



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITOS NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO

**DIREITO DE TRÂNSITO: OS DESAFIOS FRENTE AO SISTEMA DE
JULGAMENTOS ADMINISTRATIVOS**

ORIENTANDO – LUCAS GONÇALVES BERNARDO DA SILVA

ORIENTADORA – PROF^a DR^a. FERNANDA DE PAULA FERREIRA MOI

GOIÂNIA

2022

LUCAS GONÇALVES B. DA SILVA

**DIREITO DE TRÂNSITO: OS DESAFIOS FRENTE AO SISTEMA DE
JULGAMENTOS ADMINISTRATIVOS**

Artigo científico apresentado à disciplina Trabalho de Curso II, da Escola de Direitos, Negócios e Comunicação, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).

Prof.^a Orientadora: Dra. Fernanda de Paula Ferreira Mói

GOIÂNIA

2022

**DIREITO DE TRÂNSITO: OS DESAFIOS FRENTE AO SISTEMA DE JULGAMENTOS
ADMINISTRATIVOS**

Data da Defesa: 11 de junho de 2022.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof.^a Dra. Fernanda de Paula Ferreira Mói Nota

Examinadora Convidada: Prof.^a Dra. Pamôra Mariz Silva de F Cordeiro Nota

SUMÁRIO

RESUMO.....	5
INTRODUÇÃO.....	5
NOÇÕES GERAIS SOBRE DIREITO DE TRÂNSITO.....	8
INFRAÇÕES DE TRÂNSITO EM COMPARAÇÃO COM TODO ARCABOUÇO LEGAL DE TRÂNSITO.....	22
SISTEMA DE JULGAMENTOS ADMINISTRATIVOS DE TRÂNSITO E SEUS JULGADOS CONTRADITÓRIOS.....	27
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	31
REFERÊNCIAS	33

DIREITO DE TRÂNSITO: OS DESAFIOS FRENTE AO SISTEMA DE JULGAMENTOS ADMINISTRATIVOS

Lucas Gonçalves B. Da Silva¹

RESUMO

Este artigo, de natureza teórica, tem por objetivo trazer ao conhecimento público como funciona o Direito de Trânsito e quais são os elementos de sua composição, demonstrando diretamente a relação com o sistema administrativo e o usuário/cidadão do trânsito. Toda a pesquisa é submetida a referência de Resoluções, artigos do Código de Trânsito Brasileiro, citação de Doutrinadores e afins para uma melhor compreensão e esclarecimento do objeto de estudo. O recurso de multa é um elemento chave para toda esta pesquisa, todos os posicionamentos e fundamentos giram em torno de sua elaboração e como ele é tratado perante os órgãos julgadores, e de extrema importância o conhecimento das funções e deveres de cada ente do SNT. Paratanto, desenvolve-se um levantamento bibliográfico e um estudo de caso por meio da aplicação o método hermenêutico e a hermenêutica constitucional, valendo-se da técnica de interpretação axiológica para compreender os valores sociais e os fundamentos jurídicos.

PALAVRAS-CHAVE: Direito de Trânsito; sistema administrativo; Resoluções; Código de Trânsito Brasileiro.

INTRODUÇÃO

O objetivo principal deste artigo científico é levar ao conhecimento de todos o que é o Direito de Trânsito, utilizando-se do método hermenêutico com base na técnica de interpretação axiológica onde será descrito todo seu sistema legislativo de trânsito, órgãos que compõe o Sistema Nacional de Trânsito, será estudado mais a fundo sobre como ocorre os processos administrativos, como funciona os recursos de infrações de trânsito, quais são os maiores desafios enfrentados em relação aos julgamentos administrativos, e se existe entre os órgãos/entidades de trânsito a possibilidade de julgar as infrações por seus próprios membros. Essa afronta sem dúvidas vai em desacordo com a garantia de ampla defesa e contraditório, estamos presenciando uma supressão de instância recursal, este fato é mais comum do que podemos imaginar, no entanto, essas irregularidades no sistema de trânsito serão desmistificadas e os reais culpados expostos.

Nos processos administrativos de trânsito as decisões devem ser

¹ Acadêmico do Curso de Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás.

fundamentadas e terem suas motivações esclarecidas, respeitando a legislação vigente de trânsito o conhecido Código de Trânsito Brasileiro, fato esse que se houver desrespeito estarão sujeitas a imposição de sanção administrativa, sobre esta situação, vejamos o que Celso Antônio Bandeira de Mello (MELLO, 2010, p. 859) diz:

A Administração é obrigada a expor os fundamentos em que está embasada para aplicar a sanção. Tem, portanto, que apontar não só o dispositivo normativo no qual se considera incurso o sujeito indigitado, mas também, obviamente, o comportamento, comissivo ou omissivo, imputado e cuja ocorrência se subsume à figura infracional prevista na regra de Direito. Além disto, sempre que a norma haja previsto uma gradação nas sanções cabíveis, é imperativo que seja justificada a opção feita pela autoridade sancionadora. A omissão de qualquer destes requisitos causa a nulidade do apenamento.

Vamos ao ponto inicial, os julgamentos administrativos em relação aos recursos de trânsito estão eivados de irregularidades, estamos presenciando situações onde os próprios componentes dos órgãos administrativos estão elaborando as infrações e eles mesmo estão executando os julgamentos, uma violação grave diante aos direitos de ampla defesa e oportunidade do contraditório por parte dos requerentes destes processos administrativos.

Falando em infrações, não podemos deixar de citar e qualificar a importância de um documento que foi criado com o intuito de normatizar e padronizar as fiscalizações de trânsito, estamos falando dos Manuais de Fiscalização de Trânsito previstos nas resoluções nº 371 e 561, ambos do CONTRAN. Estes manuais estabelecem de forma detalhada todas infrações previstas na legislação de trânsito, aborda de forma detalhada a conduta que deve ser tomada pelos agentes fiscalizadores de trânsito, como exemplo a forma correta para a lavratura do Auto de Infração de Trânsito (AIT), a parte não agradável de todo essa explanação e que as irregularidades encontradas nas infrações de trânsito ultrapassam esses manuais e vão em confronto direto com os princípios jurídicos fundamentais, como já citados anteriormente a ampla defesa e o contraditório.

O Direito de Trânsito passa por situações caóticas, recursos administrativos perdem sua credibilidade perante a sociedade, fruto de uma enorme irresponsabilidade e falta de profissionais competentes no âmbito administrativo de trânsito, as esferas administrativas lidam com os recursos de multas de forma totalmente descuidada, não respeitam o dever de justificarem suas decisões, são omissos e negligentes nas condutas dos agentes fiscalizadores de trânsito, uma vez que, ignoram os documentos regulamentados pelo Sistema Nacional de Trânsito, onde foram criados na tentativa de normatizar e padronizar as condutas fiscalizatórias de trânsito. As infrações de trânsito são lembradas pela sociedade quando pesam em seus bolsos (questão financeira), quando tem a medida administrativa de suspender o direito de dirigir dos condutores

(cassação de carteira nacional de trânsito) ou quando existe penalidade no prontuário dos condutores com Permissão para Dirigir (PPD), situações a exemplo que faz com que os penalizados busquem seus direitos na esfera de trânsito, onde, maioria das vezes, deve ser buscado na esfera judicial em conjunto.

Uma situação constrangedora é perder a Carteira de Habilitação por causa de uma infração de trânsito, muitos não sabem ainda que isso é possível, a desinformação infelizmente ainda é grande, os órgãos fiscalizadores de trânsito devem ter a obrigação de criar métodos de conscientização e ter a iniciativa de criar projetos educacionais sobre as esferas de trânsito, desde o bom comportamento na condução de veículos até reconhecer os direitos que todos possuem na legislação de trânsito, sendo propagados os ensinamentos em todos os meios digitais. Para que assim utilize as arrecadações milionárias que recebem através das imposições de infrações para aplicar a esses projetos e dentre outros.

