

RBDGP

REVISTA BRASILEIRA DE DIREITO E GESTÃO PÚBLICA

- ARTIGO DE REVISÃO -

Uma abordagem acerca dos procedimentos administrativos de infração de trânsito no âmbito municipal

Damião Medeiros de Oliveira

Graduado em Direito pelas Faculdades Integradas de Patos (FIP)
Email: dmoliveira@hotmail.com

Hálem Roberto Alves de Sousa

Graduado em Direito, especialista em Direito Processual Civil pela UFCG, Primeiro Secretário da OAB-PB, subseccional de Patos-PB, advogado militante, docente das Faculdades Integradas de Patos - FIP

Resumo: O direito de transitar nas vias terrestres, nos termos da lei, integra-se no direito de cidadania, posto como princípio fundamental do Estado Democrático de Direito, previsto na Constituição Federal. Assim, o Estado tem por responsabilidade promover mecanismos que garantam um trânsito seguro, mobilizando, coordenando e catalisando as forças de toda a sociedade. Para assegurar a integridade das pessoas no trânsito foi necessário que o estado criasse leis, normas e regras, como formas de controle para o comportamento humano, garantido, entre os cidadãos, o respeito e uma boa convivência no trânsito. A não observância completa dessas normas por parte do cidadão pode gerar multas, advertências ou outras penalidades estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Autuado, por não observar ou por descumprir as disposições contidas nas normas relativas ao trânsito, o condutor exercendo o seu direito de defesa estabelecido pelas prerrogativas constitucionais, poderá pleitear junto aos órgãos de trânsito a anulação da penalidade que lhe foi imposta ou solicitar a sua reavaliação, nos termos da lei. O presente trabalho, de natureza bibliográfica, faz uma abordagem acerca dos procedimentos administrativos de infração de trânsito, registrados no âmbito municipal, apresentando todas as suas fases, desde a autuação até o julgamento final do recurso, em via administrativa.

Palavras-chave: Infração de trânsito. Penalidades. Procedimentos Administrativos.

A research of administrative traffic violation at the municipal

Abstract: The right of transit routes by land, by law, includes the right of citizenship, since as a fundamental principle of democratic rule of law laid down by the Constitution. The State has the responsibility to promote mechanisms to ensure a safe passage, mobilizing, coordinating and catalyzing the forces of the whole society. To ensure the integrity of those in transit had to be created that the state laws, regulations and rules, as ways to control human behavior, guaranteed, among citizens, respect and good relations in traffic. Failure to complete these standards by the citizen can generate fines, warnings, or penalties established by the Brazilian Traffic Code. Booked for failing to observe or for breaking the rules contained in the rules relating to traffic, the driver exercising its right of defense established by the constitutional prerogatives, may apply to the traffic department to set aside the penalty imposed on him or apply for revaluation under the law. The present work, bibliographical, makes an approach on administrative procedures for traffic infraction, registered at the municipal level, with all its phases, from the tax assessment until the final adjudication of the appeal in the administrative process.

Keywords: traffic infraction. Penalties. Administrative Procedures.

1 Introdução

Na atualidade, o trânsito é visto como uma preocupação por parte da Administração Pública seja no âmbito federal, estadual ou municipal, pois a cada dia o número de veículos em circulação aumenta cada vez mais. Os problemas de trânsito são antigos e apesar das inúmeras soluções apresentadas, os mesmos persistem, ignoram a competência da administração pública.

No âmbito municipal, tais problemas aumentaram com o fenômeno da urbanização, que tem agravado ainda mais a situação nos últimos anos, exigindo dos órgãos do executivo o desenvolvimento de ações concretas tanto voltadas para a promoção de uma melhor reorganização do trânsito nas cidades, quanto para a promoção da educação no trânsito, objetivando conscientizar a população quanto ao seu papel na promoção de um trânsito seguro, que possibilite a todos o acesso desejado.

Levando em consideração o que foi exposto acima, é possível perceber que o problema do trânsito não se resume numa questão técnica, ele é também uma questão de ordem social e política. Por essa razão, quando se abordam as soluções para os problemas de trânsito deve-se também levar em consideração as características da sociedade na qual os mesmos se inserem, analisando-se os aspectos socioeconômicos e psicossociais da população, bem como o comportamento dos usuários que fazem uso do sistema de circulação, disponibilizado pela administração municipal.

O conhecimento dessas questões é imprescindível para a elaboração de projetos, visando a soluções para os problemas de trânsito, de forma que oportunize a todos o direito a uma melhor utilização do sistema de circulação, no âmbito municipal.

