous ou mais Estados da União, ou ainda mesmo dentro de um só Estado, será concedida uma subvenção kilometrica nunca excedente de quatro contos de réis por kilometro de estrada construida, nos termos deste regulamento [sic].

Nesse regulamento, os condutores eram denominados motorneiros, exigindo o Artigo 21 que se mantivessem “constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automovel possa ser causa de accidentes [sic]”.

Consciente do perigo que representava tal engenho para os usuários da via e considerando sua excepcionalidade, o Artigo 23 determinava que a aproximação dos automóveis deveria ser anunciada à distância por uma buzina ou **trompa**.

Espécie de trombeta de chifre ou metal retorcido, com um único som muito forte.

O Decreto Legislativo n. 4.460, de 11 de janeiro de 1922, tratou da autorização para concessão de **subvenção** ao Distrito Federal e aos Estados que construísem e conservassem estradas de rodagens no seu território. Proibiu a circulação dos chamados **carros de boi** e cuidou da carga máxima dos veículos.

Subsídio ou auxílio pecuniário, em geral conferido pelos poderes públicos; incentivo.

Artigo 2º...

§ 1º...

§ 2º. *As estradas deverão ser franqueadas a quaisquer vehiculos, automoveis ou não, com excepção dos chamados carros de boi de eixo móvel, que por elas não poderão transitar....*

Artigo 5º. *O poder executivo determinara a carga máxima dos vehiculos, tendo em consideração os typos usuaes de automoveis... [sic].*

Carros, geralmente. toscos e de madeira, puxado por bois.

Em 1927, o Decreto Legislativo n. 5.141, de 5 de janeiro, instituiu o primeiro imposto federal sobre combustíveis e veículos, com o objetivo de construir e conservar as estradas de rodagens federais, designado de “*Fundo especial para construção e conservação de estradas de rodagem federaes, constituído por um addcional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhoes, de ar, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bycicletas, side-car e acessorios para automóveis [sic]*”. Estabelecendo, por exemplo, um imposto de 60 réis por quilo-grama de gasolina.

O Decreto n. 18.323, de 24 de julho de 1928, aprovou o Regulamento para Circulação Internacional de Automóveis no Território Brasileiro e para a sinalização, segurança do trânsito e polícia nas estradas de rodagem. Com 93 artigos e cinco anexos, foi a primeira legislação que tratou especificamente do trânsito de uma maneira ampla, estabelecendo no Artigo 1º que “o trajeto de veículos nas estradas abertas



à circulação pública é regido pelas disposições do presente regulamento.”

Embora sem essa designação, foi na verdade o primeiro código de trânsito no Brasil, tratando de temas como:

- equipamentos obrigatórios;
- sistema de identificação veicular (placa e chassi);
- condições para habilitação de condutores, por meio da criação da “Carta de Habilitação” expedida pelo município;

Artigo 74. São, contudo, condições essenciais para obter inscrição no exame a que se refere o parágrafo anterior:

- a) ser maior de 18 anos;*
- b) saber ler e escrever;*
- c) não ter defeito físico nas mãos, pés, braços ou pernas, que impeça o governo seguro e eficiente dos veículos;*
- d) não ser mudo e ter visão e audição perfeitas;*
- e) não sofrer de moléstia transmissível pelo contágio nem de mal (ataques epilépticos ou outros) que o possa privar subitamente do governo do veículo [sic].*

- concessão e reconhecimentos de certificados internacionais para automóveis;
- regras para sinalização das vias;
- obrigações dos condutores e especialmente dos pedestres, cavaleiros, boiadas ou lotes de animais;
- regras de preferência, estabelecendo pela primeira vez a preferência do veículo que vem da direita;

Artigo 32. O condutor de um veículo terá precedência sobre o condutor de outro veículo que se aproxime, vindo da esquerda, em um cruzamento, mas cederá a precedência a um veículo vindo da direita.

- conduta em casos de acidentes;
- condições para a realização de provas desportivas;
- condições para o trânsito de veículos de tração animal;

Artigo 39. Os veículos de tração animal deverão ser puxados por animais sãos, robustos e adestrados, e para que possam ser dirigidos por cocheiros sentados, de-



verão Ter a competente boleia fixa; os animais terão arreios apropriados com tesouras. Pontas de guias e retrancas.

Paragapho unico: Nesses vehiculos os aparelhos para signal de aviso serão nelles ligados e adaptados aos arreios dos animais, de modo a produzirem ruidos constantes, quando em movimento [sic].

- multas e condições para sua aplicação. De forma singular, previa que qualquer pessoa de notória idoneidade poderia levar o conhecimento da infração às autoridades, cabendo-lhe metade do valor da multa arrecadada;

Artigo 86. Será permitido a qualquer pessoa, de notoria idoneidade, authenticar as infracções ocorrentes e levá-las ao conhecimento de quem de direito.

Paragapho unico: Caberá a pessoa que authenticar, metade da multa arrecadada [sic].

- apreensão de veículos e animais como garantia do pagamento de multas ou impostos.

Sobre impostos e placas, estabeleceu que nenhum veículo poderia trafegar nas estradas de rodagem sem o prévio pagamento da respectiva licença na municipalidade de origem (Artigo 58).

O primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT) surgiu em 28 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-Lei n. 2.994. Com 143 artigos, estabeleceu de forma pioneira uma terminologia para interpretação do Código, definindo, entre outros termos, trânsito ou tráfego como “movimento de pessoas, animais montados ou em tropa, veículos e outros meios ou aparelhos de transporte, isolados ou agrupados, fazendo uso de rua, estrada ou caminho”, e via pública como “toda rua, caminho, estrada, ou passagem de domínio público, em zona urbana, suburbana e rural, destinados ao trânsito público”. Apresentou, ainda, as seguintes inovações:

- criou o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e os Conselhos Regionais de Trânsito (Artigo 140);
- criou as placas de experiência, para os depósitos ou estabelecimentos de vendas de automóveis (Artigo 73);
- criou a Carteira de Motorista, expedida pelas repartições estaduais de trânsito ou circunscrições de trânsito;
- definiu as infrações do proprietário (Artigo 126), dos



condutores (Artigo 127) e das empresas, garagens e oficinas (Artigo 121).

Esse primeiro Código, entretanto, teve curta duração, pois foi revogado oito meses depois pelo **Decreto-Lei n. 3.651**, de 25 de setembro de 1941, que conferiu competência aos Estados para regulamentar o trânsito de veículos automotores, devendo, contudo, a legislação adaptar-se à Lei Nacional.

No capítulo VII, ao fazer referência aos impostos e taxas, obrigou o registro na repartição de trânsito com jurisdição no município.

Estabeleceu como penalidades: multa, apreensão do documento de habilitação e retirada do veículo de circulação.

Em 1958, no II Congresso Nacional de Trânsito, realizado em Quintandinha-PR, surgiu o primeiro anteprojeto de um novo Código de Trânsito, em substituição ao que vigia desde 1941, o qual foi entregue ao Ministro da Justiça em dezembro de 1958.

Em 26 de agosto de 1960, foi remetida ao Congresso Nacional a **Mensagem n. 329/60**, do Poder Executivo. Na exposição de motivos, o Ministro Armando Ribeiro Falcão esclarecia que:

O vigente Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto-lei n. 3.651, de 25 de setembro de 1941, em que pese seu alto teor, está, no consenso unânime dos que lhe devem dar aplicação ou cobrar-lhe respeito, com de quantos se sujeitam às suas regras, a reclamar reforma, a fim de se adequar às exigências das novas conquistas no campo da técnica e oferecer ou possibilitar solução a problemas levantadas pelo crescimento da população dos grandes centros e pelo enorme desenvolvimento do tráfego urbano e interestadual.

Por fim, no Diário do Congresso Nacional (DCN), de 1º de setembro de 1966, Seção I, foi publicada a redação final do projeto que foi sancionado pelo Chefe do Executivo, em 21 de setembro de 1966, pela **Lei n. 5.108 - Código Nacional de Trânsito**. Com 131 artigos e apenas quatro vetos, estabeleceu no seu Artigo 3º os órgãos integrantes da administração do trânsito:



Artigo 3º Compõem a administração do trânsito como integrantes do sistema nacional de trânsito:

- a) o Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo e coordenador;
- b) os Conselhos Estaduais de Trânsito, órgãos normativos;
- c) os Conselhos Territoriais de Trânsito, órgãos normativos;
- d) os Conselhos Municipais de Trânsito, órgãos normativos;
- e) os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, territórios e Distrito Federal, órgãos executivos;
- f) os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, também órgãos executivos.

Os Conselhos Territoriais e Municipais seriam de criação facultativa. Os Municipais seriam permitidos apenas nos municípios com população superior a duzentos mil habitantes (Artigo 7, § 4º) com as mesmas atribuições dos Conselhos Estaduais de Trânsito (Artigo 7º, § 7º).

Ao dispor sobre o registro e licenciamento, determinou a obrigatoriedade de registrar todos os veículos automotores (Artigo 52) e de licenciar veículos automotores, de propulsão humana, tração animal, reboques, carretas e similares (Artigo 57). O registro deveria ser realizado pelas repartições de trânsito (Artigo 52, § 1º) e o licenciamento no município de domicílio ou residência (Artigo 57). Criou ainda o Registro Nacional de Veículos Automotores, Renavam (Artigo 55).

Antes mesmo da sua regulamentação, o CNT sofreu significativas alterações por meio do Decreto-Lei n. 237, de 23 de fevereiro de 1967, com destaque para:

- extinção dos Conselhos Municipais de Trânsito;
- criação do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran);
- permissão aos maiores de 15 anos e menores de 18 anos para dirigirem bicislos e triciclos motorizados, inclusive ciclomotores, providos de motor auxiliar térmico de até 50 cm³ e cuja velocidade não excedesse 50 Km/h, desde que autorizados pelo pai ou responsável ou, na falta destes, pelo juiz de menores da jurisdição;
- criação da Junta Administrativa de Recursos de Infração (Jari).



Finalmente, em 16 de janeiro de 1968, foi aprovado pelo Decreto n. 62.127 o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT), composto de 264 artigos e 8 anexos.

O Regulamento tratando da distribuição de competências estabeleceu, nos Artigos 35 a 37, as competências da União, dos Estados e dos Municípios;

Ao Estado caberiam praticamente todas as atribuições executórias de trânsito, enquanto aos municípios caberiam tão somente as atribuições referentes aos transportes individuais e coletivos na sua jurisdição. Essas atribuições do Estado eram, então, desenvolvidas pelos seus órgãos executivos, Departamentos de Trânsito e suas Circunscrições e Polícias Militares.

Às Circunscrições Regionais de Trânsito (Ciretran), que pela sua localização estavam mais diretamente ligadas às municipalidades, caberia atender as necessidades mais prementes da população. Expedindo documentos de habilitação, certificados de registro e implantando sinalização (Artigo 32 - RCNT).

Posteriormente, o Decreto n. 62.926, de 28 de junho de 1968, alterou esta organização centralizada do trânsito no Estado, dando nova redação ao Artigo 36 e 37 do RCNT, estabelecendo a competência do Município para implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição e licenciar veículos:

Artigo 37 Compete aos Municípios, especialmente:
I - regulamentar o uso das vias sob sua jurisdição, considerando o disposto no Artigo 46;
...
VI - licenciar veículos.
VII - implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição.

Assim, por força deste decreto, não cabia mais às Ciretran a implantação de sinalização nas vias municipais, a menos que a municipalidade tivesse deixado de exercer essa prerrogativa.

A competência dos municípios para licenciar veículos perdurou até a publicação do Decreto n. 92.722 de 29 de maio de 1986, que alterou o Artigo 36 do RCNT, determinando a competência aos Estados, ao Distrito Federal e aos Territórios para registrar, vistoriar, emplacar



e licenciar veículos, revogando ainda o inciso VI do Artigo 37 do referido Regulamento.

Mais recentemente, pelo **Decreto Presidencial de 06 de junho de 1991**, foi criada a comissão especial destinada a elaborar o anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito, vinculada ao Ministério da Justiça e coordenada pelo Presidente do Contran, que teve o prazo de 120 dias para conclusão dos trabalhos, posteriormente prorrogado por mais 90 dias pelo Decreto Presidencial de 11 de novembro de 1991.

Essa Comissão Especial, designada pela portaria n. 303 de 10 julho 1991, era composta por Gidel Dantas Queiroz (Presidente do Contran e Coordenador da Comissão), Kasuo Sakamoto (Diretor do Denatran), Ítalo Mazzomi (Diretor do DPRF), Neide Terezinha Malard (Assessora do Secretário-Executivo do Ministério da Justiça), Dílson de Almeida Souza (Presidente da ABDETRANS), José Henrique Coelho Sadok Sá (DNER), Geraldo de Faria Lemos Pinheiro (Desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo), Jacy de Souza Mendonça (Presidente da Anfavea), Moisés Edmund Seid (Ambramet), Alexandre Garcia (jornalista), Luiz Roberto Clauset (Revista Quatro Rodas), Cyro Vidal Soares da Silva (Diretor do Detran/SP), Péricles Antônio Gonçalves Pacheco (Secretaria Federal de Assuntos Legislativos), José do Espírito Santo (Polícia Militar de Minas Gerais), Murilo Mota Filho (Secretaria-Geral da Presidência da República) e Alfredo Peres da Silva (Confederação Nacional do Transporte).

O anteprojeto proposto pela comissão especial, por determinação do Ministro da Justiça, foi publicado no DOU de 13 de julho de 1992 e abriu espaço para a sociedade, por um prazo de 30 dias, encaminhar sugestões ao Ministro da Justiça.

Depois de tramitar na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, a 23 de Setembro de 1997 o Presidente da República, por meio da **Mensagem n. 1.056**, vetou vários dispositivos do Projeto de Lei n. 3.710 de 1993, e instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, **Lei n. 9.503** de 23 de setembro de 1997.

Nesta mesma data, por meio do **Decreto n. 2.327**, de 23 de Setembro de 1997, o Presidente da República regulamentou diversos dispositivos do CTB, atribuindo ao Ministério da Justiça a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito. Nomeou os membros do Contran e criou o Comitê Executivo



do Contran, integrado pelos Secretários-Executivos dos Ministérios Cíveis e o Secretário-Geral do Ministério do Exército, sob a coordenação do representante do Ministério da Justiça.

Atualmente, com a nova organização da Presidência da República e dos Ministérios dada pela Lei n. 10.683 de 28 de maio de 2003, o Conselho Nacional de Trânsito passou a integrar a estrutura básica do Ministério das Cidades (Artigo 29), sendo transferido, juntamente com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), do Ministério da Justiça para esse Ministério (Artigo 33, VII).

O Decreto n. 4.711, de 29 de maio de 2003, designou o Ministério das Cidades como coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

A atual Lei de Trânsito tem sido objeto de importantes alterações legislativas. Às vésperas do início da sua vigência, a Lei n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998, alterou alguns de seus dispositivos.

Em 14 de abril de 1999, a Lei n. 9.792 revogou o Artigo 112 do CTB e extinguiu a obrigatoriedade do conjunto de primeiros socorros, também conhecido como kit de primeiros socorros, até então obrigatório nos veículos.

A Lei n. 10.350, de 21 de dezembro de 2001, obrigou a realização de exame psicológico periódico para os motoristas profissionais.

Em 11 de julho de 2002, o uso de semi-reboque acoplado à motocicleta ou motoneta foi permitido pela Lei n. 10.517.

A Lei n. 10.830, de 23 de dezembro de 2003, regulamentou a velocidade máxima de 110 km/h para as motocicletas nas rodovias sem sinalização regulamentadora de velocidade. Contudo, foi vetado o Artigo 2º que alterava o Artigo 105 do CTB, ao deixar de exigir a campainha e espelho retrovisor do lado esquerdo como equipamento obrigatório das bicicletas, como também vetado o Artigo 3º que alterava o Artigo 338, ao desobrigar os fabricantes de ciclos de fornecerem manual contendo normas de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e anexos do CTB.

Mais recentemente, a Lei n. 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, alterou os artigos 165, 277 e 302 do CTB e permitiu, no caso do condutor recusar-se a realizar testes, exames



e perícia, a aplicação da infração mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito, como os notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor evidenciados pelo condutor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes.

Ainda em 2006, em 25 de julho, foram estabelecidos novos limites de velocidade para fins de enquadramentos infracionais e de penalidades pela Lei n. 11.334.

Recentemente, a Lei n. 11.705 de 19 de junho de 2008 alterou os artigos 165, 276, 291, 296 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro, proibindo a condução de veículos com qualquer concentração de álcool por litro de sangue, estabelecendo penas mais severas e alterou a Lei n. 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, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor.