E mais do que necessário a criação de medidas preventivas e de conscientização em todo o âmbito do Direito de Trânsito, estamos inseridos em uma cultura em que muitos não sabem que existe essa ramificação do direito, eles possuem direitos a serem zelados e não tem o conhecimento, no entanto, a disseminação desse conhecimento e mais do que necessário e um direito que está sendo violado, muitos estão sofrendo severas penalidades no setor de trânsito e ficam de braços atados devido o desconhecimento do direito de trânsito que foi criado para regulamentar o trânsito em questão nacional e agregar os direitos fundamentais a serem respeitados de todos brasileiros.

CAPÍTULO 1 - NOÇÕES GERAIS SOBRE DIREITO DE TRÂNSITO

Para iniciarmos o assunto sobre Direito de Trânsito devemos compreender como funciona toda a legislação de trânsito e em paralelo se atentar a todos os deveres dos entes que são integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, conhecer os amplos direitos de todos os cidadãos em relação ao Direito de trânsito em todo o território Nacional, para isso, este primeiro capítulo será de grande valia para todos que tiverem interesse em conhecer como funciona todo sistema de trânsito brasileiro.

Por se tratar de uma área do direito pouco explorada este trabalho terá como foco a disseminação do conhecimento a respeito do assunto sobre Direito de Trânsito, expandir o conhecimento de todos os direitos e deveres para que assim a população possa exigir seus direitos perante as autoridades competentes, buscando melhorias necessárias para quem sabe em um futuro breve ter como resultados consideráveis em relação a todo o sistema de trânsito nacional.

O Governo Federal disponibilizou a primeira base nacional de dados desenvolvida sobre acidentes de trânsito no país, este sistema se chama Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest²), está sendo implementado pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra), por meio do DENATRAN. Este sistema terá como base de dados o número de ocorrências, de mortos e feridos, perfil das vítimas, condições das vias e dos veículos e as principais causas dos acidentes.

Por meio desses dados, será possível fazer um diagnóstico dos acidentes de trânsito no Brasil, monitorar quais são os trechos de rodovias e vias urbanas mais críticos e, a partir daí, adotar as medidas necessárias para prevenir a ocorrência de acidentes, minimizar a gravidade das lesões, diminuir o número de mortes, enfim, garantir um trânsito mais seguro para todos, declarou o diretor-geral do Denatran, Frederico Carneiro.

A Resolução 607/16 do CONTRAN regulamenta a Renaest e define todos os termos para seu bom funcionamento e para se ter uma base de dados sólida que possa ser utilizada de maneira eficiente pelos entes e órgãos da SNT para trabalharem a favor de um trânsito melhor.

² Sobre Renaest, informações complementares: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>

1.1- EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Quando abordamos o tema EDUCAÇÃO nos recordamos automaticamente da maneira tradicional como fomos educados durante toda nossa jornada até nossa fase atual, passamos pelas diversas formas de ensinamentos até construirmos nosso caráter e adquirir autonomia para escolhas, decidir o que aprender e como desenvolver aquele aprendizado. Para demonstrar mais claramente como é mágico e de grande importância essa etapa de nossas vidas nada melhor que um trecho referente a psicologia para vislumbrarmos como funciona todo esse processo:

Assim que nascemos, começamos a aprender e continuamos a fazê-lo durante toda a nossa vida. Com poucos dias, a criança já chama a mãe através do choro. Ao final do primeiro ano, familiariza-se com muitos dos objetos que formam seu novo mundo, adquire certo controle sobre suas mãos e pés e, ainda, torna-se perfeitamente iniciada no processo de aquisição da linguagem falada. Quando completa cinco ou seis anos, vai para a escola, onde, por meio de aprendizagem dirigida, adquire os hábitos, as habilidades, as informações, os conhecimentos e as atitudes que a sociedade considera essenciais ao bom cidadão. (CAMPOS, 1991, p.14.)

A aprendizagem dirigida está inserida em nossa educação social desde os primeiros anos de estudos primários, é nesta fase que desenvolvemos nossas habilidades, hábitos, compreendemos um pouco do que é uma conduta correta ou ilegal diante a cultura social, esse momento é primordial para formação de caráter e personalidade das futuras gerações, pensando assim, a questão EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO deve ser inserida neste cronograma, implementada como disciplina essencial para a boa conduta social, já que em um futuro breve todo o sistema de trânsito estará presente de uma forma mais direta, formando condutores conscientes e cidadãos que compreendem como funciona a esfera de trânsito.

Claro que o cronograma é adaptado para cada nível de ensino, de acordo com a compreensão e maturidade dos alunos do sistema educacional, o que não pode deixar de existir é a inclusão da matéria sobre TRÂNSITO um elemento mais que comum em nossa sociedade e que é de suma importância para complementar os conhecimentos dos jovens e de todos que estiverem inserido nos cronogramas de ensino, desde colégios até universidades.

Já temos a implantação do programa Educa³, programa este executado pelo DENATRAN que visa levar a educação ao trânsito para as escolas atingindo os jovens que estão passando pelo sistema de ensino fundamental I e II, visando a inclusão na

³ Mais informações sobre o Programa EDUCA: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/educacao-para-o-transito-ensino-fundamental>

organização curricular das escolas brasileiras do ensino fundamental, um grande avanço que deve ser estendido a todo o sistema de forma gradual.

Como um dos elementos que trabalham para propagação do ensino foi criado o FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito), está previsto no código de trânsito brasileiro em seu artigo 320, §1º, no qual descreve da seguinte forma: o percentual de 5%(cinco por cento) do valor das multas de trânsito deve ser depositado mensalmente na conta do FUNSET, a fonte de arrecadação deste fundo deriva de multas administrativas, contratuais e judiciais. A FUNSET esta amparada pela Lei nº 9.602 de 1998 e é atualmente regulamentado pelo Decreto nº 2.613 de 1998, este Decreto estabelece a sua gestão ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Em uma pesquisa⁴ executada da CNT (Confederação Nacional de Transporte) em novembro de 2019 consta como pontos principais no relatório que entre os anos de 2005 e 2018 a confederação brasileira deixou de utilizar o valor de mais ou menos \$ 9,0 (nove) bilhões de reais, valor este que estaria disponível por meio da FUNSET, este exorbitante quantitativo reflete diretamente ao grande caos que estamos sofrendo em todo o território brasileiro pela falta de ações voltadas para a segurança e educação do trânsito brasileiro. Neste mesmo relatório está evidenciado que o Fundo nacional cresceu algo em torno de 2.039,6% de 2005 para 2018, houve grande aumento dos valores disponíveis, mas sem nenhum acréscimo expressivo do valor utilizado.

A Confederação Nacional do Transporte(CNT) analisou que o motivo para a elevação expressiva dos acidentes é motivo do baixo uso dos recurso que estão destinados a FUNSET, alem disso, inclui no dispositivo legal da Funset a questão da utilização do recurso para as infraestruturas de transportes nos locais que ocorre grande numero de acidentes, podendo ser aplicado também em questões preventivas como educação e projetos estruturais, algo que está sendo negligenciado pelo órgão máximo do SNT - DENATRAN.