Entretanto, mesmo com a observância de tais medidas ainda é possível se registrar várias infrações no trânsito, gerando, às vezes, multas, advertências ou outras penalidades estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, constituindo-se assim os chamados procedimentos administrativos de infração de trânsito, objeto da abordagem apresentada no presente trabalho acadêmico, no qual estabeleceu-se como procedimento metodológico a pesquisa bibliográfica.

A escolha do tema do presente estudo deveu-se ao fato de que na atualidade, tem-se criado uma grande polêmica em torno das infrações de trânsito, principalmente, quanto aos questionamentos em torno das multas oriundas dessas infrações e pelo fato de que a sociedade ainda não tem conhecimento sobre os procedimentos administrativos, que envolvem as tais questões.

2 Revisão de Literatura

2.1 O trânsito e as infrações administrativas

A palavra infração vem do vocábulo latino ‘infractio’, que gera o termo ‘infringere’ e que segundo Gimenes e Gimenes (2003, p. 37), se configura como a “ação de quebrar”.

Por sua vez, Ferreira (1995, p. 361) define o referido termo como sendo “o ato ou efeito de infringir, de violar, desrespeitar uma lei, ordem, tratado, etc., previamente estabelecida”.

Existem inúmeras definições para o termo infração. Rizzardo (2004) afirma que em sua acepção ampla, infração consiste no desrespeito ou na vulneração de qualquer dispositivo da ordem jurídica vigente em um país.

Complementando esse pensamento, Silva (1999, p. 360), afirma que o referido termo “tanto pode significar violação de norma do direito penal, como do direito disciplinar, administrativo”.

Assim sendo, da forma produzida, a infração pode ser qualificada como penal, disciplinar e administrativa. Entretanto, as discussões apresentadas neste capítulo, limitam-se ao último tipo de infração, ou seja, àquela de natureza administrativa.

Na visão de Mello (2007, p. 813),

A infração administrativa é o descumprimento, voluntário de uma norma administrativa para o qual se prevê sanção cuja imposição é decidida por uma autoridade no exercício de função administrativa - ainda que não necessariamente aplicada nesta esfera.

Por sua natureza jurídica, infração e sanção administrativas são temas indissolúvelmente ligados, de forma que o reconhecimento da natureza administrativa de uma infração somente se torna possível a partir da análise da natureza da sua sanção, que decorrerá, por sua vez, da autoridade competente para impô-la, no caso, a própria Administração.

Por outro lado, em seu Anexo I, o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2008, p. 55), afirma que infração 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”.

Nesse caso, o CTB apresenta um conceito bastante semelhante àquele estabelecido para a infração de trânsito, em seu art. 161, que tem o seguinte teor:

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

Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções (BRASIL, 2008, p. 36).

Analisando o dispositivo legal transcrito acima, é possível constatar que o termo infração de trânsito possui um sentido genérico, podendo, conforme a conduta promovida pelo condutor se configurar como infrações administrativas, cíveis e penais ou ainda em todas, definidas nos termos da legislação pertinente.

No caso específico do CTB, o tipo de infração mais abordado é a administrativa, conforme se pode constatar na análise do que dispõe os arts. 162 ao 255, incluindo-se também aquelas decorrentes das resoluções do CONTRAN.

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu capítulo XV, enumera infrações com natureza administrativa, estabelecendo que sobre as quais também recairão penalidades e medidas administrativas. Ao todo, o CTB apresenta noventa e quatro condutas, que representam infrações das regras de trânsito.

Na opinião de Rizzardo (2004), o CTB com esse amplo elenco de situações tipificadoras, contendo penalidades e medidas administrativas, busca incutir aos condutores maior responsabilidade no trânsito.

Segundo Gimenes; Gimenes (2003), dentre estas várias infrações destacam-se as seguintes:

a) dirigir sem a Carteira Nacional de Habilitação;

b) dirigir com a Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir;

c) Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

d) Confiar ou entregar a direção de veículo à pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança;

e) Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas no CTB;

f) Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos;

g) Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.

Para cada infração enumerada no CTB (arts. 162-255), existe uma penalidade definida, devidamente alcançada pelo princípio da legalidade, previsto no artigo 5º inciso XXXIX da Constituição Federal que diz: “Não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal” (BRASIL, 2002, p. 17).

Observa Rizzardo (2004), que as medidas administrativas, em contrapartida, não constituem sanções ou penalidades, mas providências exigidas para a regularização de situações anormais, sendo, em grande parte, de caráter momentâneo, de rápida solução e cessando a constrição tão logo atendidas as exigências impostas, embora possam se prolongar indefinidamente.

É importante assinalar que as medidas administrativas são semelhantes às penalidades, estabelecidas nos arts. 162 a 255, do Código de Trânsito, no que tange a expressa e taxativa previsão legal, e, aos mesmos moldes, estão dispostas especificamente em cada dispositivo que designa as infrações.