Unidade 2

NORMAS LEGAIS QUE REGEM O TRÂNSITO NO BRASIL

2.1 CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988 (CF)

Ordenada a publicação, tornada pública, publicada oficialmente.

Promulgada pelo Congresso Nacional (Assembléia Nacional Constituinte), estabelece os princípios fundamentais, os direitos e garantias fundamentais, a organização do Estado, a organização dos poderes, a defesa do Estado e das instituições democráticas, a tributação, o orçamento, a ordem econômica e financeira e a ordem social.

Faculdade juridicamente atribuída a uma entidade, órgão ou agente do Poder Público para emitir decisões. Competências são as diversas modalidades de poder que se servem os órgãos ou entidades estatais para realizar suas funções (SILVA, 1992).

A Constituição Federal reserva privativamente à União, a competência para legislar sobre trânsito e transporte (Artigo 22, XI). O Supremo Tribunal Federal (STF) tem considerado inconstitucional leis estaduais e municipais que invadem esta competência privativa da União, legislando, por exemplo, sobre sinalização, valores e anistia de multas.

Que está em desacordo à constituição ('conjunto de leis') de um país; que fere a constituição.

ADI 2802 / RS - RIO GRANDE DO SUL AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE

Relator(a): Min. ELLEN GRACIE

Julgamento: 09/10/2003 Órgão Julgador: Tribunal Pleno

Publicação: DJ DATA-31-10-2003 PP-00014 EMENT VOL-02130-02 PP-00307

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 11.604, DE 23.04.2001, DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. TRÂNSITO. INVASÃO DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DA UNIÃO PREVISTA NO ART. 22, XI DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. Já é pacífico neste Supremo Tribunal o entendimento de que o trânsito é matéria cuja competência legislativa é atribuída, privativamente, à União, conforme reza o Artigo 22, XI da Constituição Federal. ADI n. 2.064, Maurício Corrêa e ADI n. 2.137-MC, Sepúlveda Pertence. Em casos análogos ao presente, esta Corte declarou a inconstitucionalidade formal de normas estaduais que exigiam a sinalização da presença de equipamentos de fiscalização eletrônica, fixavam limites de velocidade nas rodovias do Estado-membro e instituíam condições de validade das notificações de multa de trânsito. Precedentes: ADI 1.592, Moreira Alves, ADI 2.582, Sepúlveda Pertence e ADI 2.328-MC, Maurício Corrêa. Ação direta cujo pedido se julga procedente.



ADI 1592 / DF - DISTRITO FEDERAL AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE

Relator(a): Min. MOREIRA ALVES

Julgamento: 03/02/2003 Órgão Julgador: Tribunal Pleno

Publicação: DJ DATA-09-05-2003 PP-00043 EMENT VOL-02109-01 PP-00161

EMENTA: Ação direta de inconstitucionalidade. Lei n. 1.407, de 17 de março de 1997, do Distrito Federal. - A Lei em causa é inconstitucional por invadir a competência privativa da União prevista no artigo 22, XI, da Constituição, inexistindo a autorização por Lei complementar aos Estados aludida no parágrafo único do mesmo dispositivo constitucional. Ação que se julga procedente, para declarar-se a inconstitucionalidade da Lei n. 1.407, de 17 de março de 1997, do Distrito Federal.

Este dispositivo constitucional não afasta a competência complementar comum à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios de protegerem o meio ambiente e combater à poluição (Artigo 23, VI), de estabelecerem e implantarem a política de educação para segurança do trânsito (Artigo 23, XII) e de promoverem, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo (Artigo 30, VIII).

Vale a lição de Hely Lopes Meirelles (1993, p.319): “*De um modo geral, pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e ao município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local (CF, Artigo 30, I e V)*”.

2.2 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB)

Instituído pela Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, e publicada no dia 24 do mesmo mês, entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998 (cento e vinte dias após a publicação), sendo já modificado pela Lei n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998, publicada no mesmo dia que CTB entrou em vigor.

O Código de Trânsito Brasileiro é resultado de um debate que teve início com a Portaria Ministerial n. 345-B de 21/09/73, que nomeou uma comissão de técnicos para proceder a revisão, cuidando especialmente da Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966, que era o antigo Código Nacional de Trânsito.

Mais recentemente, pelo Decreto Presidencial de 06 de junho de 1991, foi criada a comissão especial destinada a elaborar o anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito, vinculada ao Ministério da Justiça e coordenada pelo Presidente do Contran, que teve o prazo de 120 dias para conclusão dos trabalhos, posteriormente prorrogado por mais 90 dias pelo Decreto Presidencial de 11 de novembro de 1991.

O anteprojeto proposto pela comissão especial, por determinação do Ministro da Justiça, foi publicado no DOU de 13 de julho de 1992, e abriu espaço para a sociedade, por um prazo de 30 dias, encaminhar sugestões ao Ministro da Justiça.

Depois de tramitar na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, finalmente, em 23 de Setembro de 1997, o Presidente da República, através da Mensagem n. 1.056, vetou vários dispositivos do Projeto de Lei n. 3.710 de 1993 e instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997.

O CTB estabelece que o Sistema Nacional de Trânsito compõe-se de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, estendendo até estes as competências executivas da gestão do trânsito.

As exigências para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito estão expressas nos Artigos 24 e 333 do Código e nas Resoluções do Contran n. 106/99 e 145/2003.

Embora o Código de Trânsito Brasileiro constitua um grande avanço no que se refere ao modelo de gestão de trânsito, tem-se o grande desafio de integrar o sistema e fazê-lo operar de forma contínua e coordenada de acordo com as diretrizes da Política Nacional de Trânsito com vistas à segurança, à fluidez, à mobilidade e acessibilidade, à defesa ambiental e à educação para o trânsito.

2.3 CONVENÇÃO SOBRE TRÂNSITO VIÁRIO (CTV)

Firmada em Viena, na Áustria, em 08 de novembro de 1968 e a qual o Brasil aderiu como Parte Contratante, foi aprovada pelo Decreto Legislativo n. 33, de 13 de maio de 1980 e promulgada pelo Decreto n. 86.714, de 10 de dezembro de 1981, do Executivo Federal, com reservas.

Artigo 1º A Convenção sobre Trânsito Viário apensa por cópia ao presente Decreto, será executada e cumpri-



da tão inteiramente como nela se contém, com reserva ao Artigo 20, parágrafo 2º, alíneas "a" e "b", ao Artigo 23, parágrafo 2º, alínea "a", ao Artigo 40, e ao Anexo 5, parágrafo 5º, alínea "c" e ainda com reserva parcial ao parágrafo 28 do Anexo 5, ao parágrafo 39 do Anexo 5, ao parágrafo 41 do Anexo 5, ao Artigo 41, parágrafo 1º, alíneas "a", "b" e "c".

A CTV visa facilitar o trânsito viário internacional e de aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras uniformes de trânsito.

De acordo com a CTV, um veículo está em "circulação internacional" em território de outro país quando:

- pertencer a uma pessoa física ou jurídica que tem sua residência normal fora desse país;
- não se acha registrado nesse país;
- foi temporariamente importado para esse país.

Um conjunto de veículos está em circulação internacional, quando pelo menos um dos veículos do conjunto se enquadra nesta definição.

Por ser lei posterior a maioria dos dispositivos presentes no antigo Código Nacional de Trânsito, sobre ele prevalecia, naquilo que com ele conflitasse. Em relação ao vigente CTB a prevalência é inversa. Todavia, é preciso considerar que se trata de um ato internacional que o Brasil não denunciou e, portanto, continua em vigor para o trânsito internacional de condutores oriundos de outros países contratantes em trânsito no Brasil. De igual forma, é válido para o condutor brasileiro em trânsito no território de país estrangeiro signatário da Convenção.

O nosso próprio código assimilou muito das normas e disposições da CTV ao seu próprio texto. Os conflitos, por isso mesmo, são pouco significativos e não os incompatibiliza, no essencial.

2.4 ACORDO SOBRE REGULAMENTAÇÃO BÁSICA UNIFICADA DE TRÂNSITO (BRASIL, ARGENTINA, BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI, PERU E URUGUAI)

Trata-se de acordo internacional firmado pelo Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, sobre o trânsito estrangeiro nos territórios desses países. Regula-



tado através do Decreto Federal de 03 de agosto de 1993, o acordo unifica procedimentos para o trânsito nestes países, inclusive quanto à obrigatoriedade recíproca de se reconhecer os documentos originais de habilitação dos condutores oriundos de outro país contratante, bem como as licenças dos veículos:

Artigo 4º

IX. Os países signatários deste Acordo reconhecerão a licença nacional de dirigir emitida por qualquer um dos demais países signatários.

É importante observar que o condutor estrangeiro está obrigado a cumprir as leis e regulamentos vigentes no país que se encontra.

2.5 PROTOCOLO DE SAN LUIS EM MATÉRIA DE RESPONSABILIDADE CIVIL EMERGENTE DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ENTRE OS ESTADOS PARTES DO MERCOSUL (ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAI E URUGUAI)

O Protocolo de San Luis sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul e a respectiva Errata, feita em Assunção, em 19 de junho de 1997 foi aprovado pelo Decreto Legislativo n. 259, de 15 de dezembro de 2000, e promulgado pelo Decreto n. 3.856, de 3 de julho de 2001.

Qualquer um dos países signatários do protocolo.

Visa uniformizar regras sobre responsabilidade civil emergente de acidentes de trânsito ocorridos no Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai quando participarem ou resultarem vítimas domiciliadas em outro Estado-Parte.

Conforme o protocolo, se no acidente participarem ou resultarem vítimas, unicamente pessoas domiciliadas em outro Estado-Parte, a responsabilidade civil não será do local onde ocorreu o acidente e sim do Estado-Parte da vítima.

As regras de trânsito aplicáveis serão, entretanto, as do local em que ocorreu o acidente.

2.6 LEIS RELACIONADAS AO TRÂNSITO NÃO INCORPORADAS AO CTB

Promulgadas pelo Congresso Nacional e sancionada pelo Presidente da República, estabelece regras que valem para todo o território nacional.



Na área de trânsito há leis que, embora não alterem dispositivos do CTB, tratam objetivamente da matéria ou têm estreita relação com o trânsito. Como exemplo, a Lei n. 9.792 de 14 de abril de 1999, que revogou o Artigo 112 do CTB, a Lei n. 5.970, de 11 de dezembro de 1973, que exclui a aplicação de dispositivos do Código de Processo Penal, em casos de acidentes de trânsito, quando os veículos permanecerem no leito da via e estiverem atrapalhando a livre circulação, ou ainda, a Lei Complementar n. 121, de 9 de fevereiro de 2006, que criou o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dá outras providências.

2.7 DECRETOS RELACIONADOS AO TRÂNSITO NÃO INCORPORADOS AO CTB

São de competência da Presidência da República e em geral regulamentam dispositivos das leis. O texto do decreto pode ser originado em qualquer Ministério, sendo posteriormente encaminhado à casa Civil da Presidência da República, que após análise jurídica e política, é encaminhado ao Presidente da República para assinatura.

Como exemplo temos o Decreto n. 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito e sobre a composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), revogando o Decreto n. 2.327, de 23 de setembro de 1997, que criou o Comitê Executivo de Trânsito, já citado. Ou ainda o Decreto n. 4.710, de 29 de maio de 2003, que criou a Câmara Interministerial de Trânsito e dispõe sobre o seu funcionamento.

2.8 RESOLUÇÕES DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN)

O primeiro e mais importante caráter das Resoluções do Contran é o de regulamentar o CTB. Possuem força de lei, como esclarece Arnaldo Rizzardo (2003, p.52):

Desde o momento em 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. Por outras palavras, indubitado que possuem força de lei as determinações do Contran sobre trânsito.

Após a promulgação do CTB foram editadas 304 resoluções até dezembro de 2008 que se somam às editadas



antes da publicação do novo código e que não conflitam com o mesmo (Artigo 315, parágrafo único, CTB).

A Resolução do Contran n. 298/2008 esclareceu que as resoluções abaixo não foram recepcionadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, estando, portanto, revogadas.

Resoluções 397/68; 399/68; 404/68; 407/68; 408/68; 410/68; 411/68; 416/68; 418/69; 426/70; 435/70; 437/70; 438/71; 445/71; 446/71; 450/72; 451/72; 454/72; 459/72; 474/74; 479/74; 480/74; 485/74; 489/75; 495/75; 496/75; 497/75; 503/76; 508/76; 513/77; 514/77; 523/77; 529/78; 531/78; 537/78; 550/79; 551/79; 553/79; 555/79; 564/80; 566/80; 571/81; 585/81; 613/83; 637/84; 647/85; 648/85; 652/85; 653/85; 662/85; 667/86; 676/86; 681/86; 684/86; 686/87; 695/88; 698/88; 703/89; 704/89; 705/89; 706/89; 707/89; 708/89; 709/89; 712/89; 713/89; 715/89; 718/89; 736/89; 741/89; 747/90; 756/91; 770/93; 778/94; 786/94; 794/95; 799/95; 814/96; 817/96; 818/96; 820/96; 823/96; 826/96; 830/97; 832/97; 834/97; e 083/98.

Todas as resoluções do Contran, inclusive aquelas revogadas, podem ser encontradas no site www.denatran.gov.br

Os conteúdos das resoluções podem ser sugeridos pelos órgãos de trânsito, fabricantes de veículos, entidades não governamentais, associação de classe e outras entidades públicas e privadas. O texto básico da resolução é discutido e aprofundado nas Câmaras Temáticas e no Fórum Consultivo, acompanhados pelo Denatran e levados à reunião do Contran para aprovação.

Nos casos de urgência e de relevante interesse público, o presidente do Contran poderá deliberar ad referendum do Colegiado, como dispõe o seu Regimento Interno (Artigo 6º, inciso IX).

2.9 PORTARIAS DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN)

Tem por objetivo regulamentar práticas operacionais e administrativas na relação entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e o Denatran, bem como regulamentar resoluções do Contran.

Como exemplo temos a Portaria n. 59/2007 que estabeleceu os campos de informações que deverão constar do Auto de Infração, os campos facultativos e o preenchimento, para fins de uniformização em todo o território nacional.



A Portaria n. 9/2008 que homologou o Curso de Reciclagem para Condutores Infratores e o Curso de Atualização para Renovação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, na modalidade a distância, apresentado pela Fundação de Apoio à Pesquisa, ao Ensino e à Cultura (FAPEC).

A Portaria n. 11/2008, que estabeleceu regras e padronização de documentos para arrecadação de multas por infração ao Código de Trânsito Brasileiro (multas de trânsito) e para retenção, recolhimento e prestação de informações a respeito dos 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito destinados à conta do Funset.



Unidade 3

SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO (SNT)

Segundo o CTB, Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que têm por finalidade o exercício das atividades de (Artigo 5º, CTB):

- planejamento;
- administração;
- normatização;
- pesquisa;
- registro e licenciamento de veículos;
- formação, habilitação e reciclagem de condutores;
- educação;
- engenharia;
- operação do sistema viário;
- policiamento;
- fiscalização;
- julgamento de infrações e de recursos;
- aplicação de penalidades.

Inicialmente é preciso conhecer os seguintes conceitos:

• **agente da autoridade de trânsito:** pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento;

• **autoridade de trânsito:** dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada;

• **faixas de domínio:** superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

• **regulamentação da via:** implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

3.1 OBJETIVOS DO SNT

O SNT tem como objetivos principais o estabelecimento de diretrizes da Política Nacional de Trânsito (PNT) com

vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, à fixação de normas e procedimentos e à definição da sistemática de fluxos de informação entre os membros participantes.

A formulação e a implantação da PNT e do seu respectivo programa devem definir as linhas gerais a serem seguidas pelos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, as ações prioritárias, os recursos a serem alocados e as metas a serem perseguidas.

É importante observar que, segundo o CTB, os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao SNT darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente (Artigo 1º, §5º).

3.2 COORDENAÇÃO DO SNT

De acordo com o CTB (Artigo 9º), cabe ao Presidente da República designar o Ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do SNT.

O revogado Decreto n. 2.327, de 23 de setembro de 1997 (mesma data da sanção do CTB), estabelecia que o Ministério da Justiça seria o coordenador máximo do SNT:

Artigo 1º Compete ao Ministério da Justiça a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, bem como o exercício das funções de órgão máximo executivo da União.

Atualmente, com a nova organização da Presidência da República e dos Ministérios dada pela Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) passaram a integrar a estrutura básica do recém criado Ministério das Cidades (Artigo 29 e 33, VII).