A FUNSET⁵ está amparada por um amplo rol legislativo começando com o art. 320 do CTB; Arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 9.602/98; Decreto nº 2.613/98 (regulmento o art. 4º da Lei 9.602/98); Decreto nº 3.067/99 (altera o art. 9º do Decreto nº 2.613/98); Portaria DENATRAN nº 095/15 (Estabelece regras e padronização de documento para arrecadação de multas por infração ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB 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 Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, conforme previsto no parágrafo único

⁴ pesquisa executada pela CNT (em formato PDF para download):

<https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/fac652d2-09f5-4e61-9831-bf51d2000db5.pdf>

⁵ Saber mais sobre FUNSET: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/novo-funset>

do art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997).

Temos também para tratar deste campo de educação e prevenção o PNATRANS (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito) este plano norteia todas as ações dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e atinge toda a sociedade, trabalha com foco na redução do número de mortes e lesões no trânsito. É composto por seis grupos de trabalhos que contêm especialistas de diversos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, como exemplo (SENATRAN, DETRANS, CETRANS, DNIT, DER, PRF, Polícia Militar e ANTT) das variadas regiões do Brasil, possuem representantes no corpo de bombeiros militar com intuito de viabilizar e propor a expertise da implantação de ações que gerem frutos bons para toda sociedade no quesito prevenção e conscientização no trânsito.

A PNATRANS⁶ está amparada juridicamente pela Lei nº 13.614/18 e regulamentada pela Resolução CONTRAN nº740/18 que foi revogada recentemente pela mais nova Resolução CONTRAN nº 870/21, possui uma gama de 160 ações voltadas para seu objetivo: reduzir dentro de 10 anos 50% o número de mortes e lesões no trânsito.

Percebemos então que existe um grande sistema que está disponível às autoridades de trânsito, com foco nas especializações de seus agentes, para que assim possam trabalhar na prevenção no trânsito com os devidos conhecimentos. As análises de diagnósticos que são obtidos por essas pesquisas no trânsito como esta pesquisa feita pela CNT é muito importante, deve ser fornecido essa base de dados ao órgão PNATRANS, que tem como seu objetivo principal a função de nortear todas as ações dos órgãos e entidades do SNT, afim de ampliar os horizontes e alcançar a tão sonhada redução dos índices de mortes no trânsito e poder trabalhar de forma eficaz na prevenção dos acidentes, e para isso, deve ser utilizado as verbas arrecadadas para estes fins de maneira mais transparentes (prestações de contas a sociedade), constando dados estatísticos de como está sendo destinado os valores arrecadados dos tributos e das infrações de trânsito que serão destinados para esse setor de educação e segurança no trânsito.

Por sua vez a CNT possui um grande papel educacional e preventivo em relação a todo trânsito em sua esfera nacional, com sua pesquisa a CNT de rodovias trouxe dados estatísticos, deu ênfase sobre o valor arrecadado pela Confederação Brasileira que não foi utilizado de forma eficaz no setor de segurança e educação do Trânsito Brasileiro, no entanto, assim como este órgão tem essa função de pesquisa de qualidade e eficiência dos componentes do território nacional os órgãos do sistema

⁶ Mais sobre PNATRANS: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/plano-nacional-de-reducao-de-mortes-e-lesoes-no-transito-pnatrans>

nacional de trânsito possui suas competências para realização de projetos e trabalhos relacionados a prevenção e manutenção de todo o sistema de trânsito nacional.

1.2 - COMPOSIÇÃO E COMPETÊNCIAS DOS ENTES DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Neste ponto abordaremos a legislação que abarca todo o direito de trânsito em suas perspectivas normativas o tão conhecido CTB, como complemento terá alguns doutrinadores que argumentam sobre a temática e a presença das Resoluções elaboradas pelo órgão máximo normativo CONTRAN. Então para dar início ao conteúdo vamos analisar o art. 5º do CTB, que descreve para nós a definição clara e objetiva do que é o sistema nacional de trânsito, vejamos:

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

Segundo CARDOSO é fundamental para o estudo do trânsito, o conhecimento do Sistema que o rege, seus órgãos, suas competências, atribuições, definições, normas e estrutura, possibilitando assim, conhecer a sistemática não só das autuações, mas também de outros assuntos relacionados ao trânsito, tais como a educação, a edição de normas, e a Política Nacional de Trânsito. (CARDOSO, 2021, p. 02)

No entanto, o SNT se subdivide em esferas Federais, Estaduais, Municipais e Distrital para executar da melhor forma possível suas funcionalidades e delegar a cada ente suas responsabilidades, podendo ser elas normativas, consultivas e executivas, vale ressaltar que deve ser observado o comportamento de cada órgão e ente do sistema nacional de trânsito e quais são as responsabilidades.

Seguindo a mesma linha, para conhecermos melhor os entes deste sistema nacional de trânsito devemos conhecer quais são os seus principais objetivos, suas competências, no entanto, no art. 6º do CTB, teremos o esclarecimento dos objetivos básicos do SNT, a seguir;

Art. 6º - São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios

técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Temos a Resolução 142/03 do CONTRAN que determina a criação dos Fóruns Consultivos que é formado pelos representantes dos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, possuem como finalidade assessorar o CONTRAN em suas decisões e buscar atender o que determina o art. 6º do CTB.

Estes fóruns são de extrema importância já que os impasses serão discutidos e planejados os antídotos para o seu combate, tendo a representatividade de cada membro do SNT faz com que o sistema tenha um funcionamento normativo mais coerente e que possa realmente vislumbrar as reais dificuldades de cada ente ou órgão, trabalhando assim, para solução de cada um deles e redirecionando as decisões tomadas pelo CONTRAN ao órgão máximo executivo do DENATRAN, para que criem programas e planos que suprem as deficiências mais emergentes.

Veremos a seguir, as competências de cada ente que integra o sistema nacional de trânsito, e com isso, vamos poder compreender melhor de quem é realmente a responsabilidade pelo descaso no trânsito brasileiro. Estamos abordando este ponto neste trabalho porque é mais do que necessário levar ao conhecimento de todos o que realmente deveria ser nosso sistema de trânsito brasileiro, porém não é uma realidade, infelizmente, não está sendo executado os deveres como dita toda a legislação de trânsito pelo simples fato de haver omissão e negligências dos referidos órgãos a seguir, não existe penalidade por suas faltas de apresentação de documentos probatórios, não trabalham com sistema de transparência, escondem os gastos dos cofres públicos, o que foi feito com os 9 bilhões que não foi utilizado pela FUNSET, e tanto outros projetos que não chegaram a prática, ficaram apenas no papel e as verbas foram obscurecidas.

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

No entanto, após conhecermos a composição de todos os entes do Sistema Nacional de Trânsito vamos adentrar as competências, que é de suma importância para

compreender de quem é cada responsabilidade nas lacunas existentes no sistema de trânsito.

Tanto o CETRAN quanto o CONTRANDIFE possuem a mesma competência, porém, são responsáveis por regiões estatais distintas, sendo CONTRANDIFE responsável pelo estado de Distrito Federal e CETRAN responsável por todos os demais estados tendo suas matrizes em cada Estado Brasileiro. Adentrando as competências do CETRAN e CONTRANDIFE vale frizar uma das mais importantes dentre todas as demais, está descrita no art. 14, inciso IV e VIII do CTB, vamos observar sua redação e especifica-la de uma forma mais clara;

Art.14 – Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE;

[...]

IV – estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito.

[...]

VIII – 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.

Este inciso IV e VIII se fosse seguido em sua integralidade talvez a realidade de todo o trânsito brasileiro seria outra, essa falha que existe no sistema nacional de trânsito por falta de trabalhar ostensivamente com a prevenção, os dados coletados nos Estados e ausência de educação de trânsito no ambiente escolar pode ser considerado indiretamente como um dos principais causadores de acidentes e mortes violentas no trânsito, a execução de campanhas educativas são trabalhos indispensáveis que deve ser seguido por estes entes e reportar todas as atividades ao CONTRAN para que seja estabelecido a criação de novas Resoluções, que sejam adaptadas e que possa chegar até o DENATRAN para a elaboração de projetos.