2.2 Penalidades aplicadas às infrações de trânsito

Diferente do Código anterior, o atual Código de Trânsito Brasileiro optou por classificar as infrações de trânsito em quatro categorias, conforme a sua gravidade: gravíssima, grave, média e leve.

Tais categorias encontram-se descritas no art. 258, do CTB. O dispositivo legal também fixa multa, que varia de 50 a 180 UFIR, estipulada de leve a gravíssima. Essas mesmas categorias também determinam o número de pontos que devem ser computados na CNH, assim estabelecendo o art. 259:

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;

IV - leve - três pontos (BRASIL, 2008, p. 48).

Na concepção de Silva (1999), parece ser este o critério mais apropriado, tornando a multa numa consequência da infração.

Abordando também as classificações apresentadas para o CTB para as infrações de trânsito, Rizzardo (2004, p. 477), afirma que:

[...] a infração gravíssima é aquela que representa a desobediência a princípios basilares do trânsito, ou que ofende as principais regras de direção. Já nas graves há uma diminuição de teor ofensivo, e assim se segue na ordem decrescente para as médias e leves.

A classificação dada à infração é, portanto, o que determina o tipo de penalidade a ser aplicada ao condutor. De acordo com Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2008), as penalidades aplicadas ao infrator de trânsito são as seguintes:

a) advertência por escrito;

b) multa;

c) suspensão do direito de dirigir;

d) apreensão do veículo;

e) cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH);

f) cassação da Permissão para dirigir;

g) frequência obrigatória em curso de reciclagem.

Entre as penalidades acima enumeradas, merecem maiores destaques a multa e a suspensão do direito de dirigir. Estas duas penalidades têm recebido maior destaque nos comentários que são feitos às características do Código de Trânsito Brasileiro, conforme observam Gimenes e Gimenes (2003).

Isto se deve pelo fato de ser a multa a penalidade mais aplicada nas infrações de trânsito, constituindo-se, às vezes, em obstáculos nas transferências de veículos para terceiros. Quanto à suspensão, se configura na visão do condutor infrator a maior das penalidades que lhe pode ser imposta por pelas infrações contidas no trânsito.

Lembra Silva (1999), que a obrigação decorrente da multa constitui sanção administrativa ao condutor e não sanção ao veículo e tanto é assim que a legislação admite a separação da responsabilidade entre o proprietário e o condutor.

Observa Rizzardo (2004) que, de maneira geral, a multa no Código de Trânsito Brasileiro é graduada em diferentes patamares segundo a gravidade da infração e consiste na exigência do infrator pagar e recolher aos cofres públicos uma quantia em dinheiro que, às vezes, é até quintuplicada.

É importante lembrar que o processo administrativo para aplicação da penalidade de multa segue as regras do Capítulo XVIII do CTB (arts. 280 a 290), se inicia com a autuação por agente da autoridade de trânsito (Auto de Infração de Trânsito - AIT, art. 280, CTB) e se consolida com o julgamento pela Autoridade de Trânsito, que após análise da consistência do auto, sua notificação tempestiva e eventual defesa prévia, aplicará a penalidade de multa e demais sanções cabíveis (art. 281, CTB).

Por outro lado, a penalidade de apreensão do veículo consiste na retirada deste de circulação em virtude da infração cometida. Neste caso, o veículo deverá ser recolhido a um depósito, pelo prazo máximo de trinta dias, sob a responsabilidade do órgão ou entidade que o

apreendeu, passível de liberação se atendidas às condições, fixadas pelo próprio Código para o tipo da infração cometida, na forma observada:

Art. 262.....

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria (BRASIL, 2008, p. 48).

A suspensão do direito de dirigir é uma penalidade que varia de um a doze meses, sendo aplicada quando o condutor atinge vinte pontos. Entretanto, nos casos de reincidência, a pena é de seis a vinte e quatro meses.

Abordando também essa questão, Rizzardo (2004) afirma que geralmente a suspensão do direito de dirigir decorre das infrações mais graves, ou que revelam certa precariedade de condições para dirigir e periculosidade na condução, ressaltando que a hipótese da suspensão do direito de dirigir se configura em uma interdição de direito, prevista para os casos de grande irresponsabilidade e de acentuado desrespeito na direção.