O Decreto n. 4.710, de 29 de maio de 2003, designou o Ministério das Cidades como coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

3.3 COMPOSIÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

O SNT é integrado por órgão e entidades a nível federal, estadual e municipal, com atribuições normativas, consultivas, recursais e de execução.

Compõem a administração do trânsito como integrantes do SNT:

- **Contran:** coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- **Cetran e Contrandife:** órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- **Órgãos e entidades executivos de trânsito da União** (Denatran), dos Estados (Detran's), do Distrito Federal e dos Municípios;
- **Órgãos e entidades executivos rodoviários da União** (Dnit), dos Estados (em geral DER's), do Distrito Federal e dos Municípios;
- **Polícia Rodoviária Federal (PRF);**
- **Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal;**
- **Jari.**

3.3.1 Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

A criação do Contran remota ao **Decreto-Lei n. 2.994**, de 28 de janeiro de 1941 (primeiro Código Nacional de Trânsito):

Artigo 137. Fica criado o Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores.

É o coordenador do Sistema e órgão máximo normativo, consultivo e recursal, presidido pelo dirigente do Denatran e integrado pelos representantes dos Ministérios da Ciência e Tecnologia, da Educação, da Defesa, do Meio Ambiente, dos Transportes, das Cidades e da Saúde (Decreto n. 4.711/2003) e da Justiça (Lei n. 11.705/2008).

Além das atribuições relacionadas no Artigo 12 do CTB, tem a tarefa de regulamentar o próprio Código por meio de resoluções. Por exemplo:

- regulamentar o transporte de crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros (Artigo 64);
- regulamentar o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional (Artigo 65);
- estabelecer os moldes e padrões de funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito (Artigos 74, § 2º);
- no âmbito da educação, propor condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito para o estabelecimento de campanha nacional promovida pelo Ministério da Saúde (Artigo 77);

- estabelecer normas e especificações para implantação da sinalização em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito (Artigo 80);
- Identificar as entradas e saídas dos locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo (Artigo 86);
- estabelecer as características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação (Artigo 97);
- estabelecer os limites de peso e dimensões para o trânsito de veículos pelas vias terrestres (Artigo 99);
- regulamentar os equipamentos obrigatórios dos veículos (Artigo 105).

Compete ainda ao Contran julgar os recursos da decisão da Jari, no caso da penalidade de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, impostas pelo DNIT ou PRF.

Segundo o seu Regimento Interno (publicado no Diário Oficial da União, de 26 de janeiro de 1998), cabe ao seu presidente, dentre outras atribuições, convocar reuniões ordinárias e extraordinárias, propor a pauta das reuniões, baixar atos administrativos de caráter normativo, determinar a instauração de inquéritos administrativos, **deliberar, ad referendum** do colegiado, nos casos de urgência e de relevante interesse público.

As decisões do Contran serão tomadas por maioria simples de votos e o Presidente terá direito a voto nominal e de qualidade. O Contran se reunirá ordinariamente a cada três meses por convocação do seu presidente ou decisão de um terço dos membros do conselho, sendo as suas reuniões registradas em atas, assinadas pelo presidente e pelo secretário Executivo.

Câmaras Temáticas

As Câmaras Temáticas são órgãos técnicos vinculados ao Contran com o objetivo de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos (Artigo 13). O Regimento Interno das Câmaras Temáticas consta no anexo da Resolução do Contran n. 218, de 20 de dezembro de 2006.

As Câmaras Temáticas atuais são:

- de Assuntos Veiculares;
- de Educação para o Trânsito e Cidadania;



- de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via;
- de Esforço Legal: infrações, penalidades, crimes de trânsito, policiamento e fiscalização de trânsito;
- de Formação e Habilitação de Condutores;
- de Saúde e Meio Ambiente no Trânsito.

Cada Câmara Temática é composta por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito.

As Câmaras são constituídas por 18 titulares e seus respectivos suplente, selecionados pelo diretor do Denatran e nomeados pelo Ministro das Cidades para um mandato de dois anos, admitida a recondução.

No *site* do Denatran (www.denatran.gov.br) constam as Portarias de composição das Câmaras Temáticas, o seu regimento interno e os critérios para seleção dos membros.

3.3.2 Órgão Executivo de Trânsito da União - Departamento Nacional de Trânsito (Denatran)

O Denatran foi criado em 1967 pelo Decreto-Lei n. 237, com atribuição administrativa e técnica e jurisdição em todo o território nacional.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 9º, § 2º, do Ato Institucional n. 4, de 7 de dezembro de 1966,

DECRETA:

Artigo 7º É criado como órgão integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores o Departamento Nacional de Trânsito, com autonomia administrativa e técnica.

Em 1973, com a publicação do Decreto n. 72.873, de 04 de outubro de 1973, foi declarado extinto, passando a integrar a Coordenação Geral de Trânsito, que absorveu seu acervo, documentação e atribuições.

A Coordenação durou até 1975, quando pelo Decreto n. 76.387, de 02 de outubro de 1975, ressurgiu com a antiga denominação fazendo parte da estrutural básica do Ministé-

rio da Justiça como colegiado de Administração de Atividades Específicas.

Com sede no Distrito Federal, é o **órgão máximo** executivo de trânsito sendo o seu dirigente presidente do Contran (Decreto n. 4.711/2003).

Dentre as atribuições citadas no Artigo 19 do CTB destaca-se a prerrogativa de assumir, mediante aprovação do Contran, diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual, especialmente a de expedir a Permissão para Dirigir (PPD), a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), os Certificados de Registro (CRV) e o de Licenciamento Anual (CLA), no caso de deficiência técnica ou administrativa ou nos casos de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública.

Tem ainda a responsabilidade de organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação, Renach, o Registro Nacional de Veículos Automotores, Renavam e o Registro Nacional de Infrações de Trânsito, Renainf, organizar a estatística geral de trânsito, administrar o Funset e prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao Contran.

3.3.3 Órgão Executivo Rodoviário da União - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte (DNIT)

O DNIT, com sede e foro no Distrito Federal, foi criado pela Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001, juntamente com o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários:

Artigo 79. Fica criado o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime de autarquia, vinculado ao Ministério dos Transportes.

Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação (Lei n. 10.233/2001), compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais.



A Lei n. 10.561, de 13 de janeiro de 2002 (Artigo 24, XVII), esclareceu que é atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no Artigo 21 do CTB.

Assim, como órgão integrante do SNT, compete-lhe nas rodovias sob sua jurisdição, entre outras atribuições, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, promovendo o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas, além de implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário.

É importante destacar que em relação à fiscalização de trânsito o DNIT poderá adotar todas as medidas administrativas, entretanto, em relação às penalidades só poderá aplicar a advertência por escrito e multa.

3.3.4 Polícia Rodoviária Federal (PRF)

De acordo com o seu *site* na internet (www.dprf.gov.br) a Polícia Rodoviária Federal teve suas origens à época do presidente Washington Luiz por meio do Decreto n. 18.323, de 24 de julho de 1928, que definia as regras de trânsito, à época com a denominação inicial de “Polícia de Estradas”.

Com o Decreto n. 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que criou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), surgiu a denominação de Polícia Rodoviária Federal.

Até dezembro de 1957, a Polícia Rodoviária Federal era supervisionada pela Divisão de Conservação, Pavimentação e Tráfego do DNER, a qual estavam subordinados os Distritos Rodoviários Federais, na forma do Decreto n. 31.154, de 19 de julho de 1952.

Em 12 de dezembro de 1957, com a assinatura do Decreto n. 42.799, a PRF passou a fazer parte da Divisão de Trânsito.

É a função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes (Anexo I do CTB).

Com o advento da Constituição Federal (CF) de 1988, a Polícia Rodoviária Federal foi institucionalizada e integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública (Artigo 144, II e §2º da CF), com a atribuição de realizar o patrulhamento ostensivo das rodovias federais.

Mais recentemente, o Decreto n. 1.655, de 03 de outubro de 1995, definiu as competências da Polícia Rodoviária Federal e a Lei n. 9.654, de 2 de junho de 1998, criou a carreira de Policial Rodoviário Federal, mediante transforma-

ção dos Patrulheiros Rodoviários Federais, do quadro geral do Ministério da Justiça, em cargos de Policial Rodoviário Federal, com as atribuições previstas na Constituição Federal, no Código de Trânsito Brasileiro e na legislação específica.

O CTB, no Artigo 20, recepcionou boa parte das atribuições da PRF previstas no Decreto n. 1.655/1995. Cabe, portanto, à PRF, no âmbito de sua circunscrição (rodovias e estradas federais), realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, a incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros, assegurando a fluidez, a livre circulação nas rodovias e estradas federais e o cumprimento da legislação de trânsito, aplicando e arrecadando as multas e os valores decorrentes da prestação de serviços, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, zelando pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas, dentre outras previstas no CTB.

A Resolução do Contran n. 289/2008 dispõe sobre normas de atuação a serem adotadas pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, DNIT, e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, DPRF, na fiscalização do trânsito nas rodovias federais.

Compete ao DNIT, no âmbito de sua circunscrição, exercer a fiscalização:

Do excesso de peso dos veículos nas rodovias federais, aplicando aos infratores as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro, CTB, respeitadas as competências outorgadas à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pelos artigos 24, inciso XVII, e 82, § 1º, da Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001, com a redação dada pela Lei n. 10.561, de 13 de novembro de 2002.

De velocidade nas rodovias federais, utilizando instrumento ou redutor eletrônico de velocidade tipo fixo, assim como a engenharia de tráfego para implantação de novos pontos de redução de velocidade.

Compete ao DPRF, exercer a fiscalização:

Por excesso de peso nas rodovias federais, isoladamente, ou a título de apoio operacional ao DNIT, aplicando aos infratores as penalidades previstas no CTB; e



Eletrônica de velocidade nas rodovias federais com a utilização de instrumento ou medidor de velocidade do tipo portátil, móvel, estático e fixo, exceto redutor de velocidade, aplicando aos infratores as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

3.3.5 Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI)

As Jari funcionam junto a cada órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, que tenham como atribuição aplicar penalidades.

São órgãos recursais colegiados com apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.

Compete-lhe julgar os recursos interpostos contra penalidades impostas pelos dirigentes dos órgãos executivos de trânsito.

Deve, ainda, encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, que se repitam sistematicamente.

Quando necessário, para melhor instrução do processo, pode solicitar a estes órgãos e entidades informações complementares relativas aos recursos.

O Contran, de acordo com o que dispõe o Artigo 12, IV do CTB, estabeleceu na Resolução 233, de 30 de março de 2007, as diretrizes das Jari.

RESOLUÇÃO Nº 233, DE 30 DE MARÇO DE 2007

Estabelece diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o inciso VI do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a vista do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - STN.

...

Art. 1º Estabelecer diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, constantes do Anexo desta Resolução.

Art. 2º Ficam revogadas as Resoluções nos 147/03 e 175/05, do CONTRAN.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO

Diretrizes para a Elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI

1. Introdução

1.1. De acordo com a competência que lhe atribui o inciso VI do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, estabelece as diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

2. Da Natureza e Finalidade das JARI

2.1. As JARI são órgãos colegiados, componentes do Sistema Nacional de Trânsito, responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários.

2.2. Haverá, junto a cada órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, um número de JARI necessário para julgar, dentro do prazo legal, os recursos interpostos.

2.3. Sempre que funcionar mais de uma JARI junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, deverá ser nomeado um coordenador.

2.4. As JARI funcionarão junto:

2.4.a. aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União e à Polícia Rodoviária Federal;

2.4.b. aos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários dos Estados e do Distrito Federal;



2.4.c. aos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários dos Municípios.

3. Da Competência das JARI

3.1. Compete às JARI:

3.1.a. julgar os recursos interpostos pelos infratores;

3.1.b. solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

3.1.c. encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações, apontados em recursos e que se repitam sistematicamente.

4. Da Composição das JARI

4.1. A JARI, órgão colegiado, terá, no mínimo, três integrantes, obedecidos os seguintes critérios para a sua composição:

4.1.a. um integrante com conhecimento na área de trânsito com, no mínimo, nível médio de escolaridade;

4.1.b. representante servidor do órgão ou entidade que impôs a penalidade;

4.1.c. representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito;

4.1.c.1. excepcionalmente, na impossibilidade de compor o colegiado por inexistência de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito ou por comprovado desinteresse de entidades representativas da sociedade na indicação de representante ou quando indicado o representante este, injustificadamente, não comparecer à seção de julgamento, o representante especificado no subitem 4.1.c será substituído por um servidor público habilitado integrante de órgão ou entidade distintos do que impôs a penalidade, que poderá compor o Colegiado pelo tempo restante do mandato;

4.1.d. igual número de representantes dos itens 4.1.b e 4.1.c;

4.1.e. o presidente poderá ser qualquer dos integrantes do colegiado, a critério da autoridade competente para designá-los;

4.1.f. facultada a suplência;

4.1.g. vedado ao integrante das JARI compor o Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN ou o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE.

5. Dos Impedimentos

5.1. O Regimento Interno das JARI poderá prever impedimentos para aqueles que pretendam integrá-las, dentre outros, os relacionados:

- 5.1.a. à idoneidade;
- 5.1.b. à pontuação, caso seja condutor;
- 5.1.c. ao exercício da fiscalização do trânsito.

6. Da Nomeação dos Integrantes das JARI

6.1. A nomeação dos integrantes das JARI que funcionam junto aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União e junto à Polícia Rodoviária Federal será efetuada pelo Secretário Executivo do Ministério ao qual o órgão ou entidade estiver subordinado, facultada a delegação.

6.2. A nomeação dos integrantes das JARI que funcionam junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários estaduais e municipais será efetuada pelo respectivo chefe do Poder Executivo, facultada a delegação.

7. Do Mandato dos membros das JARI

7.1. O mandato será, no mínimo, de um ano e, no máximo, de dois anos.

7.2. O Regimento Interno poderá prever a recondução dos integrantes da JARI por períodos sucessivos.

8. Dos deveres das JARI

8.1. O funcionamento das JARI obedecerá ao seu Regimento Interno.

8.2. A JARI somente poderá deliberar com, no mínimo, três integrantes observada a paridade de representação.

8.3. As decisões das JARI deverão ser fundamentadas e aprovadas por maioria de votos dando-se a publicidade devida.

9. Dos deveres dos Órgãos e Entidades de Trânsito

9.1. O Regimento Interno deverá ser encaminhado para conhecimento e cadastro:

9.1.a. ao DENATRAN, em se tratando de órgãos ou entidades executivos rodoviários da União e da Polícia Rodoviária Federal;



9.1.b. aos respectivos CETRAN, em se tratando de órgãos ou entidades executivos de trânsito ou rodoviários estaduais e municipais ou ao CONTRANDIFE, se do Distrito Federal.

9.2. Caberá ao órgão ou entidade junto ao qual funcione as JARI prestar apoio técnico, administrativo e financeiro de forma a garantir seu pleno funcionamento.

3.3.6 Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetran) e Conselho de Trânsito do Distrito Federal (Contradife)

São órgãos normativos, consultivos e coordenadores no âmbito dos Estados e do Distrito Federal, cujos presidentes são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente.

Dentre outras atribuições previstas no Artigo 14 do CTB, compete-lhe acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema nos Estados.

Cabe, ainda, ao Cetran informar o Contran sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do Artigo 333 do CTB, que trata da criação ou adequação dos órgãos executivos municipais de trânsito.

O Cetran e Contrandife, atuam ainda como órgãos recursais, julgando os recursos da decisão da JARI, no caso de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal.

O Contran, de acordo com o que dispõe o Artigo 12, V do CTB, estabeleceu, na Resolução n. 244, de 22 de junho de 2007, as diretrizes para funcionamento dos Cetran e Contrandife.

RESOLUÇÃO Nº 244, DE 22 DE JUNHO DE 2007.

Estabelece diretrizes para a elaboração do Regimento Interno dos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE.



O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto n.º 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT e,

...

Art. 1º Estabelecer diretrizes para a elaboração do Regimento Interno dos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, constantes do Anexo desta Resolução.

Art. 2º Os Regimentos Internos dos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE existentes devem ser adequados ao disposto nesta Resolução em até 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 3º Fica revogada a Resolução nº 150, de 8 de outubro de 2003, do CONTRAN.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO

Diretrizes para o Estabelecimento do Regimento Interno dos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE

1. Introdução

De acordo com a competência que lhe atribui o inciso V do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, estabelece as diretrizes que devem orientar a formulação do Regimento Interno dos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE.