Os Conselhos Estaduais de trânsito são também órgãos recursais (para os processos administrativos de trânsito), exerce esta responsabilidade de dirimir os recursos em sua 2ª instância administrativa (e ultima), que falam sobre as infrações de trânsito, o CETRAN E CONTRANDIFE decidem avaliando os julgados da 1ª instância (JARI) e anteriormente a Defesa Prévia.

Ainda falando como órgão recursal o CETRAN tem um sistema extremamente lento de avaliação destas multas de trânsito, quando tomam decisões são embassadas apenas em resoluções vagas e não justificam de forma clara as suas decisões administrativas, eles fazem de tudo para protelar e julgar de forma a favorecer apenas um lado, não analisam o mérito das argumentações apresentadas pelo

requerente. Fato este que poderia ser resolvido se fosse cumprido o que está previsto no art. 12, inciso V, do CTB, que de forma simples e direta sendo responsabilidade do CONTRAN teriam a capacidade de reformular todo o funcionamento desses órgãos e obrigar a todos a seguirem um sistema coerente de julgamentos, apresentando as fundamentação de suas decisões, já que seu descumprimento está infringindo as diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro e também o princípio da motivação das decisões administrativas.

Por sua vez, as JARIs que são peças que integram todos os Estados Brasileiro dentro de cada Ente do Sistema de Trânsito Brasileiro tem suas importâncias, e para isso vamos analisar sua redação descrita no art. 17, incisos I, II e III e comentar como é isso na realidade, o que ocorre pela falta de um sistema integrado com todas as outras JARIs.

Art. 17 – Compete às JARI:

I – julgar os recursos interpostos pelos infratores;

II – solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

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

Comentando sobre o inciso II e III visualizamos que é dever das JARIs quando constatarem a falta de documento ou ausência de informação das infrações de trânsito requerer aos entes aplicadores da infração se existe ou não esses tais documentos, e se realmente houve ou não a ausência das determinadas informações, fato este que, na prática não exigem a apresentação deste documentos que são normalmente peças fundamentais para a elaboração de uma infração, que determinam se realmente existiu ou não a suposta infração, essa falta de documentos se estende de documentos não existentes até apresentação de estudos técnicos de outras vias diferentemente da que realmente foi lavrada a suposta infração, um erro que se repete pela falta de fiscalização e sistematização das decisões pelo órgão das JARIs.

O inciso III deste artigo 17 se torna um dever importante, as JARIs analisam as falhas dos órgãos autuadores de trânsito apontadas nos recursos de trânsito e solicitam para que solucionem o problema, evitando assim acidentes de trânsito e infrações elaboradas de formas indevidas, onde são contrárias as Resoluções e Documentos suportes para lavraturas das infrações como o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito.

Continuando sobre a abordagem das competências de cada ente do SNT vamos falar agora sobre o DENATRAN (o órgão máximo executivo de trânsito da União) e para descrevermos dentre seus vários incisos previstos no art. 19 vamos enfatizar os

de grande valor para este trabalho e que aborda toda a temática que buscamos, sendo assim, vejamos:

Art. 19 – Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

[...]

II – proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III – articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a prevenção do ordenamento e da segurança de trânsito;

[...]

V – supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

[...]

XII – administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito

XIII – coordenar a administração do registro das infrações de trânsito, da pontuação e das penalidades aplicadas no prontuário do infrator, da arrecadação de multas e do repasse de que trata o § 1º do art. 320; (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016)

XV – promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino.

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

[...]

XXVIII – estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

O órgão máximo normativo é o CONTRAN e o órgão máximo executivo DENATRAN, e ambos trabalham em conjunto, todo o parâmetro normativo que deve ser respeitado está vislumbrado pelo CONTRAN, e em paralelo com as resoluções e portarias, todavia, deve ser seguido conforme prevê toda a legislação de trânsito, as ações à serem tomadas pelo DENATRAN, este ente deve executar sempre suas ações executivas dentro da legislação de trânsito, todas as competências do DENATRAN são de grande efeito e determinação para as futuras mudanças de todo o sistema administrativo, deve-se atentar sempre o dever de fiscalização, observar o cumprimento

das normas regulamentadas no sistema de trânsito nacional, são ferramentas importantes em busca da extinção dos índices de mortalidades na esfera do trânsito, tendo como objetivo a reestruturação do Direito de Trânsito, a omissão de responsabilidades terá sua determinada punição ao órgão ou ente que estiver sobre sua tutela o dever que está sendo descumprido.

A Polícia Rodoviária Federal tem um importante papel de trabalhar na prevenção de outros acidentes de trânsitos, trabalhando com bastante eficácia para a melhoria do SNT, tudo é questão de cumprir seus deveres dentro da legislação de trânsito, os deveres deste importante ente está previsto no art. 20 do CTB e alguns incisos importantes, a seguir:

Art. 20 – Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições.

[...]

IV – efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;

[...]

VI – assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII – implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

IX – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

Estes incisos são alguns de grande importância ao tema ao qual estamos abordando e buscando maior efetividade, percebemos então que este ente possui uma enorme responsabilidade em questão de trabalhar em prol a Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, tem o dever de elaborar relatórios que abordam todos os aspectos de um acidente de trânsito nas vias rodoviárias e estradas federais, estes relatórios e estatísticas são de extrema importância para se trabalhar com foco na elaboração de alterações das vias, maior sinalização, criação de novos planejamentos que possam combater de forma eficaz os índices de acidente e mortes no trânsito brasileiro.

E um dever que está sendo negligenciado e a cada dia que passa pode ser

uma vida que se perde nas estradas por omissão e falta de trabalho de alguns entes do Sistema Nacional de Trânsito, não existe bem maior que a VIDA de cada cidadão brasileiro, este assunto é sério, portanto, temos que exigir que se faça cumprir cada ente seus deveres de acordo, e que tenham a implantação de um sistema unificado de comunicação, para que todos órgãos e entes sem exceção possam trabalhar em parcerias e combater as lacunas que existentes.

Os Policiais Militares dos Estados e do Distrito Federal possuem suas competências determinadas no CTB, estão previstas no art. 23, vamos analisar quais são seus deveres diante ao SNT e abordar em seguida as questões de convênios delegados.

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

I e II (VETADOS)

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

No entanto, o agente da Polícia Militar para trabalhar em favor do SNT como a exemplo nas aplicações de infrações deve estar devidamente conveniado a um órgão ou entidade executivo de trânsito ou executivo rodoviário, conforme previsto no art. 23 do CTB, este é um requisito primordial para se fazer valer o direito de aplicação de penalidades pelos agentes militares e distritais na esfera de trânsito, respeitando suas circunscrições, fato este que, dentro da realidade é inobservado esta questão nas multas de trânsito.

Quando solicitado ao órgão competente pela infração de trânsito que anexem os devidos convênios com os agentes de trânsito que aplicaram determinada infração este pedido é ignorado e optam por elaborar decisões eivadas de vícios, um fato descarado como este é comum aos operadores do direito que trabalham visando ao cancelamento destas infrações que foram elaboradas de forma indevida, segundo a legislação de trânsito CTB e dentre outros argumentos que será apresentado posteriormente neste trabalho.