Informa Silva (1999), que a suspensão do direito de conduzir ocorrerá nos seguintes casos:

- a) Atingir a contagem de 20 pontos previsto em infrações, no período de 12 meses;
- b) conduzir sob a influência de substância alcoólica ou substância tóxica;
- c) Conduzir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via ou os demais veículos;
- d) Disputar corrida por espírito de emulação (pega, racha, etc.);
- e) Quando o condutor, envolvido em acidente com vítima deixar de:
 - i. prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo,
 - ii. adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito local,
 - iii. preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia ou da perícia, adotar providências para iv. remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito,
 - v. identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência;
- f) Promover ou participar de competição esportiva na via pública, sem autorização;
- g) Não usar capacete (condutor, passageiro) com viseira ou óculos de proteção;

h) Utilizar veículo para demonstração ou exibir manobra perigosa;

i) Transpor, sem autorização bloqueio viário policial;

j) Transitar em velocidade superior á permitida no local, em mais de 20% nas rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais, mais de 50% nas demais vias;

Ainda na opinião de Rizzardo (2004), a suspensão do direito de dirigir, estabelecida pelo CTB, tem caráter de reeducação, constituindo-se mais num ato profilático do que repressivo, visto que ao ter esse direito suspenso, o infrator tem a obrigação de freqüentar curso de reciclagem.

Nas infrações médias ou leves, desde que a punição seja passível de multa e o infrator não seja reincidente nos últimos doze meses, a critério da autoridade, o infrator poderá ser advertido por escrito.

Afirma Rizzardo (2004), que nos casos infração gravíssima, além da multa, não raras vezes é estipulada a aplicação de outras penalidades, quais sejam, apreensão do veículo e/ou suspensão do direito de dirigir.

Por outro lado, a cassação da Carteira Nacional de Habilitação é vista como pela doutrina como a pena mais grave aplicável administrativamente ao infrator. Segundo Pinheiro e Ribeiro (2000), essa comporta as seguintes hipóteses:

a) pena cumulativa, quando o infrator é surpreendido conduzindo veículo automotor durante o período de suspensão do direito de dirigir;

b) pena acessória, na reincidência de certas infrações;

c) efeito secundário de sentença penal condenatória, resultado da prática de delito de trânsito;

Quando o infrator tem sua habilitação cassada, deve aguardar dois anos para poder requerer sua reabilitação. No entanto, terá que submeter aos exames estabelecidos para a habilitação, conforme estabelece o art. 263, §2º, do CTB (BRASIL, 2008).

Na opinião de Rizzardo (2004, p. 613), esse tempo é necessário “para que pague o condutor, no desconforto da impossibilidade de dirigir, os erros cometidos, seja para que avalie a importância de adequar a sua conduta aos ditames da lei”.

Por outro lado, havendo a cassação da permissão de dirigir, entende a doutrina que se aplicam as mesmas regras, quando compatíveis, da penalidade anterior, ou seja, da cassação da habilitação.

Segundo Silva (1999), a apreensão de veículo ocorrerá nos seguintes casos:

a) Conduzir o veículo sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação, com ela suspensa ou cassada, ou conduzir veículo de categoria diferente da indicada na habilitação;

b) Disputar corrida por espírito de emulação (pega, racha, etc.);

c) Promover ou participar de competições esportivas na via pública sem autorização;

d) Utilizar o veículo para manobras perigosas na via;

f) Usar no veículo aparelho de alarme ou som que perturbe o sossego público;

g) Entregar ou permitir o uso do veículo por menores, pessoas maiores não habilitadas, ou com Carteira Nacional de habilitação suspensa ou cassada;

h) Conduzir o veículo: com lacre, selo, placa ou qualquer elemento de identificação violado ou falsificado, portando ou usando dispositivo antirradar, transportando passageiros em compartimento de carga.

i) Veículo que esteja registrado ou licenciado

j) Sem portar autorização para conduções escolares

l) Transitar com o veículo com dimensões excedentes, sem autorização

m) Falsificar ou adulterar documento de habilitação ou de identificação do veículo

n) Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito, mediante recibo, os documentos solicitados para averiguação

o) Retirar o veículo do local onde foi retido para regularização

p) Bloquear com o veículo a via, locais de emergências, entradas, saídas e logradouros públicos

q) Transpor sem autorização bloqueio viário policial.

2.3 Competência de fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades resultantes das infrações de trânsito

Esclarece Silva (1999) que a competência de fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades, cabe à Polícia Rodoviária Federal, nas rodovias e estradas federais (art. 20, III); ao Órgão ou entidade executivo rodoviário federal, nas rodovias e estradas federais (art. 21, IX); aos Órgãos e entidades executivos rodoviários dos Estados e do Distrito Federal, nas rodovias e estradas estaduais e no Distrito Federal (art. 21, IX); aos Órgãos e entidades executivos rodoviários dos Municípios, nas estradas e rodovias municipais (art. 21, IX); aos Órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito municipal (art. 24, VI); às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, como agentes dos órgãos executivos rodoviários e de trânsito dos respectivos Estados e do Distrito Federal, isto concomitantemente com os demais agentes credenciados, sempre mediante convênio específico (art. 23, III).