2. Da Natureza e Finalidade

2.1. Os CETRAN e o CONTRANDIFE são órgãos colegiados, normativos, consultivos e coordenadores do correspondente Sistema Estadual ou Distrital, componentes do Sistema Nacional de Trânsito, responsáveis pelo julgamento em segunda Instância dos recursos interpostos



contra penalidades aplicadas por órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

3. Da Competência

3.1. Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

3.2. elaborar normas no âmbito das respectivas competências;

3.3. responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;

3.4. estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;

3.5. julgar os recursos interpostos contra decisões:

3.5.a. das JARI;

3.5.b. dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente, constatadas nos exames de aptidão física, mental ou psicológica;

3.6. indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;

3.7. acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;

3.8. dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios;

3.9. informar ao CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do art. 333 do Código de Trânsito Brasileiro.

3.10. designar em casos de recursos deferidos e na hipótese de reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores.

4. Da Composição

4.1. Os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN serão compostos por, no mínimo um presidente e de treze membros, sendo:

4.1.a. Facultada a suplência;

4.1.b. Obrigatória a representação, em igual número, de representantes da esfera do poder executivo estadual, dos órgãos ou entidades executivos e rodoviários municipais integrados ao Sistema Nacional de Trânsito e de entidades representativas da sociedade ligadas à área de trânsito;



4.1.c. Além dos representantes previstos no item anterior, um integrante com notório saber na área de trânsito, com nível superior, e três membros, um de cada área específica, medicina, psicologia e meio ambiente, com conhecimento na área de trânsito.

4.1.d. Os representantes da esfera do poder executivo estadual devem pertencer aos seguintes órgãos e entidades:

4.1.d.1. órgão ou entidade executivo de trânsito;

4.1.d.2. órgão ou entidade executivo rodoviário;

4.1.d.3. de policiamento ostensivo de trânsito.

4.1.e. Os representantes dos órgãos ou entidades executivos e rodoviários municipais devem ser:

4.1.e.1. da capital do estado;

4.1.e.2. do município com a maior população, exceto se já contemplado no item anterior;

4.1.e.3. do município com população acima de 500 mil habitantes, exceto se já contemplado nos itens anteriores;

4.1.e.4. do município com população entre 100 mil e 500 mil habitantes, exceto se já contemplado nos itens anteriores;

4.1.e.5. do município com população entre 30 mil e 100 mil habitantes, exceto se já contemplado nos itens anteriores, e assim sucessivamente quando existirem mais de 3 representantes.

4.1.f. Os representantes de entidades representativas da sociedade ligadas à área de trânsito devem ser de:

4.1.f.1. sindicato patronal;

4.1.f.2. sindicato dos trabalhadores;

4.1.f.3. entidades não governamentais ligadas à área de trânsito.

4.1.g. O integrante do Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN não poderá compor JARI.

4.2. O Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE será composto por no mínimo um presidente e treze membros, sendo:

4.2.a. Facultada a suplência;

4.2.b. Obrigatória a representação, em igual número, de representantes da esfera do poder executivo distrital e de entidades representativas da sociedade ligadas à área de trânsito;

4.2.c. Além dos representantes previstos no item anterior, um integrante com notório saber na área de trânsito, com nível superior, e três membros, um de cada área específica, medicina, psicologia e meio ambiente, com conhecimento na área de trânsito.

4.2.d. Os representantes da esfera do poder executivo distrital devem pertencer aos seguintes órgãos e entidades:



- 4.2.d.1. órgão ou entidade executivo de trânsito;
- 4.2.d.2. órgão ou entidade executivo rodoviário;
- 4.2.d.3. de policiamento ostensivo de trânsito.

4.2.e. Os representantes de entidades representativas da sociedade ligadas à área de trânsito devem ser de:

- 4.2.e.1. sindicato patronal;
- 4.2.e.2. sindicato dos trabalhadores;
- 4.2.e.3. entidades não governamentais ligadas à

área de trânsito.

4.2.f. O integrante do Conselho de Trânsito do Distrito Federal não poderá compor JARI.

5. Dos Impedimentos

5.1. O Regimento Interno do Conselho poderá prever impedimentos para indicados que pretendam integrá-los, dentre outros, os relacionados:

- 5.1.a. à idoneidade;
- 5.1.b. à pontuação, caso seja condutor;
- 5.1.c. ao exercício da fiscalização do trânsito.

6. Da Nomeação dos Integrantes

6.1. A nomeação será realizada pelo Governador do Estado ou do Distrito Federal.

7. Do Mandato dos Integrantes

7.1. O mandato será de dois anos.

7.2. O Regimento Interno poderá prever a recondução dos integrantes dos Conselhos.

8. Dos deveres

8.1. O funcionamento dos Conselhos obedecerá ao seu Regimento Interno;

8.2. O Conselho somente poderá deliberar com, no mínimo, seis integrantes, observada a paridade de representação.

8.3. As decisões do Conselho deverão ser fundamentadas e aprovadas por maioria de votos, cabendo ao presidente o voto de qualidade, em caso de empate;

8.4. Os Conselhos deverão encaminhar seu Regimento Interno ao DENATRAN para conhecimento e cadastro.

9. Dos deveres dos órgãos e entidades de trânsito que compõem o Conselho.

9.1. Caberá aos órgãos ou entidades de trânsito dos estados, município e do Distrito Federal que compõem o Conselho prestar suporte técnico, financeiro de forma a garantir seu pleno funcionamento.

3.3.7 Órgão Executivo de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal (Detran)

Até a promulgação do CTB, em 1998, cabia aos Detran, na maioria dos casos vinculados às Secretarias de Estado de Segurança Pública, a responsabilidade por todas as ações de planejamento, operação e fiscalização do trânsito em todas as cidades do seu estado, à exceção do policiamento ostensivo - que é prerrogativa da Polícia Militar - e da vistoria de segurança dos veículos.

Atualmente, compete-lhe basicamente as atribuições relativas a condutores e veículos, tais como: realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores; expedir e cassar a Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação (CNH); vistoriar, inspecionar, registrar, emplacar e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro (CRV) e o Licenciamento Anual (CLA), mediante delegação do Denatran; além de outras previstas no Artigo 22 do CTB.

Ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito por meio do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas no CTB (Anexo I do CTB).

Quanto à fiscalização compete-lhe aplicar as medidas administrativas e com exclusividade as penalidades de apreensão do veículo, suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da Permissão para Dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem, além das penalidades comuns aos demais órgãos, de multa e advertência por escrito, excetuadas aquelas de responsabilidade dos órgãos e entidades municipais.

Como órgão detentor dos dados cadastrais de condutores e veículos, deve fornecer aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, os dados para fins de imposição e notificação da autuação, de penalidade e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências.

3.3.8 Órgão Executivo Rodoviário dos Estados e do Distrito Federal

São os Departamentos Rodoviários dos Estados e do Distrito Federal, geralmente vinculados às Secretarias de Transportes, com as mesmas atribuições do DNIT.



Função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes (Anexo I do CTB).

Executa a fiscalização de trânsito, geralmente por meio de convênios com as polícias militares estaduais e do Distrito Federal, aplicando as medidas administrativas, mas restringindo-se a aplicação das penalidades de advertência por escrito, e multa.

3.3.9 Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal

Cabe, segundo dispositivo constitucional, às Polícias Militares o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública (Artigo 144, §5º, CF), cabendo-lhe, portanto, prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

Pode executar, quando firmar convênio com a autoridade de trânsito correspondente, a fiscalização de trânsito como agente do órgão ou entidades executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

Pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento. (Anexo I do CTB)

É importante destacar que, de acordo com o Artigo 280, § 4º e anexo I do CTB, o policial militar, para fiscalizar o trânsito, deverá ser designado ou credenciado (anexo I) pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via.

3.3.10 Órgãos ou Entidades Executivos de Trânsito dos Municípios

A participação dos municípios na administração do trânsito como integrante do SNT, era inicialmente prevista no antigo Código Nacional de Trânsito (Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966) que previa a existência dos chamados Conselhos Municipais de Trânsito - órgãos normativos, de criação facultativa, nos municípios com população superior a duzentos mil habitantes (Artigo 7, §4º).

Entretanto, antes mesmo da sua regulamentação, o então Código Nacional de Trânsito sofreu alterações por meio do Decreto-Lei n. 237, de 23 de fevereiro de 1967, que extinguiu os Conselhos Municipais de Trânsito.

O atual Código de Trânsito Brasileiro implementou definitivamente a chamada "Municipalização do Trânsito", com a efetiva inclusão dos municípios no Sistema Nacional de Trânsito, cabendo-lhes a administração das vias públicas urbanas ou rodoviárias municipais com relação ao planejamento, operação, regulamentação do trânsito de veículos,

sinalização, manutenção e operação do sistema de estacionamento rotativo pago, manutenção e conservação de vias.

Em relação à fiscalização, compete-lhe atuar e aplicar as medidas administrativas e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada.

A Portaria do Denatran n. 59, de 25 outubro de 2007, estabeleceu os campos de informações que devem constar do Auto de Infração, os campos facultativos e o preenchimento, para fins de uniformização em todo o território nacional, bem como a competência para fiscalização, nos termos da delegação prevista na Resolução do Contran n. 217, de 14 de dezembro de 2006.

Compete, ainda, com exclusividade, registrar, licenciar e conceder autorização para conduzir ciclomotores, veículos de propulsão humana e tração animal, bem como explorar o serviço de transporte público coletivo e individual de passageiros nas áreas urbanas.

Para sua integração no Sistema Nacional de Trânsito os órgãos executivos de trânsito e rodoviários municipais devem dispor de mecanismos legais para o exercício das atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística, bem como, de Jari (Artigo 333 do CTB c/c Resolução do Contran n. 296/2008).

No Distrito Federal as competências relativas ao órgão ou entidade municipal serão exercidas pelo órgão ou entidade executivos de trânsito.

3.3.11 Órgãos ou Entidades Executivos Rodoviários Municipais

Possuem as mesmas atribuições dos órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, nas vias rurais municipais. Geralmente, há apenas um órgão municipal responsável tanto pelas vias urbanas, quanto pelas vias rurais do Município.

3.4 ÓRGÃOS DE ASSESSORAMENTO

Embora não faça parte do Sistema Nacional de Trânsito, estão aqui colocados em virtude de integrarem a administração pública federal.



3.4.1 Câmara Interministerial de Trânsito

A Câmara Interministerial de Trânsito, criada pelo Decreto n. 4.710, de 29 de maio de 2003, é composta pelos titulares dos Ministérios: das Cidades, que a presidirá; da Ciência e Tecnologia; da Defesa; da Educação; da Justiça; do Meio Ambiente; do Planejamento; do Orçamento e Gestão; da Saúde; do Trabalho; dos Transportes. Sendo suplentes os Secretários-Executivos dos respectivos Ministérios.

Tem a atribuição de harmonizar e compatibilizar políticas e orçamentos que interfiram ou repercutam na Política Nacional de Trânsito, sendo as suas reuniões realizadas anualmente na sede do Ministério das Cidades.

3.4.2 Fórum Consultivo

Criado pela Resolução do Contran n. 142, de 26 de março de 2003, é formado por representantes de órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), com a finalidade de assessorar o Contran em suas decisões.

O Fórum não tem caráter deliberativo, ou seja, não tem competência para estabelecer normas, mas sim discutir a aplicação das normas vigentes, sugerindo revisões, adequações e a regulamentação de dispositivos do CTB ainda não regulamentados.

As reuniões ordinárias serão bimestrais e sempre que necessário serão convocadas reuniões extraordinárias.

O Fórum Consultivo é composto pelos titulares dos seguintes órgãos e entidades, com mandato de um ano para as representações dos órgãos e entidades que se revezam:

- Denatran, que o presidirá;
- DNIT;
- Polícia Rodoviária Federal;
- Representantes dos Detran;
- Representantes dos órgãos ou entidades executivos rodoviários;
 - Representantes dos Cetran;
 - Representantes das Polícias Militares;
 - Representantes regionais dos órgãos e entidades executivos municipais;
- Presidentes das Jari.

Unidade 4

INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

O conceito de infração de trânsito está descrito no artigo 161 do CTB: *“constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito do CTB, 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 do CTB”*, completando no parágrafo único: *“as infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções”*.

O Anexo I do CTB, Dos conceitos e Definições, apresenta a seguinte definição: *“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”*.

Assim, na teoria, toda vez que deixa de ser observada uma regra do CTB, se comete uma infração. Por exemplo:

- Se o condutor deixa de assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino, permitindo que falte combustível no caminho, desrespeita a regra do artigo 27 do CTB e, portanto, comete uma infração tipificada no artigo 180, sujeitando-se à penalidade de multa de R\$ 85,13 e 4 pontos na sua habilitação;
- Se não usa o cinto de segurança, desrespeita a regra do artigo 65 e, portanto, comete infração tipificada no artigo 167, sujeitando-se à penalidade de multa de R\$ 127,69 e 5 pontos na sua habilitação.

É importante destacar que com o veto presidencial à norma contida no § 2º do artigo 256, *“as infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com a multa aplicada às infrações de natureza leve, enquanto não forem tipificadas pela legislação complementar ou resoluções do CONTRAN”*, denominada por Honorato (2004, p. 72) de *“infração de reserva ou residual”*, algumas infrações do CTB ficaram desprovidas de penalidades.

Resta, atualmente, a infração de reserva contida no artigo 169 do CTB, que alcança apenas a falta de atenção do condutor ou a falta de cuidado indispensável à segurança,



ao fixar que *“vem em socorro deste entendimento, quanto a procedimentos irregulares de insegurança, em infrações a normas gerais, não ajustáveis às figuras do Capítulo XV”* (Abreu, 1998, p. 15).

4.1 RESPONSABILIDADE PELA INFRAÇÃO

Responsabilidade designa o dever que alguém tem de reparar o prejuízo decorrente da violação de um outro dever jurídico (Sergio Cavaliere Filho, apud Honorato, 2004, p. 80).

De acordo com o CTB, as penalidades decorrentes das infrações serão impostas ao condutor, 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 CTB (Artigo 257), ou ainda, aos responsáveis por *“obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança iniciada sem prévia permissão do órgão ou entidade de trânsito com jurisdição sobre a via”* (Artigo 95).

Existem, ainda, as infrações solidárias, cujas penalidades são impostas concomitantemente aos proprietários e condutores de veículos *“toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída”* (Artigo 257, §1º).

Também, segundo o CTB, *“o transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal”* (Artigo 257, §6º).



Antigamente já era assim!

“Serão solidariamente responsáveis pelas multas o agente material do acto e os proprietários dos animaes ou vehiculos ligados a contravenção” [sic].

(Artigo 81 do Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928)

Proprietário é aquele a quem a lei assegura a faculdade de usar, gozar e dispor de seus bens e o direito de reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua ou detenha (Artigo 1228 do Código Civil).

4.1.1 Infração de responsabilidade do proprietário

Para efeitos da legislação de trânsito, proprietário *“é a pessoa física ou jurídica em cujo nome está registrado o veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência”* (Pineiro, 2001, p. 468).

Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente 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 (Artigo 257, § 2º do CTB).

De acordo com o a Resolução Contran n. 149/2003, que dispõe sobre a notificação da autuação e da penalidade de multa e de advertência por infrações de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo, *o arrendatário equipara-se ao proprietário do veículo, quando o veículo estiver registrado em nome de sociedade de arrendamento mercantil.*

Destaca-se que, independentemente da responsabilização pela infração, o encargo do pagamento da penalidade de multa será sempre do proprietário, excetuando-se infrações decorrentes do excesso de peso que obedecem ao disposto no artigo 257 e parágrafos do CTB.



Já era assim em 1941!

“O proprietário será responsável pelo pagamento da multa, sempre que não possa ser identificado, no momento, o condutor infrator” [sic].

(Artigo 125 do Decreto-Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941)

Dessa forma, o Contran na Resolução n. 149/2003 estabeleceu que *“a identificação do condutor infrator no momento da infração não exige o órgão ou entidade de trânsito da expedição de aviso informando ao proprietário do veículo os dados da autuação e do condutor identificado”*, pois o responsável pelo pagamento da multa tem o direito de saber que seu veículo foi objeto de autuação.

Cabe ainda ao proprietário identificar o condutor infrator, sob pena de tornar-se o responsável pela infração cometida e sujeito ativo das demais penalidades decorrente da infração cometida:

Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração (Artigo 257 § 7º do CTB).



Importante salientar que o §8º do artigo 257, regulamentado pela Resolução Contran n. 151/2003, impõe às empresas proprietárias de veículos o pagamento de duas penalidades de multa: a originária, pela infração que seria de responsabilidade de terceiro (Artigo 257 do CTB), e uma nova multa, de responsabilidade da pessoa jurídica, quando a empresa não identificar o condutor infrator:

Entende-se toda pessoa que conduza um veículo automotor ou de outro tipo (incluindo os ciclos), ou que guia por uma via, cabeças de gado isoladas, rebanho, bando, ou manada; ou animais de tiro, carga ou sela (CTV, art. 1º, letra v).

Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses (Artigo 257, §8º do CTB).

4.1.2 Infração de responsabilidade do **condutor**

Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo (Artigo 257, § 3º).

4.1.3 Infração de responsabilidade do **embarcador**

Embarcador é aquele que recebe mercadorias a serem remetidas a outras pessoas jurídicas ou físicas, acomodando-as em veículos de transporte próprio ou para tal fim contratados (Swenson, 2002, p. 59).

O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos e/ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido (Artigo 257, § 4º).

Cabe-lhe, portanto, aferir o peso total das mercadorias que serão transportadas e arrumá-las corretamente no compartimento de carga, de maneira uniforme, a fim de que sejam obedecidos os limites de peso por eixo dos veículos.

4.1.4 Infração de responsabilidade do **transportador**

Transportador é a empresa ou pessoa natural que mediante remuneração ou taxa fixa convencionada, se incube de conduzir pessoas ou cargas e bagagens de um lugar para outro, por meio de viatura apropriada, terrestre (...) de sua propriedade, fretada ou alugada (Pedro Nunes, apud Pinheiro, 2001, p. 469).

O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de cargas com excesso de peso nos eixos e/ou no peso bruto total, quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total (Artigo 257, §5º).

Se o transportador recebe a carga de vários embarcadores, cabe-lhe a incumbência de arrumar a carga e conferir os pesos para certificar-se que não excedem os limites legais.

Em síntese, Abreu (1998, p. 106) esclarece quanto ao excesso de peso verificado:

a) responde apenas o embarcador, se ele é o único remetente de toda a carga, com peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto inferior ao constatado e, evidentemente, acima do limite permitido;

b) é somente responsável o transportador, verificando-se o peso excessivo, se vários forem os embarcadores;

c) são responsáveis ambos, o transportador e o embarcador, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

4.1.5 Pessoa física ou jurídica ou expressamente mencionadas no CTB

- promotor de competição (Artigo 174);
- fabricante ou comerciante de placas de identificação (Artigo 221);
- seguradora (Artigo 243);
- estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e que comprem, vendam ou desmontem veículos (Artigo 330);
- comerciante (Artigo 245);
- responsável pela obra (Artigo 246);
- pedestre (Artigo 254);
- ciclista (Artigo 255).

A Portaria Denatran n. 59, de 25 outubro de 2007, estabeleceu os campos de informações que devem constar do Auto de Infração, os campos facultativos e o preenchimento, para fins de uniformização em todo o território nacional, bem como a competência para fiscalização, nos termos da delegação prevista na Resolução Contran n. 217, de 14 de dezembro de 2006.

A Resolução Contran n. 248/2007 regulamenta a atuação, notificação e aplicação de penalidades nos casos de infrações cometidas por pessoas físicas ou jurídicas sem a utilização de veículos e estabelece as informações mínimas que devem constar do Auto de Infração específico.



4.2 RESPONSABILIDADE PELA FISCALIZAÇÃO, APLICAÇÃO DE MEDIDAS ADMINISTRATIVAS E PENALIDADES.

O Capítulo II do CTB estabelece a composição e a competência do órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, delimitando a competência para aplicação das medidas administrativas, penalidades e arrecadação das multas que aplicar.

- ~~Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais, aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas (Artigo 20, III).~~

- ~~Compete~~ aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, no âmbito de sua circunscrição (Artigo 21):

- executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e, ainda, as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

- fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar.

- Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição (Artigo 22):

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

- aplicar as penalidades por infrações previstas no CTB, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do artigo 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.

- Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal 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 (Artigo 23).

- Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição (Artigo 24):

- executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

- aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

- fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar.

Depreende-se portanto, que os órgãos executivos de trânsito rodoviários e dos municípios só têm competência para aplicar penalidade de multa e advertência por escrito, enquanto que o órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possui competência para aplicar todas as penalidades previstas no CTB.

4.3 CLASSIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO

O CTB classificou as infrações de trânsito em quatro categorias (Artigo 258), indicando de acordo com a gravidade o valor da penalidade da multa:

- infração de natureza gravíssima, punida com multa de 180 Ufir;
- infração de natureza grave, punida com multa de 120 Ufir;
- infração de natureza média, punida com multa de 80 Ufir;
- infração de natureza leve, punida com multa de 50 Ufir.

A Ufir foi extinta pela Medida Provisória n. 1.973/67, de 26 de outubro de 2000, passando a vigorar os valores das multas estipulados na Resolução Contran n. 136/2002: I - Infração gravíssima, multa de R\$ 191,54; II - Infração grave, multa de R\$ 127,69; III - Infração média, multa de R\$ 85,13; IV - Infração leve, multa de R\$ 53,20.

Fora destas categorias, identifica-se no artigo 95, § 3º do CTB, um caso em que a penalidade de multa adota o sistema de sanções determináveis dentro de margens:



Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão previa do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º...

§ 2º...

§ 3º. A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

A infração de natureza gravíssima tem forma simples e formas qualificadas, por um fator multiplicador ou índice adicional específico:

Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código (Artigo 258, §2º do CTB).

Embora o artigo 258 indique a penalidade de multa e seu valor, de acordo com a classificação da infração, outras penalidades podem ser impostas ao infrator, especialmente quando se tratar de infrações grave e gravíssimas.

A classificação da infração também tem reflexo na imposição de outras penalidades como a de advertência por escrito e na obtenção da CNH, após o período de validade da Permissão para Dirigir.

Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades (Artigo 266). Neste caso, deve ser observada a lição de Abreu (1998, p. 114): "é preciso, porém, que uma das infrações não se contenha na outra ou uma não seja qualificação da outra (...) o concurso deve ser notificado criteriosamente".

4.4 COMPROVAÇÃO DA INFRAÇÃO

A infração deve ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por apa-

relho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo Contran (Artigo 280, § 2º).

Existem dois tipos de equipamentos eletrônicos para fiscalização de trânsito:

- **Metrológicos:** São os equipamentos utilizados para realizar uma medição, como os radares, etilômetros, balanças, etc.

- **Não metrológicos:** São os equipamentos destinados a registrar a presença ou movimento de veículos que caracterizam uma infração de trânsito, como os detectores de avanço de sinal vermelho, parada sobre a faixa, uso de faixas exclusivas, etc.

4.4.1 Metrológicos

Fiscalização de velocidade

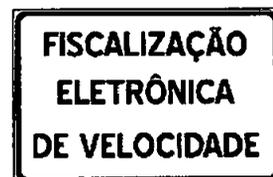
O Regulamento Técnico Metrológico do Inmetro aprovado pela Portaria n. 115, de 29 de junho de 1998, estabelece as condições mínimas que devem satisfazer os medidores de velocidade para veículos automotivos utilizados nas medições que envolvem as atividades previstas no item 8 da Resolução n. 11/88, de 12 de outubro de 1988, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO.

O Regulamento se aplica aos radares doppler, medidores de velocidade que utilizam sensores de superfície e medidores de velocidade óticos, seus dispositivos complementares e acessórios.

A Resolução Contran n. 146/2003 dispõe sobre os requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semi-reboques.

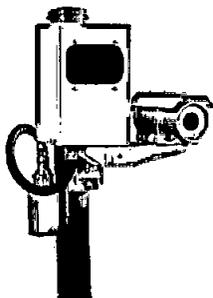
Medidor de Velocidade é o instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos automotores, reboques e semi - reboques.

Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade.



A medição de velocidade deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

- **Fixo:** medidor de velocidade instalado em local definido e em caráter permanente.



É um equipamento instalado em suporte próprio na calçada ou em canteiro, passarela ou viaduto, que através de sensores instalados na via, detecta a passagem do veículo que trafega acima do limite de velocidade estabelecido para a via, capturando a imagem de forma a permitir sua perfeita identificação (marca, modelo, placa, local e horário da infração, entre outros dados).

Geram relatórios veiculares de dados para o estudo de alternativas para melhorar a fluidez no tráfego e pode ter seu funcionamento agregado ao sistema de reconhecimento (OCR).

Através de sensores de superfície instalados no pavimento, que podem ser 2 ou 3 por faixa de rolamento, o veículo é detectado e sua velocidade calculada baseada no tempo em que percorre a distância entre os sensores. O sistema de detecção é independente para cada faixa e constatada velocidade acima da regulamentada para a via, o veículo é fotografado e o registro processado, gerando posteriormente o Auto de Infração de Trânsito. O veículo pode ser fotografado pela frente, mas costumeiramente neste tipo de equipamento registra-se a imagem traseira do veículo.

Barreira Eletrônica



Medidor de velocidade instalado em pórtico, semi-pórtico ou totem, em local definido e em caráter permanente, que consiste de dois a três sensores de superfície instalados no pavimento da via, câmeras de vídeo digitais ou câmeras fotográficas digitais ou de película, flashes não-ofuscantes (infrared) instaladas no totem, semi-pórtico, pórtico ou poste específico, *display* digital indicador da velocidade do veículo, sinal luminoso amarelo piscante e sonoro instalados no totem junto com o processador das imagens e dados.

A Barreira-ou-Lombada-Eletrônica é utilizada em locais que, em função das suas características, exigem a redução da velocidade em um ponto específico. Apresenta-se de forma ostensiva, o que garante maior respeito dos condutores. O equipamento pode registrar veículos em 1 ou mais faixas e os que trafegam na contra-mão de direção.

O sistema é independente para cada faixa e seu funcionamento é por meio de sensores indutivos instalados no pavimento, que podem ser 2 ou 3 por faixa de rolamento, o veículo é detectado e sua velocidade calculada, baseada no tempo em que percorre a distância entre os laços. O processador calcula a velocidade do veículo e a indica no display. Constatada velocidade acima da regulamentada para a via (considerando a margem de erro), o veículo é fotografado e o registro processado, gerando posteriormente o Auto de Infração de Trânsito. Costumeiramente, neste tipo de equipamento, o veículo é fotografado pela frente, mas também é possível registrar-se a imagem traseira do veículo.

- **Estático:** medidor de velocidade instalado em veículo parado ou em suporte apropriado.

O medidor estático é utilizado para fiscalizar a velocidade em pontos ou trechos de via de grande ocorrência de acidentes. Sua característica mais importante é a possibilidade de fiscalizar grande número de pontos em sistema de rodízio, complementarmente ao radar fixo ampliando a eficiência da fiscalização eletrônica. É possível utilizar o equipamento em operações rotineiras e programadas, como nas vias de acesso a festas, estádios, shows, etc.

O equipamento pode registrar veículos em várias faixas, sendo mais comum o monitoramento de 2 a 3 faixas, e os que trafegam no sentido contrário. Essas características podem variar conforme o fabricante.

Existem duas formas de um medidor estático aferir a velocidade dos veículos. Por feixes de luz (laser) ou por microondas (princípio de Doppler). No primeiro, dois ou mais feixes de onda perpendiculares à pista medem o tempo que o veículo passa por estes pelo feixes e calcula a velocidade. No segundo, o equipamento opera pelo princípio Doppler, analisando a variação de frequência, entre a emitida pela antena do instrumento medidor e a refletida pelo veículo sob controle, proporcional à velocidade deste veículo.

Em ambos os equipamentos, quando constatada velocidade acima da regulamentada para a via, o veículo é foto-



grafado e o registro processado, gerando o fotograma e posteriormente o Auto de Infração de Trânsito. Estes sistemas são incapazes de diferenciar dois carros que passem juntos pelos feixes. Quando isso acontece, o radar anula a medição, mesmo que um dos veículos esteja em alta velocidade. Tanto os equipamentos de feixes transversais (perpendiculares) quanto os que utilizam o princípio Doppler, permitem registrar a imagem dianteira ou traseira do veículo. Os dados da imagem e dados estatísticos são registrados sem a interferência do operador, que apenas instala o radar e monitora seu funcionamento.

Não é obrigatória a presença da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito no local da infração quando utilizado o medidor de velocidade fixo ou estático com dispositivo registrador de imagem que atenda aos termos da Resolução Contran n. 146/2003.

É obrigatória a utilização, ao longo da via em que está instalado o aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade, de **sinalização vertical, informando a existência de fiscalização**, bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida, observando o cumprimento das distâncias estabelecidas na tabela do Anexo III da Resolução Contran n. 214/2006.

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

O radar portátil é utilizado para fiscalizar a velocidade em pontos ou trechos de via de grande ocorrência de acidentes. O equipamento é dirigido manualmente pelo operador para um veículo que está sendo fiscalizado. O operador visualiza a velocidade medida e informa via rádio outros agentes, que poderão fazer a abordagem e a lavratura do Auto de Infração. Sua forma de verificação da velocidade pode ser por feixes de laser ou também pelo princípio de Doppler, dependendo do fabricante.

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

O equipamento é instalado na dianteira de uma viatura e fiscaliza a velocidade dos outros veículos que trafegam

no mesmo sentido. Sua configuração consiste num módulo detector de velocidade, câmera de vídeo digital e flash não-ofuscante (infrared).

Os radares móveis funcionam da mesma forma que os estáticos, pelo princípio de Doppler, mas para o cálculo da velocidade do veículo a ser fiscalizado, considera-se também a velocidade da viatura onde está instalado. O equipamento mede a velocidade de veículos que se aproximam ou se afastam do veículo que procede a medição.

A fiscalização com equipamento móvel só pode ocorrer em estradas, rodovias e vias de trânsito rápido e onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores de 5 km (artigo 5, § 1º da Res. 146/2003).

O instrumento ou equipamento medidor de velocidade de veículos deve observar os seguintes requisitos:

- ter seu modelo aprovado pelo Inmetro;
- ser aprovado na verificação metrológica realizada pelo Inmetro ou por entidade por ele delegada;
- ser verificado pelo Inmetro ou entidade por ele delegada, obrigatoriamente com periodicidade máxima de 12 meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigor.

O instrumento ou equipamento medidor de velocidade dotado de dispositivo registrador de imagem deve permitir a identificação do veículo e, no mínimo:

Registrar:

- a) placa do veículo;
- b) velocidade medida do veículo em km/h;
- c) data e hora da infração;

Conter:

- a) velocidade regulamentada para o local da via em km/h;
- b) local da infração identificado de forma descritiva ou codificado;
- c) identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

A autoridade de trânsito deve dar publicidade à relação de códigos e à numeração dos instrumentos ou equipamentos utilizados nas vias sob sua circunscrição.

A **notificação da autuação/penalidade** deve conter, além do disposto no CTB e na legislação complementar, a velocidade medida pelo instrumento ou equipamento medidor de velocidade, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade e a velocidade regulamentada para a via, todas expressas em km/h.

A **velocidade considerada** para efeito de aplicação de penalidade é a diferença entre a velocidade medida e o valor correspondente ao seu erro máximo admitido, todos expressos em km/h.

Para fins de autuação/penalidade por infração ao artigo 218 do CTB deve ser observada a tabela de valores referenciais de velocidade constante do Anexo II da Resolução Contran n. 146/2003.

A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida (placa R-19), observados os critérios da engenharia de tráfego, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

Para a fiscalização de velocidade com medidor do tipo **fixo, estático** ou **portátil** deve ser observada, entre a placa de regulamentação de velocidade máxima permitida e o medidor, uma distância compreendida no intervalo estabelecido na tabela abaixo, facultada a repetição da mesma a distâncias menores.

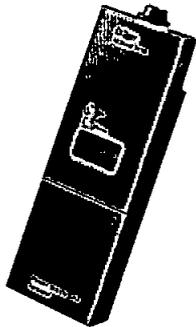
Velocidade Regulamentada (km/h)	Intervalo de Distância (m)	
	Via Urbana	Via Rural
$V \geq 80$	400 a 500	1000 a 2000
$V < 80$	100 a 300	300 a 1000

Deve ser acrescida a placa R-19 no trecho da via em que ocorra o acesso de veículos por outra via ou pista que impossibilite o cumprimento do intervalo de distância previsto na tabela.

É obrigatória a utilização, ao longo da via em que está instalado o aparelho, equipamento ou qualquer outro meio

tecnológico medidor de velocidade, de sinalização vertical, informando a existência de fiscalização, bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida.

Etilômetro



O Regulamento Técnico Metroológico (RTM), aprovado pela Portaria Inmetro n. 006, de 17 de janeiro de 2002, estabelece as condições mínimas que devem ser observadas pelos etilômetros portáteis e não portáteis usados com fins probatórios no âmbito da fiscalização de trânsito, para a determinação da concentração de etanol no ar expirado, pelos condutores de veículos.