Iremos tratar agora do assunto relacionado aos convênios, que são importantes para se obter maior eficácia nas operações dos entes do SNT, em questão nacional a existência dos agentes operadores da legislação de trânsito fazem a diferença na prevenção de muitas irregularidades, por isso, esta questão está prevista no art. 25 e 25-A do Código Brasileiro de Trânsito, vamos analisar esses artigos e comentar a respeito de como são criteriosos e exigem requisitos a serem seguidos, vejamos:

Art. 25 – Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

§ 1º. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

§ 2º Quando não houver órgão ou entidades executivos de trânsito no respectivo Município, o convênio de que trata o caput deste artigo poderá ser celebrado diretamente pela prefeitura municipal com órgão ou entidade que integre o Sistema Nacional de Trânsito, permitido, inclusive, o consórcio com outro ente federativo. (Lei nº 14.071/2020).

Art. 25-A. Os agentes dos órgãos policiais da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, a que se referem o inciso IV do caput do Art. 51 e o inciso XIII do caput do Art. 52 da Constituição Federal, respectivamente, mediante convênio com o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, poderão lavrar auto de infração de trânsito e remetê-lo ao órgão competente, nos casos em que a infração cometida nas adjacências do Congresso Nacional ou nos locais sob sua responsabilidade comprometer objetivamente os serviços ou colocar em risco a incolumidade das pessoas ou o patrimônio das respectivas Casas Legislativas. (Lei nº 14.071/2020)

Parágrafo único. Para atuarem na fiscalização de trânsito, os agentes mencionados no caput deste artigo deverão receber treinamento específico para o exercício das atividades, conforme regulamentação do Contran. (Lei nº 14.071/2020)

Como expressado no art. 23 e comentado que os agentes devem ser conveniados para atuarem na aplicação de infrações de trânsito temos aqui agora o art. 25-A e seu parágrafo único que frisam esta questão, esses agentes devem manter convênio determinado entre os órgãos e entes do SNT, passarem por um treinamento específico para estarem aptos à trabalhar para estes órgãos, não e qualquer membro das policias militares e do Distrito Federal, será apenas aqueles agentes que estiverem descritos no convênio e que cumprirem os requisitos previstos, que estão amparados pela Lei 14.071/2020.

A Cada dia que passa o trânsito se torna um assunto cada vez mais importante à ser propagado conscientemente para toda sociedade, devendo ser inserido nos planos de educação nacional, utilizar os meios midiáticos para informatizar a população das melhorias e projetos em andamento que visem a melhoria do trânsito, na esfera educativa e de segurança, aplicando de forma transparente as verbas destinada a esses setores.

1.3 – CONTRAN NORMATIZANDO O TRÂNSITO

O Conselho Nacional de Trânsito é o órgão máximo normativo pelo Sistema

Nacional de Trânsito, suas competências estão descritas no art. 12 do CTB no qual vale destacar seus incisos I e VII que determinam: “estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito” e “zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares”, no entanto, para cumprir está importante competência o CONTRAN tem duas estruturas auxiliares: 1ª as Câmaras Temáticas que estão previstas no art. 13 do CTB, onde possuem o objetivo de estudar e oferecer sugestões e todo os termos técnicos sobre os assuntos específicos para que o colegiado possa decidir.

São seis Câmaras Temáticas existentes atualmente de acordo com a Resolução nº 586/16 do CONTRAN em seu art. 2º: I – de Assuntos Veiculares; II – de Educação para o Trânsito e Cidadania; III – de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via; IV – Esforço Legal: infrações, penalidades, crimes de trânsito, policiamento e fiscalização de trânsito; V – de Formação e Habilitação de Condutores; e VI – de Saúde e Meio Ambiente no Trânsito;

A 2ª estrutura auxiliar está o Fórum Consultivo do Sistema Nacional de Trânsito que é regulamentado pela Resolução 142/03 e está composto por representantes dos entes e órgãos do SNT, tem o objetivo de assessorar o CONTRAN em suas decisões e auxiliar no atendimento dos objetivos básicos do Sistema tendo todos os seus participantes deste fórum representantes exclusivos dos órgãos públicos, não existe a participação da sociedade. O CONTRAN está encarregado de dar sentido, efetividade e uniformidade em toda a legislação de trânsito para complementar as normativas previstas do Código Brasileiro de Trânsito, adaptando-as de acordo com as necessidades e evolução social e tecnológicas.

A Capacitação dos profissionais do Trânsito e que trabalham em todo o corpo do SNT deve ser mais do que imposta como obrigatória, atualmente em nosso CTB não há previsão legal a respeito claro destas capacitações, na nova reforma do CTB temos os arts. 25 e 25-A que determinam a implantação de métodos de aprendizagem para que os agentes possam estar aptos, trabalhando em convênio aos entes e órgãos do sistema para aplicações de infrações a exemplo.

A Política Nacional de Trânsito prevista na Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 514/14 ao abordar sobre o Sistema Nacional de Trânsito e a sua integração descreve: A Política Nacional de Trânsito tem por objetivos: IV – fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito – SNT; fomentar a pesquisa e desenvolvimento na área de trânsito; integrar planos, projetos e ações dos diferentes órgãos e entidades do SNT, reforçando o caráter de sistema com alcance nacional; revisar as normas e procedimentos, com vista a modernizá-las e acompanhar as melhores práticas nacionais e internacionais; disponibilizar os estudos técnicos, estatísticas, normas e

legislação de trânsito;

Ainda abordando sobre o Sistema Nacional de Trânsito está resolução 514/14 elaborada do CONTRAN determina em seu art. 5º, inciso V sobre o tema planejamento e gestão um campo vasto para ser explorado pelo DENATRAN na criação de projetos, vejamos esse inciso e suas alíneas: V – do planejamento e gestão: a) promover a criação de indicadores que permitam monitorar e avaliar os planos, programas e projetos implementados; b) estimular a criação de ouvidorias e outros canais de comunicação da sociedade com os órgãos do SNT; c) promover a articulação e a integração dos órgãos atuadores e arrecadadores de multas de trânsito; d) padronizar critérios técnicos, financeiros e administrativos das atividades de gestão de trânsito; e) definir estratégias e sistemáticas para a melhoria do controle da arrecadação de multas de trânsito; f) promover a articulação do governo federal com as diversas esferas de governo e sociedade, com vistas a compatibilizar políticas, planos, programas, projetos e ações; g) criar e manter sistemas informatizados integrados que promovam o fluxo de informações entre os diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a gestão de trânsito;

Temos ainda na Resolução sobre a Política Nacional de Trânsito as suas diretrizes gerais que são cinco, são elas: I – Segurança de trânsito, II – Da educação e cidadania no trânsito; III – Da garantia de mobilidade, acessibilidade e qualidade ambiental; IV – Do fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito - SNT; e V – Do Planejamento e Gestão

Dentre essas diretrizes gerais vale destacar a questão da promoção de educação e fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito, esses objetivos podem ser alcançados quando se faz jus ao que preve o art. 320 do CTB que permite que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito serem aplicadas, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, vale ressaltar também a Resolução nº 638/16 que determina: A educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário das vias e rodovias, por meio do aprendizado de normas e condutas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro, a saber: VI – formação e qualificação de profissionais do Sistema Nacional de Trânsito – SNT; VII – formação de agentes multiplicadores.

O CONTRAN em conjunto com suas estruturas auxiliares desenvolvem uma tarefa enorme de grande impacto em relação ao trânsito, percebemos que por mais complexo que pareça toda a legislação de trânsito os artigos por si só trazem em suas descrições as determinações, e para as lacunas existem a criação das Resoluções pelo CONTRAN a exemplo, através das Câmaras temáticas a qual temos

conhecimento, os membros podem discutir e planejar sobre cada tema que for de seu respeito, visando toda melhoria para o bom desenvolvimento de um sistema integrado em sua totalidade, e comunicando de forma clara e direta com toda a população que se interessar em compreender como funciona o SNT, todo o sistema legislativo de trânsito e como eles podem buscar seus direitos.