As sanções de polícia de trânsito estão incluídas entre as sanções de polícia administrativa e por isso devem seguir os ditames doutrinários do Direito. Ao agente de trânsito é conferida essa legalidade, pois está investido de poder público para exercer o poder de polícia.

De acordo com Meireles (1997), o poder de polícia pode ser entendido como o sistema total de regulamentação interna, através do Estado procura preservar a ordem pública e ao mesmo tempo, estabelecer regras que garantam aos cidadãos uma boa conduta e uma boa vizinhança, ou seja, regras que possam evitar conflito de direitos.

Em benefício da coletividade ou do próprio Estado, o poder de polícia destina-se a restringir ou limitar o uso e o gozo de bens, atividades ou direitos individuais. É importante destacar que o poder de Polícia possui limitações. Assim, o agente de trânsito, exerce o poder de polícia que lhe é outorgado pela administração

público. Contudo, esse poder é limitado pela lei, em relação à função que exercer

A competência para lavrar o auto de infração de trânsito, encontra-se definida no art. 208, do CTB, que expressa *in verbis*:

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

.....
§ 4º - O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Desta forma, o agente de trânsito (civil ou policial militar) é o servidor credenciado pela autoridade de trânsito para realizar as atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento, sendo, portanto, competente para lavrar o auto de infração, de acordo como § 4º do art. 280 do CTB.

2.4 Dos procedimentos administrativos de infração de trânsito

2.4.1 Da Autuação

O processo administrativo relativo às infrações possui seu rito estabelecido no Capítulo XVIII do CTB (arts. 280 a 290), sendo a infração o primeiro objeto a ser caracterizado. Desta forma, quando trata da autuação, o CTB assim se expressa:

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - tipificação da infração;

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

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

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

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

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração (BRASIL, 2008, p. 50).

Com base nos dispositivos supra, ocorrendo uma infração, caberá ao agente de trânsito lavrar o respectivo auto de infração de trânsito, que deverá constar informações sobre o ocorrido, observando o disposto nos incisos I a VI, do artigo em epígrafe.

O artigo em comento também estabelece em seu parágrafo 3º, que “não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e

III, para o procedimento previsto no artigo seguinte” (BRASIL, 2008, p. 50).

Em alguns casos, o condutor infrator recusa-se a assinar o auto de infração ou a recebê-lo. Noutros, este deixa o local antes da lavratura do auto por parte do agente de trânsito.

Analisando essas situações, Rizzardo (2004, p. 555) afirma que:

A recusa no recebimento da notificação, ou na assinatura pelo infrator, não deixa de caracterizar a flagrância, e nem impede que se lavre o auto. Não diminui, inclusive, o valor do auto, e não significa que nova notificação deva ser levada a efeito, porquanto a mesma vale pelo ato de comunicar-se, e não pelo lançamento de uma assinatura. De modo que em nada beneficiará ao condutor a recusa, a qual se dá, na maior parte das vezes, pela a irritação de que este é tomado. Não decorre, pois, desta postura alguma facilitação em descaracterizar ou desconstituir a acusação.

No CTB, o legislador estabeleceu como regra geral a autuação em flagrante, de tal forma que nas infrações dinâmicas deve haver a efetiva abordagem do condutor. Entretanto, não sendo possível colher a assinatura do infrator, o agente de trânsito está autorizado expedir a autuação por infração de trânsito.

A recusa por parte do condutor infrator em assinar o auto de infração de Trânsito (AIT) não impede que o agente entregue ao condutor uma via da autuação. Independente da assinatura ou do recebimento do auto de infração, as autuações de trânsito devem ser aplicadas com lisura e responsabilidade. Por sua vez, o agente de trânsito deve ostentar credibilidade, visto que suas ações são dotadas de presunção de veracidade. Assim, partindo desse princípio, é inadmissível que o agente de trânsito se esquive de abordar o condutor que por ventura cometa uma infração no trânsito.

Ademais, se assim proceder, o agente de trânsito estará contrariando as disposições contidas no artigo 6º, item 1, da Convenção de sobre Trânsito Viário de Viena, da qual o Brasil é signatário, que estabelece: “os agentes encarregados de regular o trânsito serão facilmente reconhecidos e visíveis à distância, tanto de noite como de dia” (RIZZARDO, 2004, p. 556).

Pinheiro e Ribeiro (2000), lembram que autuação também poderá ser gerada sem a declaração de agente de autoridade de trânsito, mas com fundamento em equipamento eletrônico ou aparelho audiovisual, reações químicas ou quaisquer outros meios tecnologicamente hábeis, desde que tais equipamentos e procedimentos sejam regulamentados pelo CONTRAN.