Estes etilômetros destinam-se a medir a concentração de álcool (etanol para fins do regulamento) encontrada no ar expirado, correspondente à massa de álcool por litro de ar pulmonar profundo.

Etilômetro é o instrumento que mede a concentração de etanol pela análise de ar pulmonar profundo, utilizável para fins probatórios.

Etilômetro não portátil é o projetado somente para uso dentro de prédios ou locais que apresentem condições ambientais similares.

Etilômetro portátil é o que pode ser utilizado dentro ou fora de um prédio.

Ar pulmonar profundo é o ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares, normalmente chamado de ar expirado final.

O regulamento estabelece as seguintes condições para que o etilômetro possa ser utilizado na fiscalização de trânsito:

O etilômetro deve monitorar a continuidade da expiração. O aparelho deve indicar a interrupção (momentânea ou total) do fluxo de ar expirado entre o início da expiração e o término da coleta de uma amostra, possibilitando, desse modo, a obtenção de um resultado válido. Um sinal de aviso (de preferência sonoro) deve determinar a continuidade da



expiração. A expiração será considerada interrompida se o fluxo for inferior a 0,1 L/s.

O etilômetro deve indicar que está pronto para uso e não permitir que seja feita uma medição antes disso. Essas duas funções devem ser compatíveis.

Os meios para ajuste do etilômetro (em particular os dispositivos para ajustar a sensibilidade e a posição zero) não podem ser acionados pelo operador normal ou pelo usuário.

O acesso ao mecanismo interno do etilômetro somente deve ser possível pelo rompimento de um selo de segurança, por código ou outro procedimento equivalente mediante autorização do Inmetro.

Quando uma anomalia, um defeito ou um sinal de erro for detectado, o etilômetro não deverá fornecer qualquer resultado que possa ser considerado válido e qualquer medição subsequente deverá ser impedida até que uma checagem de operação correta seja feita com sucesso.

Os etilômetros aprovados receberão Etiqueta de Verificação aposta em lugar visível ao usuário, preservando todas as inscrições obrigatórias.

Nenhum etilômetro destinado a fins probatórios pode ser comercializado ou exposto à venda sem corresponder ao modelo aprovado, bem como sem ter sido aprovado em verificação inicial.

Todo etilômetro comercializado no País deve ser acompanhado de manual descritivo, em português, contendo no mínimo as seguintes informações:

- a) nome ou marca e endereço do fabricante;
- b) nome ou marca, endereço e CNPJ do representante legal;
- c) princípio de funcionamento, método correto para utilização e leitura do etilômetro;
- d) instruções para troca de bocal e bateria;
- e) indicação de periodicidade de calibração.

As marcas de verificação devem ser apostas em lugar visível e mantidas em perfeitas condições.

A Lei n. 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, já havia alterado a redação dos artigos 165, 277 e 302 da Lei n.



9.503/1997 que instituiu o CTB e motivou duas significativas alterações:

- Inexistência de um índice mínimo de concentração de álcool no sangue, antes fixado em seis decigramas por litro de sangue, para caracterizar a infração tipificada no artigo 165.

Art. 165. *Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.*

- Possibilidade de caracterizar a infração pelos “notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor” do condutor, além dos testes de alcoolemia, exames clínicos e perícias anteriormente admitidos, com o acréscimo do § 2º do artigo 277:

Art. 277 ...

§ 1º ...

§ 2º No caso de recusa do condutor a realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor.

Recentemente, em 19 de junho de 2008, a Lei n.º 11.705 alterou novamente as regras para tipificação da infração e do crime relacionados a condução de veículo sob influência de álcool:

- manteve a inexistência de um índice mínimo de concentração de álcool no sangue para caracterizar a infração tipificada no artigo 165;
- estabeleceu que a infração também se configura caso o condutor dirija sob influência de substância psicoativa que determine dependência e não apenas *substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica*;
- fixou o prazo da penalidade de suspensão do direito de dirigir em 12 meses. Antes era de 1 a 12 meses;
- alterou o artigo 276 estabelecendo que qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às



penalidades previstas no artigo 165. Antes o condutor somente estava impedido de dirigir quando verificada concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas;

- possibilidade de caracterizar a infração mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor;

- possibilidade de aplicação das penalidades e medidas administrativas estabelecidas no artigo 165 ao condutor que se recusar a se submeter aos testes, exames e perícias;

- exclusão da aplicabilidade dos artigos 74, 76 e 88 da Lei n. 9.099/1995 se o condutor encontrar-se sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, devendo ser instaurado Inquérito Policial;

- tipificou como crime a condução de veículo automotor, na via pública, 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 (perigo abstrato). Antes o crime se caracterizava quando houvesse dano potencial a incolumidade de outrem (perigo concreto);

- no caso de reincidência em crimes previstos no CTB, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis. Antes ficava a critério do juiz.

Segundo a Resolução Contran n. 206/2006, o etilômetro deve observar os seguintes requisitos:

- ter seu modelo aprovado pelo Inmetro, atendendo a legislação metrológica em vigor e os requisitos estabelecidos na Resolução;

- ser aprovado na verificação metrológica inicial realizada pelo Inmetro ou órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade (RBMLQ);

- ser aprovado na verificação periódica anual realizada pelo Inmetro ou RBMLQ;

- ser aprovado em inspeção em serviço ou eventual, conforme determina a legislação metrológica vigente.

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

Quando a infração for constatada por medidor de alcoolemia (etilômetro), as notificações da autuação e da penalidade, além do disposto no CTB e na legislação comple-

mentar, devem conter a alcoolemia medida pelo aparelho e a considerada para efeito da aplicação da penalidade.

A alcoolemia considerada para efeito de aplicação de penalidade é a diferença entre a medida e o valor correspondente ao seu erro máximo admitido, todos expressos em mg/L (miligrama de álcool por litro de ar expirado).

Os erros máximos admissíveis, segundo o RTM aprovado pela portaria Inmetro 006/2002 é o seguinte:

- Na apreciação técnica de modelo, verificação inicial e eventual:

- 0,020 mg/L para todas as concentrações menores do que 0,400 mg/L;

- 5% para concentrações iguais ou maiores do que 0,400 mg/L e menores ou iguais a 2,000 mg/L;

- 20% para concentrações maiores do que 2,000 mg/L.

- Na verificação periódica e inspeção em serviço:

- 0,032 mg/L para todas as concentrações menores do que 0,400 mg/L;

- 8% para concentrações iguais ou maiores do que 0,400 mg/L e menores ou iguais a 2,000 mg/L;

- 30% para concentrações maiores do que 2,000 mg/L.

A Resolução Contran n. 109/1999 estabelece que a homologação de cada modelo de aparelho sensor de ar alveolar (etilômetros, etilotestes ou bafômetros) é realizada mediante portaria do Denatran.

O Denatran por meio da Portaria n. 1/2000 indicou o Inmetro para realizar a aferição dos aparelhos sensores de ar alveolar (etilômetros, etilotestes ou bafômetros).

4.4.2 Fiscalização Não Metrológica.

A Resolução Contran n. 165/2004 regulamenta a utilização de **sistemas automáticos não metrológicos** de fiscalização.

Sistema automático não metrológico de fiscalização é o conjunto constituído pelo instrumento ou equipamento de controle não metrológico, o módulo detector veicular e o dispositivo registrador de imagem, por processo químico ou digital, que não necessita da interferência do operador em qualquer das fases do seu funcionamento (Port. Denatran n. 263/2007).

O sistema automático não metrológico de fiscalização deve:

- ter sua conformidade avaliada pelo Inmetro ou entidade por ele acreditada;



- atender aos requisitos específicos mínimos para cada infração a ser detectada, estabelecidos pelo Denatran.

A Portaria Denatran n. 16/2004 regulamenta os requisitos específicos mínimos dos sistemas automáticos não metrológicos para a fiscalização das seguintes infrações previstas no CTB:

- avançar o Sinal Vermelho do Semáforo (Artigo 208);
- parar o veículo sobre a faixa de pedestre na mudança de sinal luminoso (Artigo 183);
- transitar com o veículo em faixa ou pista regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo (Artigo 184, incisos I e II);
- quando em movimento, não conservar o veículo na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação (Artigo 185, inciso I).

A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, antes de utilizar o sistema automático não metrológico de fiscalização, deve elaborar projeto tipo para cada local fiscalizado.

Projeto tipo é a caracterização da aproximação, da faixa ou da pista a ser fiscalizada, através de desenho esquemático contendo, além da localização do dispositivo registrador de imagem e o sentido de circulação da via, as dimensões e distâncias entre, no mínimo, os seguintes elementos:

- para infrações de avanço de sinal vermelho do semáforo e parada sobre a faixa de travessia de pedestres na mudança de sinal luminoso:

- linha de retenção;
- faixa de travessia de pedestres (quando existir);
- sensor (es) destinados a detectar o veículo infrator;
- semáforo fiscalizado.

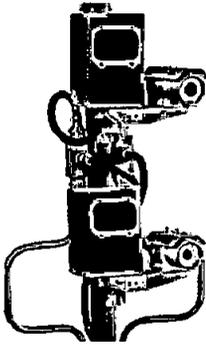
- para infrações por trânsito em faixa ou pista regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo e por não conservar o veículo na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação:

- seção da via fiscalizada contendo todas as faixas de trânsito ou pista, quando for o caso;
- sensor(es) destinados a detectar o veículo infrator.

O projeto tipo deve estar disponível ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição so-

bre a via e ser encaminhado às Jari dos respectivos órgãos ou entidades.

Fiscalização de avanço do semáforo



Equipamento que detecta a passagem do veículo pelo semáforo, quando o foco vermelho estiver aceso. Consiste de sensores de superfície instalados no pavimento da via, câmeras de vídeo digitais ou câmeras fotográficas digitais ou de película, flashes não-ofuscantes (infrared) e processador de imagens e dados, interligados ao controlador semafórico.

Através de sensores de superfície instalados no pavimento da via, que podem ser 2 ou 3 por faixa de rolamento, o veículo é detectado e o equipamento verifica a fase do semáforo. Caso a fase vermelha esteja acesa para a aproximação monitorada, o veículo é fotografado e o registro processado, gerando posteriormente o Auto de Infração de Trânsito.

Alguns modelos permitem também a fiscalização da velocidade quando o semáforo está na fase *verde*. Normalmente neste tipo de equipamento registra-se a imagem traseira do veículo, podendo-se optar pelo tempo de intervalo para geração de fotos seqüenciais. O equipamento registra pelo menos duas imagens seqüenciais e panorâmicas do cruzamento controlado, para *comprovar* o cometimento da infração.

O equipamento de fiscalização de avanço de sinal vermelho deve:

- registrar a imagem após o veículo transpor a área de influência do(s) sensor(es) destinado(s) a caracterizar o avanço do sinal vermelho do semáforo fiscalizado, estando o foco vermelho ativado e respeitado o **tempo de retardo** determinado para o local pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via;

- permanecer inibido, não registrando imagem, enquanto estiver ativo o foco verde ou o foco amarelo do semáforo fiscalizado;

- possibilitar a configuração de tempo de retardo de, no mínimo, 0 (zero) e, no máximo, 5 (cinco) segundos, em passos de um segundo;

- na imagem detectada registrar, além do estabelecido no artigo 4º da Resolução Contran n. 165, no mínimo:

a) o foco vermelho do semáforo fiscalizado;

Tempo de Retardo é o período de tempo, após o início do sinal vermelho fiscalizado, em que o sistema automático não metroológico de fiscalização de avanço de sinal vermelho do semáforo permanece inibido ao registro da imagem do veículo. Este período, determinado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, deve considerar as situações específicas de cada local fiscalizado, de forma que seja assegurado o registro da imagem, somente dos veículos que tenham recebido a indicação luminosa vermelha antes da faixa de retenção da aproximação fiscalizada.



b) a faixa de travessia de pedestres, mesmo que parcial, ou na sua inexistência, a linha de retenção da aproximação fiscalizada.

Fiscalização de Parada sobre a Faixa de Pedestre na mudança de sinal luminoso

Trata-se do mesmo equipamento que fiscaliza o desrespeito ao semáforo vermelho. Através de sensores de superfície instalados no pavimento, que podem ser 2 ou 3 por faixa de rolamento, o veículo é detectado e verifica-se se está em movimento ou parado. Caso a fase vermelha esteja acesa para a aproximação monitorada e o veículo encontrasse imóvel sobre os detectores, o veículo é fotografado e o registro processado, gerando posteriormente o Auto de Infração de Trânsito. Normalmente neste tipo de equipamento, registra-se a imagem traseira do veículo, podendo-se optar pela geração de fotos seqüenciais.

Tempo de Permanência é o período de tempo, após o início do sinal vermelho veicular tomado como referência, em que o sistema automático não metroológico de fiscalização de parada sobre a faixa de travessia de pedestres permanece inibido ao registro da imagem do veículo. Este período, determinado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, deve considerar as situações específicas de cada local fiscalizado, de forma que seja assegurado o registro da imagem somente dos veículos que tenham permanecido sobre a faixa de travessia de pedestres.

O equipamento de fiscalização de parada sobre a faixa de travessia de pedestres na mudança de sinal luminoso deve:

- registrar a imagem do veículo parado sobre a faixa de travessia de pedestres, decorrido o tempo de permanência determinado para o local pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via;

- permanecer inibido, não registrando a imagem, enquanto estiver ativo o foco verde ou o foco amarelo do semáforo veicular de referência;

- possibilitar a configuração de **tempo de permanência** do veículo sobre a faixa de travessia de pedestres de, no mínimo, 5 e, no máximo, 12 segundos, em passos de um segundo;
- na imagem detectada registrar, além do estabelecido no artigo 4º da Resolução Contran n. 165, no mínimo:

- a) o foco vermelho do semáforo veicular de referência;
- b) o veículo sobre a faixa de travessia de pedestres da aproximação fiscalizada.

Transitar com o veículo em faixa ou pista regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo e quando em movimento, não conservar o veículo na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação.

O equipamento é utilizado para fiscalizar o desrespeito a uma restrição de tráfego, como faixas exclusivas de transporte coletivo ou áreas de acesso exclusivo.

O equipamento detecta a passagem do veículo por uma via ou trecho de via e verifica sua permissão para o tráfego naquela situação, ou o desrespeito à regulamentação.

Consiste em sensores de superfície (do tipo laço indutivo ou sensor piezoelétrico) instalados na pista, um transmissor e receptor de sinal de rádio, chips instalados nos veículos autorizados, câmeras de vídeo digitais ou câmeras fotográficas digitais ou de película, flashes não-ofuscantes (infrared) e processador de imagens e dados. Os veículos não autorizados podem ser identificados também pelo sistema OCR, que identifica os caracteres da placa do veículo e verifica sua autorização para trafegar pelo local.

Esse sistema também pode ser utilizado em cancelas de pedágio, conhecidas como “sem parar”, onde os veículos que possuem o CHIP tem sua passagem registrada sem a necessidade de parar e efetuar o pagamento naquele momento.

Através de sensores de superfície instalados no pavimento, o veículo é detectado e o equipamento emite um sinal de rádio por meio de uma antena localizada próximo ou acima da via. Se o veículo estiver autorizado para trafegar naquela via, o sinal emitido será refletido pelo chip (comercialmente conhecido como TAG) e o equipamento não registra a infração.

Através da leitura do chip é possível identificar as características do veículo, como placa, modelo, número de controle, linha e outros dados previamente inseridos. Estes dados permitem o controle do cumprimento de uma ordem de serviço operacional, facilitando o gerenciamento do órgão público. Caso o veículo não possua o chip que autoriza o tráfego naquela via, o veículo é fotografado e o registro processado, gerando posteriormente o Auto de Infração de Trânsito. Por ser um equipamento fixo, pode registrar a imagem traseira ou dianteira do veículo, podendo-se optar pela geração de fotos seqüenciais.

A Portaria Denatran n. 27/2005 ampliou o número de infrações que podem ser fiscalizadas com a utilização dos sistemas automáticos não metrológico e estabeleceu os requisitos específicos mínimos para a fiscalização da infração de **transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida**, conforme disposto no artigo 187 do CTB.

A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, antes de utilizar o sistema automático não metrológico de fiscalização, deverá relacionar de forma descritiva ou codificada:



- os sistemas automáticos não metroológicos;
- os locais e trechos a serem fiscalizados.

As relações devem estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via e também devem ser encaminhadas às Jari dos respectivos órgãos de trânsito.