CAPÍTULO 2 – INFRAÇÕES DE TRÂNSITO EM COMPARAÇÃO COM TODO ARCABOUÇO LEGAL DE TRÂNSITO

2.1 – INFRAÇÕES DE TRÂNSITO, PENALIDADES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Para iniciarmos devemos compreender claramente a diferença entre essas três formas de restrições (infrações de trânsito, penalidades e medidas administrativas), o que define claramente suas particularidades e as tornam complementares na legislação de trânsito, no entanto, temos o artigo 161 do CTB que traz a definição de uma infração de trânsito e cita diretamente as penalidades e medidas administrativas:

Art. 161 – Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar, e o infrator sujeita-se às penalidades e às medidas administrativas indicadas em cada artigo deste Capítulo e às punições previstas no Capítulo XIX deste Código.

Tobias a respeito deste mesmo artigo 161 do CTB, esclarece determinados preceitos a serem observados a este presente artigo, vejamos:

No que concerne à modificação do artigo 161, do CTB, constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar e o infrator fica sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas nos artigos e às punições previstas no Capítulo XIX, de maneira que estas têm por finalidade adequar o CTB ao entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 2998, o qual, em suma, declarou inconstitucional a expressão “ou das resoluções do CONTRAN”, no sentido de que não existe a possibilidade de que sejam criadas infrações por meio de resoluções do CONTRAN.

Assim, eventual proposta de alteração de dispositivos legais pretendendo ajustar o texto do CTB para que fique explícita a competência do CONTRAN de realizar os devidos enquadramentos das condutas irregulares, que, por sua vez tem a intenção de uniformizar a aplicação da norma, evitando a dissonância na interpretação do CTB pelos órgãos integrantes do SNT, deve ser feita por lei ordinária. (TOBIAS, 2021, p.512).

Omar expõe que o texto normativo do CTB tem diversos entendimentos por partes dos órgãos administrativos e jurisdicionais, enfatiza que o CONTRAN tem por objetivo realizar os devidos enquadramentos das condutas com a intenção de uniformizar a aplicação da norma, para evitar as questões de entendimentos diversos a respeito do CTB, um exemplo deste quesito é a criação do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, previsto segundo a RESOLUÇÃO do CONTRAN 371 e 561, este manual foi elaborado com a finalidade principal de uniformização das condutas dos

agentes de trânsito e interpretação das normas de trânsito, falaremos mais a respeito deste importantíssimo manual adiante do trabalho.

Temos por sua vez, as penalidades previstas no capítulo XVI – Das penalidades, mais precisamente no art. 256 do Código de Trânsito Brasileiro, que expressamente determina quais são os tipos de penalidades existentes e cabíveis para aplicação, sendo assim descritas:

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

- I - advertência por escrito;
- II - multa;
- III - suspensão do direito de dirigir;
- IV - (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016)
- V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- VI - cassação da Permissão para Dirigir;
- VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

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

§ 2º (**VETADO**)

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

Por fim, as medidas administrativas previstas no Capítulo XVII - das medidas administrativas artigo 269 do CTB, contém todas medidas administrativas possíveis a serem aplicadas:

Art. 269 – A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

- I - retenção do veículo;
- II - remoção do veículo;
- III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
- IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;
- V - recolhimento do Certificado de Registro;
- VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
- VII - (**VETADO**)
- VIII - transbordo do excesso de carga;
- IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
- X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.
- XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

§ 1º 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.

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

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

§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber.

§ 5º No caso de documentos em meio digital, as medidas administrativas previstas nos incisos III, IV, V e VI do caput deste artigo serão realizadas por meio de registro no Renach ou Renavam, conforme o caso, na forma estabelecida pelo Contran.

O CONTRAN sendo o órgão máximo executivo cria as resoluções e portarias que asseguram uma maior transparência e compreensão das normas de trânsito, o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito é um exemplo a esta afirmação, em seu arcabouço este manual que possui dois volumes traz bem detalhado tudo a respeito das infrações que estão previstas no CTB, descreve quando ou não aplicar determinada penalidade, qual a medida administrativa cabível para aquela infração, tudo bem detalhado para que não haja entendimento contrário do qual está expresso neste documento.

No entanto, temos a conexão direta entre o órgão máximo normativo com o sistema administrativo de trânsito com a elaboração de ferramentas que tenha a finalidade de elucidar e facilitar a compreensão do Direito de trânsito para todos os seus usuários. O elemento principal deste trabalho é trazer ao cidadão a compreensão de quais são seus direitos e leva-los a fazer jus a eles, se temos a capacidade de ter deveres também é assim os direitos, por isso existe os processos administrativos de trânsito que explicaremos logo a frente.

2.2 – RESOLUÇÕES E PORTARIAS

As Resoluções⁷, Portarias e Deliberações⁸ são regulamentadas pelo CONTRAN, possuem grande importância para a complementação e atualizações da legislação de trânsito, são elaboradas com o intuito de adaptar as exigências das esferas de trânsito para a atual realidade da sociedade, ou seja, são imposições que se atualizam para adequar as normas com o atual avanço social.

Estamos no período de Pandemia, devido ao vírus do COVID-19, e para

⁷ Resoluções, fonte: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/resolucoes-contran3161>

⁸ Portaria e deliberações, fonte: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/deliberacoes-contran>

adaptar certas exigências foi criado Resoluções para instruir os condutores a como iriam funcionar determinadas exigências, como exemplo a revalidação da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) neste período de pandemia, cada Estado teve a elaboração de suas devidas resoluções, por sua vez, aqui no Estado de Goiás temos a resolução nº 860, de 13 de setembro de 2021 que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado de Goiás.

A resolução nº 860 do CONTRAN foi criada com o intuito de determinar as novas regras e procedimentos para os usuários que contém CNH e os novos prazo que possuem para revalida-las se caso estivessem no prazo vencido, no entanto, percebemos que existe inúmeras resoluções e portarias que são elaboradas, contextualizando com o tema principal da pesquisa sabemos que essas Resoluções e Portarias são criadas com uma finalidade específica não justificando os órgãos julgadores na esfera administrativa de trânsito utilizar apenas a citação de referidas Resoluções e Portarias e não justificarem suas negativas sobre o indeferimento de um recurso de multa na esfera administrativa, falaremos sobre esses recursos no capítulo 3, por sua vez, faz-se necessária explicar o que seria o Manual Brasileiro de Trânsito.

2.3 – MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT) está regulamentado pela resolução 371 e 561 do CONTRAN, este importantíssimo documento tem a funcionalidade de determinar de forma clara e direta como deve ser a conduta do agente fiscalizador de trânsito ao aplicar uma infração de trânsito, ou seja, prevê para cada infração do CTB uma forma padronizada e obrigatória a ser seguida pelos agentes fiscalizadores em todo território nacional.

O MBFT é para os Advogados especialistas na área de trânsito uma “mão na roda”, com ele temos a possibilidade de analisar como foi a elaboração da infração, se está em conformidade com a legislação prevista no art. 280 CTB (padronização da elaboração de uma Autuação de Infração de Trânsito), observar todos os elementos obrigatórios e indispensáveis a ser frizado na elaboração de uma determinada infração, o que sem dúvidas tem o objetivo da padronização de entendimento pelos agentes de trânsito e a busca por julgamentos administrativos mais transparentes.