Tal possibilidade está descrita no art. 280, § 2º, do CTB e sua regulamentação deu-se através das Resoluções do CONTRAN nºs 146/2003 (radares de velocidade), 81/1998 (medidores de alcoolemia), 102/1999 e 104/1999, ambas relacionadas à verificação de excesso de peso em veículos (BRASIL, 2010).

2.4.2 Do julgamento das autuações e penalidades

O julgamento das autuações relativas às infrações de trânsito é disciplinado pelas disposições contidas no art. 281 e seguintes. A primeira particularidade diz respeito à esfera de competência, assim estabelecendo CTB:

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível. Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente: I - se considerado inconsistente ou irregular; II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação (BRASIL, 2008, p. 50).

Com base no dispositivo acima transcrito, é a autoridade do local onde se praticou a infração quem tem a competência para julgar o auto de infração e aplicar a penalidade.

Entretanto, esclarece Rizzardo (2004, p. 562) que “não apenas a jurisdição sobre o local onde se praticou a infração definirá a competência para aplicar a penalidade. Há, ainda, o tipo de penalidade, ou a competência em razão da matéria, que pode ser da esfera de uma ou outra autoridade”.

O CTB fala em competência dentro de sua circunscrição, que se entende por competência territorial e em competência estabelecida, que diz respeito à competência em razão da matéria. Assim, quando se fala em competência territorial, está se referindo à autoridade que exerce a jurisdição sobre a via, na qual ocorreu a infração de trânsito. Esta é “competente para instaurar o procedimento administrativo e punir” (RIZZARDO, 2004, p. 562).

Deve-se registrar que o CONTRAN, em 23 de setembro de 1998, baixou a Resolução nº 66, que dispõe sobre a distribuição de competência entre os órgãos executivos de trânsito, apresentando as competências estaduais e municipais (ou concorrentes) através de uma tabela, que mostrar a correlação entre o órgão competente e a infração de trânsito tipificada. Posteriormente, a referida resolução foi alterada pelas Resoluções nº 121/2001 e nº 202/2006 (BRASIL, 2010).

2.4.3 Do Recurso Administrativo

O recurso administrativo se configura como um instrumento de defesa. Trata-se, portanto, de um processo administrativo, ou seja, de um instrumento através do qual, o penalizado pode expor seus argumentos, fundamentando-os da melhor forma possível, visando reverter ou amenizar a pena que lhe foi imposta.

Esclarecem Silva e Sophi (2001, p. 5), que “recursos administrativos, em matéria de trânsito, é o pedido de reexame feito pelo autuado em infrações de trânsito, dirigido ao órgão colegiado, visando obter o cancelamento da penalidade imposta”.

O direito ao recurso em matéria de trânsito está assegurado pela Constituição Federal em seu art. 5º,

XXXIV, alínea 'a', que assim expressa: “são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas [...] o direito de petição aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder [...]” (BRASIL, 2008, p. 17).

Por sua vez, o recurso em matéria de trânsito constitui um processo administrativo, que de acordo com Mello (2007) é um pressuposto objetivo de validade dos atos administrativos em geral (pressuposto procedimental) e está vinculado à garantia constitucional ao devido processo legal (art. 5º, inciso LIV).

É importante registrar que a lesão ou ameaça a um direito, ocasionada por uma decisão ou sentença, constitui o requisito fundamento para impetrar qualquer recurso. Em matéria de trânsito, o autuado somente pode impetrar recurso se a decisão administrativa lhe acarretar ameaça ou violar seus direitos.

No entanto, segundo Rizzardo (2004), existe ainda uma situação onde o recurso administrativo será admitido. Trata-se de quanto o ato de infração conter irregularidades ou falhas. Assim, se essas particularidades não estiverem presentes, deve o autuado contentar-se com a penalidade aplicada.

Em qualquer caso, o recurso administrativo será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, observando-se as disposições contidas no art. 283, do CTB. Esta autoridade, após ciência, encaminhará o recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações, a quem cabe julgá-lo em até trinta dias.

Ao prever a possibilidade de interposição de recurso, o legislador implicitamente determinou à autoridade competente do órgão de trânsito, que fundamente sua decisão quanto à penalidade a ser aplicada ao condutor infrator, de modo que este possa da melhor forma possível, exercer o seu direito de defesa, em consonância com o que dispõe o art. 5º da Constituição Federal.

Assim, recebido o recurso, na forma determinada pelo § 2º, do art. 285 do CTB, “a autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento” (BRASIL, 2008, p. 51).

É oportuno esclarecer que um recurso é considerado intempestivo quando apresentado fora do prazo, ou seja, após o término do prazo estabelecido na notificação para apresentação de alegações.