A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá encaminhar ao Inmetro, ou entidade por ele acreditada, a relação da localização dos sistemas automáticos não metroológicos de fiscalização ativos, atualizando-a sempre que ocorrer alteração bem como os sistemas instalados estarão sujeitos à fiscalização pelo Inmetro, ou entidade por ele acreditada.

O sistema automático não metroológico de registro de infração por transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação deve:

- registrar a imagem enquanto o veículo não autorizado a transitar no local e horário não permitidos pelo órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via;
- não registrar a imagem de veículo que for autorizado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via para transitar no local.

A Portaria n. 263/2007 estabeleceu os requisitos específicos mínimos do sistema automático não metroológico para a fiscalização das seguintes infrações de trânsito previstas no CTB:

- executar operação de retorno em locais proibidos pela sinalização (Artigo 206, inciso I);
- executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização (Artigo 207).

A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, antes de utilizar o sistema automático não metroológico de fiscalização, deve elaborar projeto tipo para cada local fiscalizado e deverá estar disponível ao público na sede do órgão, bem como deverá ser encaminhado às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações, quando por elas solicitado.

Os sistemas instalados estarão sujeitos à fiscalização pelo Inmetro ou entidade por ele acreditada e a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá encaminhar a relação da localização dos sistemas automáticos não me-

trológicos de fiscalização ativos, atualizando-a sempre que ocorrer alteração.

O sistema automático não metrológico de fiscalização de trânsito para conversão proibida à direita ou à esquerda e/ou retorno em local proibido pela sinalização, deve registrar:

- duas ou mais imagens panorâmicas em sequência;
- uma imagem adicional para identificar a placa do veículo, se necessário.

As imagens panorâmicas em sequência devem mostrar a seção transversal da via, de forma a visualizar todas as faixas de tráfego do local fiscalizado, permitindo identificar a trajetória do veículo, não causando dúvida na tipificação da infração cometida.

As imagens devem ser registradas após o veículo transpor a área de influência do(s) sensor(es) destinado(s) a caracterizar a conversão ou o retorno em locais proibidos pela sinalização.

A sinalização de regulamentação R-4a, R-4b, R-5a ou R-5b, conforme o caso, deverão ser mostrada ao menos em uma das imagens.

4.5 REGISTRO NACIONAL DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO - RENAINF

Segundo o artigo 19, XIII do CTB, compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em Unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo.

As multas decorrentes de infração cometida em Unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo Contran (Artigo 260, § 1 do CTB).

O Contran, por meio da Resolução n. 115/2004, estabeleceu as bases para a organização e o funcionamento do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf).

O Renainf foi criado em face da necessidade de implantação de uma base nacional de infrações de trânsito que contemplasse uma sistemática para comunicação, registro,



controle, consulta e acompanhamento das infrações de trânsito cometidas em Unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo, de suas respectivas penalidades e arrecadação, bem como viabilizasse a pontuação delas decorrentes.

O Renainf é um sistema de gerenciamento e controle de infrações de trânsito integrado ao sistema de Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) e ao Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach) e tem por finalidade criar a base nacional de infrações de trânsito, proporcionando condições operacionais para o registro das mesmas, viabilizando o processamento dos autos de infrações, das ocorrências e o intercâmbio de informações.

A Portaria Denatran n. 74/2008 baixou as instruções complementares para integração e operacionalização do Renainf.

Unidade 5

PROCESSO ADMINISTRATIVO E RECURSOS

Antes de tratarmos do processo administrativo de trânsito é importante conhecer as seguintes definições (anexo I):

Agente da autoridade de trânsito: pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Autoridade de trânsito: dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

Fiscalização: ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

Infração: 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.

Logradouro público: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

Patrulhamento: função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

Policiamento ostensivo de trânsito: função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.



Regulamentação da via: implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

O processo administrativo relativo à aplicação de penalidades por infração de trânsito inicia-se pela autuação do infrator pelo agente da autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via por meio do Auto de Infração (AI).

A autuação por infração de trânsito é um ato administrativo realizado pelo agente de trânsito, comunicando à respectiva autoridade a constatação de uma ou mais infrações à legislação de trânsito e indicando os dados que caracterizem o fato, identificando o veículo e o infrator e permitindo a ampla defesa do interessado. O ato deve ser escrito, formal e em talões numerados e controlados. (Manual de instruções e normas de procedimentos para o policiamento rodoviário, 2002).

Segundo Hely Lopes Meirelles, ato administrativo é *toda manifestação unilateral de vontade da Administração Pública, que, agindo nessa qualidade, tenha por fim imediato adquirir, resguardar, transferir, modificar, extinguir e declarar direito, ou impor obrigações aos administrados ou a si própria.*

Não se pode confundir autuação com multa. A autuação consiste no preenchimento do Auto de Infração pelo agente, noticiando a autoridade de trânsito o cometimento de uma infração e Multa é uma penalidade aplicada pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via.

5.1 REQUISITOS DO ATO ADMINISTRATIVO

Os atos administrativos, para serem válidos e produzirem efeitos, dependem de cinco requisitos: **competência, objeto, forma, motivo e finalidade**. A ausência de um deles pode tornar o ato ilegal ou abusivo.

As competências dos órgãos e entidades que compõem o SNT estão relacionadas no CTB, de acordo com sua circunscrição.

O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatu-



tário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência (Artigo 280, § 4º).

Tratando-se de policial militar é imprescindível que exista convênio entre a polícia militar e o órgão executivo de trânsito com jurisdição sob a via.

O **objeto** refere-se ao conteúdo do ato que determina a autuação, ou seja, à situação que origina a autuação. Esse objeto deve:

- ser lícito, ou seja, estar definido e de acordo com a lei;
- ser possível, isso significa que deve ser possível de realização tanto no campo das leis quanto no campo real;
- ser certo, ou seja, definido quanto aos destinatários, aos efeitos, ao tempo e ao lugar;
- ser moral, ou seja, deve estar de acordo com os padrões comuns de comportamento.

A **forma** é o meio de que se vale a Administração Pública para a exteriorização de seus atos. No caso das autuações, a forma utilizada é a escrita. Entretanto, nem todos os atos de fiscalização utilizam a forma escrita. Gestos e uso do apito, por exemplo, são ações que utilizam a forma não escrita.

O **motivo** é a situação de fato e de direito, que serve de fundamento, determinando ou recomendando a edição do que deve estar previsto na lei.

A **finalidade** do ato administrativo é aquilo que visa a Administração quando pratica determinado ato. É o fim desejado, o resultado final que ela pretende alcançar.

A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa (Artigo 269, § 1º).

5.2 ATRIBUTOS DO ATO ADMINISTRATIVO

O ato administrativo goza dos seguintes **atributos**, que se constituem verdadeiras prerrogativas:

- **presunção de legitimidade**: até que provem o contrário, o ato administrativo é legítimo. Assim, nas infrações



de conduta, realizadas em movimento como “dirigir com apenas uma das mãos” ou “deixar o condutor ou passageiro de usar cinto de segurança”, entre outras, basta a declaração do agente que avistou o comportamento infracional, para lavratura do auto de infração de trânsito;

- **imperatividade:** significa que a Administração pode editar ato contra a vontade ou interesse do particular;

- **auto-executoriedade:** permite que certos atos administrativos sejam executados diretamente pela Administração, sem a participação do Poder Judiciário. O reconhecimento da auto-executoriedade tornou-se mais restrito em face do artigo 5º, LV da CF, que assegura o contraditório e a ampla defesa, inclusive nos procedimentos administrativos. Como exemplo, temos as medidas administrativas, que são atos de polícia coercitivos e auto-executórios, que permitem ao agente da autoridade tomar medidas hábeis e imediatas face à situação constatada.

5.3 O AUTO DE INFRAÇÃO

A infração pode ser comprovada pela autoridade de trânsito ou por seus agentes, ou, ainda, comprovada sua ocorrência por equipamento audiovisual, aparelho eletrônico ou por meio hábil regulamentado pelo Contran.

Comprovada a infração, será lavrado o Auto de Infração de Trânsito que deverá conter os dados mínimos definidos pelo artigo 280 do CTB e em regulamentação específica:

- a **tipificação da infração**, que deve estar discriminada no capítulo XV do CTB;

- o **local, data e hora** do cometimento da infração;

- os **caracteres da placa** de identificação do veículo, sua **marca**, que corresponde basicamente ao que conhecemos como “fábrica” (Ford, GM, Fiat, Honda, ...) e **espécie** (de passageiros, de carga, misto, de competição, de tração, de coleção, especial), assim como outros elementos julgados necessários à sua identificação, como, por exemplo, a numeração do chassi para os veículos ainda não registrados;

- **sempre que possível** o número do **prontuário do condutor**, que corresponde ao número do registro. Observe que, desde que a infração possa ser constatada com o veículo em trânsito, **não é obrigatório** a identificação do condutor no momento de cometimento da infração.

Quando não for possível a autuação em flagrante, isto é, quando o responsável pela infração não foi identificado no momento de cometimento da infração, o agente de trânsito

relatará o fato à autoridade no próprio Auto de Infração, informando os dados a respeito do veículo (Artigo 280, § 3º, CTB).

- A identificação do órgão ou entidade, que é disciplinado por portaria do Denatran, e da autoridade ou agente atuador, geralmente através do número de matrícula.
- A assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação da autuação e não de reconhecimento de culpa.

O Auto de Infração valerá como notificação da autuação quando colhida a assinatura do condutor e:

- I - a infração for de responsabilidade do condutor;
- II - a infração for de responsabilidade do proprietário e este estiver conduzindo o veículo (Artigo 2º, § 5º da Res. Contran n. 149/2003).

A Portaria Denatran n. 59/2007 estabelece os campos de informações que deverão constar do Auto de Infração, os campos facultativos e o preenchimento, para fins de uniformização em todo o território nacional.



Antigamente

“Art. 86 Será permitido a qualquer pessoa, de notoria idoneidade, autenticar as infrações ocorrentes e leva-las ao conhecimento de quem de direito.

Paragrapho único. Caberá à pessoa que autenticar, metade da multa arrecadada.”

(Decreto n. 18.323, de 24 de julho de 1928)

5.4 PENALIDADES

As penalidades consistem em punições ou sanções administrativas aplicadas ao infrator da legislação de trânsito indicada em cada um dos tipos infracionais descritos no capítulo XV e no artigo 95 do CTB. São atos administrativos de natureza restritiva, vinculados, de competência exclusiva da autoridade de trânsito com jurisdição sob a via.

Autoridade de Trânsito - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada (anexo I).

Segundo Honorato (2004, p. 55):

Penalidade Administrativa de Trânsito, não obstante o pleonasma gerado pela expressão administrativa, constituem sanções de natureza administrativa (em



especial, sanções de polícia e sanções rescisórias de atos administrativos favoráveis), impostas aos usuários das vias terrestres que realizarem infrações de trânsito, com fundamento no poder de polícia.

A penalidade decorrente de infração de trânsito não suprime as demais punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito (Artigo 256, § 1º).

A autoridade de trânsito, na esfera de suas competências e nas vias de sua circunscrição, pode aplicar as seguintes penalidades (Artigo 256):

- advertência por escrito;
- multa;
- suspensão do direito de dirigir;
- apreensão do veículo;
- cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- cassação da Permissão para Dirigir;
- frequência obrigatória em curso de reciclagem.

A competência para aplicar penalidades depende de dois fatores: do local de cometimento da infração, isto é, da circunscrição e da espécie de penalidade prevista para a infração.

Segundo Pinheiro (2001, p. 459), circunscrição "é a divisão territorial administrativa criada ou mantida pelo Poder Público competente".

A espécie de penalidade também determina a competência para aplicação, uma vez que apenas os dirigentes máximos dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal têm competência para aplicar todas as penalidades relacionadas no artigo 256 do CTB.

As demais autoridades de trânsito mencionadas nos artigo 20 inciso III, 21 inciso VI, VII e VIII e 24 inciso VI, VII e VIII, têm competência para aplicar apenas as penalidades de advertência por escrito e multa.

A imposição de penalidades deve observar os direitos constitucionais do infrator de ampla defesa e contraditório, assegurados pelo artigo 5º, LV da CF/1988. A penalidade não pode ser aplicada sem que sejam assegurados estes direitos.



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 a vida, a liberdade, a igualdade, a segurança e a propriedade, nos termos seguintes:

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes.

Dessa forma, apesar do CTB tratar explicitamente do direito de defesa para as penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação da CNH (Artigo 265 c/c Resolução Contran n. 182/2006), e a Resolução Contran n. 149/2003 e 299/2008 terem regulamentado este direito para as penalidades de multa e advertência por escrito, estas garantias constitucionais devem estar presentes no processo administrativo de imposição de quaisquer penalidades relacionadas no artigo 256 do CTB, que devem ser aplicadas após decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente.

5.4.1 ADVERTÊNCIA POR ESCRITO

A advertência por escrito não está prevista em nenhum tipo infracional descrito no Capítulo XV do CTB. É a penalidade mais branda, devendo ser aplicada nos casos de infração de natureza leve ou média, passível de punição com multa, quando a autoridade de trânsito, após análise do prontuário do infrator, entender ser esta a providência mais educativa, desde que o infrator não seja reincidente na mesma infração nos últimos doze meses (Artigo 267).

5.4.2 MULTA

Hely Lopes Meirelles apresenta o seguinte conceito para multa (apud Honorato, 2004, p. 109):

Multa administrativa é toda imposição pecuniária a que se sujeita o administrado a título de compensação do dano presumido da infração. Nesta categoria de atos punitivos entram, além das multas administrativas propriamente ditas, as multas fiscais, que são modalidades específicas do Direito Tributário. As multas administrati-



vas não se confundem com as multas criminais, e, por isso mesmo, são inconversíveis em detenção corporal, salvo disposição expressa em lei federal. A multa administrativa é de clareza objetiva e se torna independentemente da decorrência de culpa ou dolo do infrator.

A multa é a única penalidade prevista para todas as infrações de trânsito tipificadas no Capítulo XV do CTB.

Consiste na responsabilização pecuniária do infrator pela infração cometida, aplicada e arrecadada pelos órgãos executivos de trânsito e pela Polícia Rodoviária Federal, obedecendo os limites de suas competências, estabelecidas nos artigos 20, 21, 22 e 24 do CTB.

São divididas em quatro categorias, de acordo com a sua gravidade, com valores pecuniários distintos (Medida Provisória n. 1.973-67, de 26 de outubro de 2000, c/c Resolução Contran n. 136/2002):

- **gravíssima**, punida com multa de valor correspondente a 180 Ufir, equivalente a R\$ 191,54;
- **grave**, punida com multa de valor correspondente a 120 Ufir, equivalente a R\$ 127,69;
- **média**, punida com multa de valor correspondente a 80 Ufir, equivalente a R\$ 85,13;
- **leve**, punida com multa de valor correspondente a 50 Ufir, equivalente a R\$ 53,20.

Algumas infrações de maior gravidade ou periculosidade, classificadas como gravíssimas, têm o seu valor elevado por um “fator multiplicador” ou “índice adicional específico”. Constitui a denominada “multa agravada”. Os fatores representam três ou cinco vezes o valor referente à multa gravíssima.

A cada infração cometida são computados os seguintes pontos (Artigo 259):

- **gravíssima**: 7 pontos;
- **grave**: 5 pontos;
- **média**: 4 pontos;
- **leve**: 3 pontos.

Os pontos de demérito objetivam punir os infratores contumazes, possibilitando a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir se somarem vinte pontos no prazo de um ano (Artigo 261, § 1º).



5.4.3 SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

A penalidade de suspensão do direito de dirigir consiste na interdição temporária da condução de veículos automotores ou elétricos nas vias públicas. De competência exclusiva da autoridade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos no período de um ano, bem como nas infrações do CTB que preveem esta penalidade.

A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada mediante decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurando ao infrator amplo direito de defesa (Artigo 265).

O processo administrativo somente deve ser iniciado após esgotados todos os meios de defesa na esfera administrativa.

Para fins de contagem dos pontos, deve ser considerada a data do cometimento da infração para fixar o início do período de 12 meses.

A Resolução Contran n. 182/2005 esclareceu que os pontos relativos às infrações que preveem, de forma específica, a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir não serão computados para fins de aplicação da mesma penalidade, na forma de contagem de pontos.

A suspensão do direito de dirigir será pelo prazo mínimo de um mês e máximo de um ano, conforme regulamentado na Resolução Contran n. 182/2005:

- infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas: 1 a 3 meses;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes: 2 a 7 meses;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes: 4 a 12 meses.

No caso de reincidência no período de 12 meses, a suspensão do direito de dirigir será pelo prazo mínimo de seis meses e máximo de dois anos:

- infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas: 6 a 10 meses;

- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes: 8 a 16 meses, e;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes: 12 a 24 meses.