Este instrumento está incumbido de preencher as lacunas dos textos legais e interpretações diversas, foi formalizado para cumprir o papel de tornar a legislação de

trânsito coerente e com parâmetro singular, tendo como objetivo principal uma segurança maior em relação a aplicação do CTB nos processos administrativos.

Percebemos então que a Legislação de Trânsito Brasileiro não se resume apenas em receber infrações de trânsito, existe o Direito por trás de todo este parâmetro, e com esta ferramenta do MBFT9 se torna mais fácil a comunicação do cidadão com os entes dos Sistema Nacional de Trânsito, afinal, todos utilizamos o trânsito e temos os mesmos direitos, para isso, todos os dispositivos apresentados até o presente momento são ferramentas de grande importância para o alcance de um trânsito mais seguro e livre de burocracias incongruentes que fogem totalmente aos procedimentos legislativos de trânsito.

2.4 – PRINCÍPIOS DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL NO DIREITO DE TRÂNSITO

Existe uma variedade de princípios constitucionais que poderia citar aqui neste trabalho com ligação direta ao Direito de Trânsito, porém, vale ressaltar apenas os principais que fazem a base para que o cidadão que sofre uma penalidade possa se valer deles para buscar seus direitos perante ao sistema administrativo, são eles: Princípio da Legalidade, Princípio do Devido Processo Legal, Princípio da Publicidade, Princípio da Motivação e por ultimo e mais conhecido o princípio do contraditório e ampla defesa.

Segundo Luís Roberto Barroso os princípios constitucionais “são o conjunto de normas que espelham a ideologia da Constituição, seus postulados básicos e seus fins. Dito de forma sumária, os princípios constitucionais são as normas eleitas pelo constituinte como fundamentos ou qualificações essenciais da ordem jurídica que institui.” (BARROSO, 1999, pág. 147).

A aplicação destes princípios diante o sistema administrativo de trânsito são desrespeitados e não são tratados como realmente deveriam, como exemplo, temos a questão dos julgadores administrativos não expor os reais motivos que levaram a chegar a determinada decisão, violam o princípio da motivação das decisões, questão essa que torna incoerente e ineficaz a aplicação do devido processo legal.

Estes princípios Constitucionais são como base para se fazer valer o direito do cidadão que utiliza o trânsito como parte de seu cotidiano, são suporte para o embasamento das defesas de infrações aplicadas pelos agentes fiscalizadores, o

⁹ Contém Volume I e II do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito:
<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1>

ponto negativo é que normalmente nos processos administrativos quando são apontados erros que infringem esses princípios constitucionais, ou seja, as ações se tornando inconstitucionais temos a triste realidade de nada ser feito perante os órgãos competentes ao julgamentos dos processos administrativos de trânsito, em suas justificativas nas cartas resposta(documento que esclarece o motivo do deferimento/indeferimento das infrações) apenas esclarecem resoluções e portarias que nada fazem sentido com a real infração julgada.

O recorrente de uma infração de trânsito normalmente tem que se fazer valer do Poder Judiciário, entrando com a ação que tenha como finalidade anular a penalidade, já que na prática o sistema administrativo é burocrático, existe ainda a dificuldade ao acesso a informação do processo que corre no sistema administrativo, a desorganização de certos entes do SNT é impossível compreender em qual situação se encontra seu processo de recurso de trânsito, este fato causa um verdadeiro embaraço com o direito que está em jogo, como exemplo, o requerente que está sofrendo cassação de sua CNH tem a penalidade imposta por uma determinada infração indevida, ele tenta por meio do Direito de Trânsito não perder sua Carteira de Habilitação executando o recurso de multa, mas acaba tendo que correr ao sistema judiciário propondo uma ação com finalidade de anular infração para que não perca sua Habilitação, provando que a sistematização administrativo só e acatada com imposição judicial a ser cumprida.

Sabemos que mesmo com ações inconstitucionais no meio administrativo de trânsito o cidadão que realmente deseja ter o seu direito atendido deverá buscar os meios judiciais, porque, mais uma vez o sistema administrativo se mostra não interessado em criar uma via de mão dupla entre requerente e órgão julgador de infrações, existe vários meios para que essa realidade possa ser mudada, e uma delas e uma maior fiscalização dos órgãos do SNT, observar como está sendo executado as análises dos recursos administrativos, para assim, quem sabe caminharmos para os julgamentos administrativos mais transparentes e didáticos.

CAPÍTULO 3 – SISTEMA DE JULGAMENTOS ADMINISTRATIVOS DE TRÂNSITO E SEUS JULGADOS CONTRADITÓRIOS

3.1 – DOS PROCESSOS E SISTEMA ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO

Poucos condutores sabem da possibilidade de se recorrer de uma infração de trânsito, muitos não tem o conhecimento das fases administrativas e como funciona o sistema administrativo de trânsito, para isso, será exposto agora as fases e processos

administrativos em que se pode executar o devido recurso, vejamos: 1 – na Defesa Prévia; 2 – no Recurso em Primeira Instância (JARI); 3 – Recurso em Segunda Instância (CETTRAN);

Expedida a notificação de autuação dentro das conformidades do art. 281, parágrafo único, II, do CTB, o requerente poderá apresentar defesa prévia, identificar o condutor infrator (art. 257, § 7º CTB) ou pedir que seja aplicado a medida de advertência por escrito se a natureza for de natureza leve ou média, seguindo o art. 267 CTB. Na própria notificação de autuação terá data de encerramento para apresentação de defesa, que após apresentar a defesa de autuação a autoridade competente ficará incumbida de analisar o recurso tendo como obrigação a observação das conformidades legislativas e exposição de mérito.

Na Defesa Prévia o órgão julgador terá como decisão o deferimento (cancelamento da infração e arquivamento de processo) ou indeferimento (cabará recurso para outras duas fases), caso seja indeferido o recurso o requerente deverá observar qual foi a motivação da decisão e analisar se cabe ou não a instauração de novo processo de recurso, mas agora para primeira instância (JARI).

A Jari deverá julgar o processo administrativo dentro do prazo de 30 (trinta) dias, porém, se caso não conseguir julgamento dentro deste prazo a autoridade de trânsito competente pela aplicação da penalidade deverá por ofício ou por solicitação do requerente conceder efeito suspensivo até que seja feito o julgamento do recurso apresentado aquele órgão.

Se por fim na esfera de 1ª instância for indeferido seu recurso poderá o requerente apresentar um último recurso em 2ª instância, remetendo para o CETRAN/CONTRANDIFE o seu recurso para que possa ser julgado. As multas por infração gravíssima será analisada pelo CETRAN/CONTRANDIFE, as demais infrações leves, médias e graves são analisadas por um colegiado especial integrado pelo Coordenador da Jari, pelo Presidente da Junta que está analisando o recurso e mais um representante da Junta, onde o recurso será julgado por seus membros integrantes.

Para fortalecer o que foi explicado e para que fique claro para o recorrente de seus direito trago um esboço detalhado informando os prazos para apresentação dos devidos recursos a cada ente competente, vejamos:

- Expedição da Notificação de Autuação: 30 dias desde a data da infração de trânsito;
- Defesa Prévia: pelo menos 30 dias desde a notificação (constará na Notificação de Autuação);
- Notificação de Imposição de Penalidade: até 180 dias ou 360 dias desde a data da infração, dependendo do caso;

- Recurso à JARI: 30 dias desde a notificação (constará na NIP);
- Notificação do Julgamento da JARI: 30 dias desde recebimento das alegações, com efeito suspensivo se ultrapassar, mas o processo não pode ficar parado por mais de 3 anos até que ocorra;
- Recuso à 2ª Instância: 30 dias desde a notificação (constará na NJJ); e
- Notificação de julgamento da 2ª Instância: sem prazo específico, mas o processo não pode ficar parado por mais de 3 anos até que ocorra.