Ainda com base no art. 285, §1º do CTB, “o recurso não terá efeito suspensivo”, sendo que “o recurso contra imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento de seu valor”, conforme estabelece o art.286, seguinte (BRASIL, 2008, p. 51).

Independentemente de seus efeitos (devolutivo e suspensivo), o recurso será recebido. Assim, tendo sido recebido, em observância ao que dispõe o art. 285, parte final e ao seu §3º, somente no efeito devolutivo, poderá a ele ser conferido também o efeito suspensivo, desde que não tenha sido julgado pela Junta Administrativa de Recursos de Infrações, no prazo de 30 dias, e, se solicitado pelo infrator (BRASIL, 2008).

Informam Pinheiro e Ribeiro (2000) que, em matéria de trânsito, a petição de recurso será à autoridade

que impôs a penalidade ou àquela da localidade em que reside ou é domiciliado o corrente, dependendo do interesse deste. Contudo, as razões recursais devem ser endereçadas aos integrantes da Junta Administrativa de Recursos de Infrações, a quem cabe proceder seu julgamento.

O art. 286, do CTB descreve situações quanto interposição do recurso contra a aplicação de multa, esclarecendo que:

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

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais (BRASIL, 2008, p. 50).

Com base no art. em epígrafe, constata-se que o recolhimento da multa não é algo exigido para a interposição de recurso, sendo, portanto, algo facultado ao condutor infrator, de tal forma, que se feita, ao ser julgado procedente o recurso no final, o condutor terá o direito de ressarcir a quantia recolhida devidamente corrigida.

Para ter a certeza da garantia do reconhecimento de seu direito, o recorrente deve especificar, de forma clara e precisa, quais os pontos da decisão impugnada, que ele pretende que a Junta Administrativa de Recursos de Infrações reavalie. Por isso, é de fundamental importância que saiba expor os motivos de seu inconformismo.

Esclarece Oliveira (1985), que o órgão colegiado competente para decidir sobre o recurso, em momento algum poderá aumentar a pena imposta em primeiro grau.

Em seu art. 288, o CTB também garante ao condutor infrator o direito de recorrer das decisões anunciadas pela JARI, assim expressando *in verbis*:

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor (BRASIL, 2008, p. 51).

Na melhor forma possível, as decisões da JARI deverão ser fundamentadas, de modo a facilitar a sua execução e a interposição dos recursos cabíveis. Esse colegiado deverá comunicar sua decisão à autoridade

julgadora, bem como notificar o recorrente pessoalmente ou através de publicação em órgão de imprensa previamente designado, para que este querendo, apresente um novo recurso a instância superior.

Ainda com base no art. 288, o direito de recorrer também é garantido à autoridade que aplicou a penalidade.

No entanto, destacam Pinheiro e Ribeiro (2000), que este recurso não é voluntário. Ele é compulsório porque não cabe à autoridade de trânsito decidir se convém ou não à Administração Pública interpor recurso.

Novamente ressaltando o que dispõe o § 2º do art. 288 em comento, é exigido do recorrente o recolhimento de seu valor quanto da interposição de um novo recurso a uma instância superior. Entretanto, entendem alguns doutrinadores, a exemplo de Zancaner (2001), que a exigência de depósito prévio constitui inconstitucional obstáculo ao devido processo administrativo, penalizando o autuado. E, que ao limitar a possibilidade de recorrer administrativamente, a administração pública pode prejudicar principalmente os condutores autuados, oriundos das classes menos favorecidas, sendo, portanto, tal postura, incompatível com os princípios constitucionais.

Corroborando com esse pensamento, Rizzardo (2004) ressalta que definir como requisito de admissibilidade o pagamento da infração é algo que frustra o objetivo do próprio processo.

O órgão colegiado superior ao qual é endereçado o recurso contra a decisão anunciada pela Junta Administrativa de Recursos de Infrações-JARI é definido com base na autoridade que aplicou a penalidade, observando-se o que determina o artigo em epígrafe, lembrando que o Conselho Estadual de Trânsito é a última instância administrativa, à qual o interessado pode interpor recursos contra decisões anunciadas por juízo inferior.

Em seu art. 290, o CTB ressalta que “a apreciação do recurso previsto no art. 288 encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades”, e, “esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH (BRASIL, 2008, p. 51).

Informa Rizzardo (2007), que o RENACH é o órgão máximo de trânsito da União, encarregado de manter o cadastro do condutor, possuindo atribuições definidas pela Portaria nº 32/1993 e pela Resolução nº 765/1993, ambas expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

No entanto, vencidos todos os trâmites na esfera administrativa resta ainda ao condutor autuado a via judicial, na qual ele pode desconstituir a condenação, “mas não propriamente pelo remédio do mandado de segurança, e sim pela ação ordinária, eis que a matéria, em geral, é controvertida, dependente da prova para a perfeita elucidação dos fatos” (RIZZARDO, 2004, p. 582).