5.4.4 APREENSÃO DO VEÍCULO

A imposição da penalidade de apreensão do veículo é de competência exclusiva da autoridade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal. Visa privar o proprietário da posse e uso do veículo por um período de até 30 dias, conforme a gravidade da infração.

O veículo apreendido será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário (Artigo 262).

Quando a infração praticada for punida com a penalidade de apreensão do veículo, o agente deverá adotar de imediato a medida administrativa de recolhimento do CLA/CRLV (Artigo 262 § 1º).

Da mesma forma que para outras penalidades, a apreensão do veículo somente poderá ser imposta mediante processo administrativo que garanta ao infrator amplo direito de defesa. Este processo, por sua vez, somente será iniciado depois de esgotados todos os prazos recursais referentes à penalidade da multa aplicada.

A Resolução Contran n. 53/1998 estabeleceu os seguintes prazos para apreensão do veículo:

- infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas: 1 a 10 dias;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes: 11 a 20 dias, e;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes: 21 a 30 dias.

5.4.5 CASSAÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO E DA PERMISSÃO PARA DIRIGIR

A cassação do documento de habilitação é de competência exclusiva da autoridade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, consistindo em tornar sem efeito o direito de dirigir de condutor habilitado.



A cassação do documento de habilitação será imposta nos seguintes casos (Artigo 263):

- quando suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
- no caso de reincidência no prazo de 12 meses das infrações previstas no inciso III do artigo 162 e nos artigos 163, 164, 165, 173, 174 e 175, e;
- quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no artigo 160 do CTB.

Segundo Pinheiro (2001, p. 464):

A Cassação da Carteira Nacional de Habilitação, tida como penalidade no art. 256, V, do Código de Trânsito Brasileiro, está tratada nos arts. 263 e 265 e, segundo ainda a lição de Walter Cruz Swensson, comporta três hipóteses: “É pena cumulativa, quando aquele que teve suspenso o direito de dirigir, for surpreendido conduzindo veículo automotor (art. 162, II, segunda parte, e 263, I, ambos do CTB). É pena acessória, no caso de reincidência, no prazo de 12 meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162, e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174, e 175 (art. 263 do CTB). É efeito secundário de sentença penal condenatória pela prática de delito de trânsito (art. 263, III, do CTB)”.

Rizzardo (2003, p. 535) esclarece que “a cassação da Carteira de Habilitação equivale a retirar o direito de dirigir, cancelando a habilitação, ficando a pessoa na situação de como se nunca fora autorizada”.

Decorridos dois anos da cassação do documento de habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se aos exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo Contran (Artigo 263 § 3º).

5.4.6 FREQUÊNCIA OBRIGATÓRIA EM CURSO DE RECICLAGEM

A frequência obrigatória em curso de reciclagem objetiva essencialmente, a reeducação do condutor infrator.

Constitui penalidade acessória de submissão do infrator, de competência exclusiva da autoridade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

Dessa forma, limita-se a informar ao agente os casos em que poderá ser aplicada (Artigo 268):



- sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;
- suspensão do direito de dirigir;
- se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
- condenado judicialmente por delito de trânsito;
- for constatado, a qualquer tempo, que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito, e;

Em outras situações regulamentadas na Resolução Contran n. 168/2004.

5.5 PROCESSO RELATIVO ÀS PENALIDADES DE MULTA E ADVERTÊNCIA POR ESCRITO

As Resoluções Contran n. 149/2003 e 299/2008 uniformizaram os procedimentos administrativo da lavratura do Auto de Infração, da expedição da Notificação da Autuação e da Notificação da Penalidade de multa e de advertência por infrações de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo e da identificação do condutor infrator.

5.5.1 Da Notificação da Autuação

Após a lavratura do Auto de Infração, a autoridade de trânsito, verificando sua regularidade, expedirá no prazo máximo de 30 dias contados da data do cometimento da infração, a Notificação da Autuação dirigida ao proprietário do veículo.

É importante observar que tanto o CTB como a Resolução mencionam a expedição da notificação e não o recebimento da mesma pelo proprietário do veículo. 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.

Também é importante destacar que a correspondência com Aviso de Recebimento (AR) não é obrigatória.

Na Notificação da Autuação constarão os dados definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica, além da 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 dias, contados a partir da data da notificação da autuação.

5.5.2 Da Defesa da Autuação

Recebida a Notificação da Autuação (NA), o proprietário deve adotar duas providências:



1. Indicação do condutor infrator, caso não tenha sido identificado no momento da atuação, por meio do formulário próprio constante na NA.

2. Apresentar Defesa da Autuação, que poderá também ser pelo condutor (devidamente identificado), pelo embarcador (remetente ou expedidor da carga, mesmo se o frete for a pagar) e pelo transportador.

O notificado para apresentação de defesa 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.

O requerimento deverá ser apresentado por escrito de forma legível, no prazo estabelecido, contendo no **mínimo os seguintes dados:**

- nome do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação ou pela aplicação da penalidade de multa;
- nome, endereço completo com CEP, número de telefone, número do documento de identificação, CPF/CNPJ do requerente;
- placa do veículo e número do auto de infração de trânsito;
- exposição dos fatos, fundamentos legais e/ou documentos que comprovem a alegação;
- data e assinatura do requerente ou de seu representante legal.

A defesa da Autuação deverá ter somente um auto de infração como objeto.

A defesa não será conhecida quando:

- for apresentado fora do prazo legal;
- não for comprovada a legitimidade;
- não houver a assinatura do recorrente ou seu representante legal;
- não houver o pedido, ou este for incompatível com a situação fática.

A defesa deverá ser apresentada com os **seguintes documentos:**

- requerimento de defesa;
- cópia da Notificação de Autuação, Auto de Infração ou documento que conste placa e o número do Auto de Infração de trânsito;



- cópia da CNH ou outro documento de identificação que comprove a assinatura do requerente e, quando pessoa jurídica, documento comprovando a representação;
- cópia do CRLV;
- procuração, quando for o caso.

A Defesa da Autuação é a oportunidade que o suposto infrator tem de apresentar sua defesa contra a acusação de infração feita pelo agente.

Embora se desprenda da leitura do artigo 281 do CTB que a autoridade de trânsito julgará a consistência do Auto de Infração, isto é, seus aspectos formais, entende-se que **não é proibido avaliar questões tidas como de mérito**, uma vez que o que se deseja é garantir um julgamento justo e coerente do cometimento ou não da infração, conclusão que não se limita apenas a verificação da formalidade do AI.

Ademais, trata-se de economia processual, evitando-se a interposição de recurso a Jari.

A defesa deverá ser protocolada no órgão ou entidade de trânsito autuador ou enviado, via postal, para o seu endereço, respeitado o disposto no artigo 287 do CTB.

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. Caso não seja atendida a solicitação a defesa será analisada e julgada no estado que se encontra.

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

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

A autoridade de trânsito poderá estabelecer comissões ou grupos de trabalho encarregados de analisarem as defesas das autuações, entretanto a decisão será sempre da autoridade de trânsito.

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

5.5.3 Da Notificação da Penalidade

Em caso do não acolhimento da Defesa da Autuação ou de seu não exercício no prazo previsto, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade, expedindo a Notificação da Penalidade ao proprietário do veículo, independentemente da responsabilidade pela infração (Artigo 282, § 3º).

É importante destacar que **não existe prazo para expedição da Notificação da Penalidade**, apenas para expedição da Notificação da Autuação, como já foi dito.

Até que a penalidade seja aplicada, 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.

5.5.4 Da Defesa da Penalidade (recurso em 1ª instância)

Recebida a Notificação da Penalidade, o infrator poderá interpor recurso perante a autoridade que impôs a penalidade, que o remeterá a JARI - recurso em 1ª instância - em 10 dias úteis após a sua apresentação. Caso entenda intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

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 (Artigo 287). A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao seu julgamento.

Neste caso, valerá como data de interposição do recurso (para verificação da tempestividade), a data em que o mesmo foi protocolado no órgão de trânsito de domicílio.

Tratando-se da penalidade de multa, o recurso poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

Note que a autoridade de trânsito não pode recusar ou arquivar o recurso considerado intempestivo. Apenas assinalará o fato a Jari.

Conclui-se que mesmo recursos intempestivos devem passar pelo crivo da Jari, podendo, inclusive, serem **deferidos**, conforme a análise de cada caso, especialmente se a alegação basear-se em questões de formalidade, que de-



terminem a nulidade do auto de infração e da penalidade imposta em função dele.

“a administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.” (Súmula 473 STF)

A competência para o julgamento do recurso de primeira instância é da Jari que funciona junto ao órgão aplicador da penalidade. Deve ser escolhido um relator para cada processo, que o analisará e apresentará sua conclusão pessoal para votação entre os demais componentes da Junta.

O prazo para análise do recurso é de trinta dias corridos, entretanto, *“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”* (Artigo 285, § 3º).

Observe que a competência para a concessão do efeito suspensivo é da **autoridade de trânsito** e não da Jari.

No caso da penalidade de multa, a inexistência do efeito suspensivo significa que o recorrente não estará isento das conseqüências daquela penalidade, ou seja, caso necessite licenciar ou transferir o veículo, a multa deverá ser quitada, independente de haver recurso pendente. Da mesma forma, embora para a interposição de recurso em primeira instância não seja necessário o pagamento da multa, caso a mesma vença durante o período de análise do recurso, o recorrente perderá o direito ao desconto de 20%, concedido para o pagamento até o vencimento (Artigo 284).

5.5.5 Do Recurso em 2ª Instância

Da decisão da Jari cabe **recurso em 2ª instância**, a ser interposto na forma abaixo, no prazo de 30 dias contado da publicação ou da notificação da decisão (Artigo 288).

No caso de INDEFERIMENTO do recurso o infrator terá direito ao recurso em segunda instância, mas deverá comprovar o recolhimento do valor da multa.

No caso de DEFERIMENTO do recurso a autoridade de trânsito também poderá apresentar suas alegações contra a decisão da Jari.

No caso de Indeferimento, deve-se observar o seguinte:

- Tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União o recurso será apreciado:

- pelo Contran, quando tratar-se de suspensão do direito de dirigir por mais de 6 meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas;

- pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta e por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da Jari nos demais casos, (quando houver apenas uma Jari, o recurso será julgado por seus próprios membros).

- tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, o recurso será apreciado pelos CETRAN e CONTRANDIFE, respectivamente.

O prazo para a análise do recurso em segunda instância também é de trinta dias, conforme artigo 289 do CTB, mas, assim como ocorre no primeiro recurso, não há qualquer consequência se o julgamento ocorrer depois desse prazo.

Nesta fase, o efeito suspensivo previsto na primeira instância e que poderia levar à conclusão de que tal efeito existiria em 2ª instância não é possível, pois, para a interposição do recurso em segunda instância há a obrigatoriedade de recolhimento do valor da multa e, portanto, as consequências que se pretenderia suspender já terão sido suportadas pelo recorrente.

A interposição do recurso em segunda instância deve ocorrer junto ao órgão que aplicou a penalidade, para que seja possível a remessa de todo o processo, incluindo-se o julgamento da Jari, ao órgão competente para julgá-lo.

A apreciação do recurso em 2ª instância, encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

Os recursos devem observar os mesmos procedimentos e requisitos da Defesa da Autuação.

Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas serão cadastradas no Renach.

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



A defesa ou recurso referente a veículo registrado em outro órgão executivo de trânsito deverá permanecer arquivado junto ao órgão ou entidade de trânsito atuador ou a sua Jari.

5.6 PROCESSO RELATIVO ÀS PENALIDADES DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR E DE CASSAÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

A Resolução Contran n.º 182/2005 trata do processo administrativo para imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir, quando o infrator atingir a contagem de 20 pontos, no período de 12 meses, ou, quando cometer infração que comine como penalidade a suspensão do direito de dirigir, e, ainda, a penalidade de cassação da CNH unicamente nos seguintes casos:

- quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
- no caso de reincidência, no prazo de 12 meses, das infrações previstas no inciso III do artigo 162 e nos artigos 163, 164, 165, 173, 174 e 175.

Art. 162 - III - Dirigir veículo 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 no artigo anterior.

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. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Art. 173. Disputar corrida por espírito de emulação.

Art. 174. Promover, na via, competição esportiva, 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, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.

A contagem dos pontos para estabelecer o período de 12 meses inicia-se na data do cometimento da infração.

Os pontos somente são considerados para fins de instauração de processo administrativo depois de esgotados todos os meios de defesa da infração na esfera administrativa.

Se a infração cometida for objeto de recurso judicial, os pontos correspondentes ficam suspensos até o julgamento.

Para operacionalizar o processo, os órgãos do SNT devem comunicar aos órgãos de registro da habilitação o momento em que os pontos provenientes das multas por eles aplicadas podem ser computados nos prontuários dos infratores.

Caso a infração cometida estabeleça a penalidade de suspensão do direito de dirigir, seus pontos não serão computados no processo administrativo relativo a suspensão do direito de dirigir, quando o condutor atingir 20 pontos no período de 12 meses.

O ato de instauração do processo administrativo deve constar o nome, qualificação do infrator, a infração com descrição sucinta do fato e indicação dos dispositivos legais pertinentes.

A autoridade de trânsito expedirá notificação ao infrator, com no mínimo as seguintes informações:

- identificação do infrator e do órgão de registro da habilitação;
- finalidade da notificação - dar ciência da instauração do processo administrativo e estabelecer data do término do prazo para apresentação da defesa, que não será inferior a 15 dias contados a partir da data da notificação da instauração do processo administrativo;
- os fatos e fundamentos legais pertinentes da infração ou das infrações que ensejaram a abertura do processo administrativo, informando sobre cada infração:

- número do Auto de Infração;
- órgão ou entidade que aplicou a penalidade de multa;
- placa do veículo;
- tipificação;
- data, local, hora;
- número de pontos.



- somatória dos pontos, quando for o caso.

A notificação será expedida ao infrator por remessa postal, por meio tecnológico hábil ou por edital - se esgotados todos os meios previstos - ou por outros meios que assegurem a sua ciência.

A ciência da instauração do processo e da data do término do prazo para apresentação da defesa também pode ser no próprio órgão ou entidade de trânsito responsável pelo processo.

A notificação devolvida por desatualização do endereço do infrator no Renach, será considerada válida para todos os efeitos legais.

A notificação do 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.

Recebida a notificação de instauração do processo o infrator pode apresentar **defesa** por escrito.

Acolhidas 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**.

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.

A suspensão do direito de dirigir será pelo prazo mínimo de **um mês** e máximo de **um ano**, conforme os seguintes critérios:

- infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas: 1 a 3 meses;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas, com fator multiplicador de três vezes: 2 a 7 meses;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas, com fator multiplicador de cinco vezes: 4 a 12 meses.

No caso de **reincidência** no período de 12 meses, a suspensão do direito de dirigir será pelo prazo mínimo de seis meses e máximo de dois anos:

- infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas: 6 a 10 meses;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas, com fator multiplicador de três vezes: 8 a 16 meses;
- infrações para as quais sejam previstas multas agravadas, com fator multiplicador de cinco vezes: 12 a 24 meses.

Aplicada a penalidade, a autoridade notificará o infrator para interpor recurso à Jari 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 30 dias, contados a partir da data da notificação da aplicação da penalidade.

A **notificação da aplicação da penalidade** constará no mínimo, os seguintes dados:

- identificação do órgão de registro da habilitação, responsável pela aplicação da penalidade;
- identificação do infrator e número do registro da CNH;
- número do processo administrativo;
- a penalidade aplicada e sua fundamentação legal;
- data do término do prazo para interpor recurso junto à JARI.

Mantida a penalidade pelos órgãos recursais ou não havendo interposição de recurso, a autoridade de trânsito **notificará o infrator, para entregar sua CNH** até a data do término do prazo constante na notificação, que não será inferior a 48 horas, contadas a partir da notificação, sob as penas da lei.

Encerrado este prazo, a imposição da penalidade será inscrita no Renach, sendo anotado a data do início do efetivo cumprimento da penalidade.

Se o infrator for flagrado conduzindo veículo, após finalizado o prazo para a entrega da CNH, deve ser instaurado processo administrativo de cassação do direito de dirigir, nos termos do inciso I do artigo 263 do CTB.

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

- I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;



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.

A pretensão punitiva das penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação de CNH prescreverá em 5 anos, contados a partir da data do cometimento da infração que ensejar a instauração do processo administrativo.

A pretensão executória das penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação da CNH prescreve em 5 anos contados a partir da data da notificação para a entrega da CNH.

É importante observar que:

- 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.
- 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.
- 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.