3 Considerações Finais

Ao enumerar as penalidades que podem ser aplicadas ao condutor infrator o Código Trânsito Brasileiro também mostra com se configura os

procedimentos administrativos relativos às questões que envolvem as infrações de trânsito, desde a atuação até o julgamento final do recurso administrativo.

Na presente pesquisa foi demonstrado que ocorrendo a infração, é lavrado o seu respectivo Auto, cabendo ao órgão de trânsito, no prazo de até 30 dias, expedir a notificação da autuação. Assim, recebida a notificação o condutor autuado tem o prazo de 15 dias para apresentar sua defesa prévia, que deverá ser protocolada junto ao Departamento Municipal de Trânsito, acompanhada pelos seguintes documentos: cópia da Notificação da Autuação; razões escritas do recorrente, devidamente assinada; documento de identificação do recorrente e outros que o mesmo julgar necessário para sua defesa.

Recebida a defesa prévia, a autoridade de trânsito promoverá o seu julgamento, podendo ou não anular a notificação. Independentemente da decisão tomada, o autuado é novamente notificado. No caso do não acolhimento dos argumentos apresentados na defesa prévia, a autoridade de trânsito aplicará a pena, notificando o autuado quanto à penalidade que lhe foi imposta.

Assim, ao ser notificado, o condutor infrator tem o prazo de 30 dias, a contar da data do recebimento da notificação para apresentar recurso administrativo junto à JARI. Desta forma, havendo por parte desse órgão o acolhimento do recurso, o Auto de Infração será anulado, oportunidade em que o condutor será notificado da decisão.

Por outro lado, não se registrado tal acolhimento, restará ao condutor infrator pagar a multa que lhe foi imposta, caso esta seja a sua penalidade ou recorrer ao CETRAN/CONTRANDIFE ou CONTRAN da decisão anunciada pela JARI.

Nesse caso, o infrator também terá o prazo de trinta dias para apresentar o seu recurso. Entretanto, caso trate-se de pena de multa, o mesmo somente poderá recorrer à instância superior se antes efetuar o recolhimento do valor correspondente à multa que lhe foi imposta.

Num procedimento idêntico ao definido para as instâncias inferiores, o CETRAN, o CONTRANDIFE ou CONTRAN, caso decidam pelo acolhimento do recurso, determinarão a anulação do Auto de Infração ou a reformulação da decisão da JARI, notificando ao condutor a decisão tomada.

O não acolhimento do recurso por parte da instância final enseja na confirmação da multa, se esta tiver sido a penalidade aplicada pela autoridade de trânsito, no município. Entretanto, havendo o acolhimento do recurso, o acórdão final determinará o ressarcimento da quantia referente à multa recolhida, acrescida da correção estabelecida na forma da lei. De todas as decisões anunciadas o condutor infrator será notificação.

É oportuno lembrar que caso o autuado consiga uma decisão favorável junta à JARI, a autoridade de trânsito, observando o princípio da preservação da coisa pública, está obrigada por lei a recorrer dessa decisão às instâncias superiores.

4 Referências

BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília: Senado Federal, 2002.

_____. **Código de trânsito brasileiro**. Brasília: DENATRAN, 2008.

_____. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil: 1910- 2010**. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda Ferreira. **Dicionário Aurélio básico de língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1995.

FRANÇA, Luis Cláudio R. **Procedimento para análise da eficácia da gestão dos órgãos de trânsito dos municípios brasileiros**. Brasília: UnB, 2004.

GIMENES, Eron Veríssimo; GIMENES, Daniela Nunes Veríssimo. **Infrações de trânsito comentadas: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Bauru-SP: EDIPRO, 2003.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito infração e crimes**. 2 ed. Campinas: Millennium, 2002.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 30 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1997.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 22 ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

OLIVEIRA, Régis Fernandes de. **Infrações e sanções administrativas**. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 1985.

PINHEIRO, Geraldo de Farias Lemos; RIBEIRO, Dorival. **Doutrina, legislação e jurisprudência do trânsito**. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 1987.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro Interpretado**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2000.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

SILVA, João Baptista da. **Código de trânsito brasileiro explicado: com as resoluções de nº 1 a 84, do CONTRAN**. Belo Horizonte: O lutador, 1999.

SILVA, José Geraldo da; SOPHI, Roberta Ceriolo. **Dos recursos em matérias de transito**. 3 ed. Campinas: Millennium, 2001.

ZANCANER, Weida. **Da convalidação e da invalidação dos atos administrativos**. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

Artigo submetido em 26/03/2013
Aprovado em 05/05/2013