Diante o exposto, ficou esclarecido como funciona os processos administrativos e o sistema de julgamentos pelos entes do SNT, sendo assim, cabe-nos esclarecer e demonstrar a seguir alguns julgamentos administrativos expondo a forma como são analisados e que por vezes contém irregularidades e incogruências em desacordo com a legislação de Trânsito.

3.2 – DOS JULGADOS ADMINISTRATIVOS IRREGULARES E INCOERÊNTES

As decisões administrativas ou judiciais devem obedecer o disposto nos artigos 15 e 489 do Código de Processo Civil de 2015, dos artigos 381 a 392 do Código de Processo Penal, em harmonia com os artigos 1º, 37, caput, 93, IX e X da Constituição Federal, de maneira que todos os julgamentos dos órgãos do Poder Judiciário serão público, e fundamentadas todas as decisões, sob pena de nulidade, podendo a lei limitar a presença, em determinados atos, às próprias partes e a seus advogados, ou somente a estes, em casos nos quais a preservação do direito à intimidade do interessado no sigilo não prejudique o interesse público à informação.

Leciona TUCCI, que: “Quando a lei impõe ao juiz o dever de fundamentar as decisões, é defeso ao julgador, por preguiça ou descaso, valer-se exclusivamente de argumentos alheios para declinar a sua *ratio decidendi*. Entendemos que as decisões judiciais ou administrativas, que violem os princípios gerais de direito, implicam na necessidade de responsabilizar o agente público nas penas da Lei de Improbidade Administrativa (TUCCI, 1987, p. 27).

Vejamos o seguinte julgado:

O ato de motivar as decisões – quaisquer que sejam -, à exceção das de mero expediente, dimana de um direito evidente de o litigante de saber quais as causas, bem como o caminho de sua construção no operar intelectual do julgador. Longe o tempo da arbitrariedade de quem decide porque “acha” ou porque sua “consciência jurídica” assim o determina, em absoluto individualismo solipsista; mais próximo, embora em franco desvanecimento, o apego à “sensibilidade mística” do julgador perspicaz como subterfúgio à fuga de ocupar-se na análise de cada questão em cada processo.

A exigência se caracteriza como consectário do direito de ampla defesa, constitucionalmente assegurado, que tem como uma de suas vertentes o direito de saber-se a razão de adotar-se um ou outro entendimento,

deduzido da realidade concreta, englobando, por isso, o direito de manifestar-se e, sobretudo, o de ter suas razões devidamente apreciadas, ainda que eventualmente não acolhidas.

Não se exige do julgador que reproduza dispositivos legais, colacione excertos doutrinários ou transcreva julgados em jurisprudência de tribunais. Esses, embora úteis, servem tão somente como reforço de argumento, em sua maioria dispensáveis, porém. Ao revés, a abordagem dos fatos e sua subsunção às normas no “caso concreto” são imprescindíveis (...)

Nada veio dedicado à exposição dos fatos processuais, ficando apenas no plano restrito das lucubrações internas do magistrado os elementos que conduziram à sua conclusão. E da análise dela (decisão), fica marcante a impressão de cuidar-se de modelo (“formulário” ou “chapa”), utilizando para indeferimento de concessão liminar em toda e qualquer ação, porquanto, repita-se, nada veio esclarecido sobre o “caso concreto”. Ou seja, na decisão não se constata o seu fundamento; nela há apenas executado um jogo de palavras, a só depor contra o princípio formalmente constitucionalizado do devido processo legal e contra a atuação séria e eficiente do Poder Judiciário. (...)

POSTO ISSO, DEFIRO A ANTECIPAÇÃO DA TUTELA RECURSAL pleiteada, para sobrestar todos os efeitos da penalidade aplicada ao requerente/agravante. (Agravo de Instrumento nº1.0000.16.037484-9/001,7ª Câmara Cível do E. TJMG, Desembargador OLIVEIRA FIRMO) TOBIAS, 2021, págs. 1055 e 1056

A fundamentação seja ela na esfera administrativa ou judicial não é uma faculdade, mas sim um dever indissociável de decidir ou julgar, fato este que, se o julgador deixar de motivar e fundamentar sua decisão, ele afrontará diretamente o princípio do devido processo legal, tornando a sentença nula.

Existe também as decisões por motivos de ausência de notificações e Cerceamento de Defesa, No STJ, em sede de recurso repetitivos foi firmado a tese de que a falta de notificação é ilegal por infringir imperativo constitucional de vedação à ampla defesa. Vejamos as ementas dos Repetitivos:

“ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ART. 543-C DO CPC E RESOLUÇÃO STJ Nº. 08/2008. AUTO DE INFRAÇÃO. NOTIFICAÇÃO. PRAZO. IMPOSSIBILIDADE. HONORÁRIOS. SÚMULA 7/STJ.

1 – O Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) prevê uma primeira notificação de autuação, para apresentação de defesa (art. 280), e uma segunda notificação, posteriormente, informando do prosseguimento do processo, para que se defenda o apenado da sanção aplicada (art. 281).

2 – A sanção é ilegal, por cerceamento de defesa quando inobservados os prazos estabelecidos.

3 – O art. 281, parágrafo único, II, do CTB prevê que será arquivado o auto de infração e julgado insubsistente o respectivo registro se não for expedida a notificação da autuação dentro de 30 dias. Por isso, não havendo a notificação do infrator para defesa no prazo de trinta dias, opera-se a decadência do direito de punir do Estado, não havendo que se falar em reinício do procedimento administrativo.

4 – Descabe a aplicação analógica dos arts. 219 e 220 do CPC para admitir seja renovada a notificação, no prazo de trinta dias do trânsito em julgado da decisão que anulou parcialmente o procedimento administrativo.

5 – O exame da alegada violação do art. 20, §4º, do CPC esbarra no óbice sumular nº 07/STJ, já que os honorários de R\$500,00 não se mostram irrisórios para causas dessa natureza, em que se discute multa de trânsito, de modo a não poder ser revisado em recurso especial. Ressaltou o acórdão recorrido esse montante remunera “dignamente os

procuradores, tendo em vista a repetitividade da matéria debatida e sua pouca complexidade”.

6 – Recurso especial conhecido em parte e provido. Acórdão sujeito ao art. 543-C do CPC e à Resolução STJ nº 08/2008. (REsp 1092154/RS, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 12/08/2009, DJe 31/08/2009)”

“RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ART. 543-C DO CPC E RESOLUÇÃO STJ Nº 08/2008. ADMINISTRATIVO. VEICULO. AUSÊNCIA DE REGISTRO E LICENCIAMENTO. ART. 230, V, DO CTB. PENAS DE MULTA E APREENSÃO. MEDIDA ADMINISTRATIVA DE REMOÇÃO. LIBERAÇÃO CONDICIONADA AO PAGAMENTO DE MULTA JÁ VENCIDAS E DAS DESPESAS COM A REMOÇÃO E DEPÓSITO, ESTAS LIMITADAS AO PRIMEIROS TRINTA DIAS. ART. 262 DO CTB. PRECEDENTES DE AMBAS AS TURMAS DE DIREITO PÚBLICO.

1. (...)
2. Recurso especial provido em parte. Acórdão submetido ao rito do art. 543-C do CPC e da Resolução STJ nº 08/2008. (Resp 1104775/RS, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 24/06/2009, DJe 01/07/2009)”
3. Patente, pois, o direito do Defendente em ter seus pedidos deferidos, arquivando-se referidos AIIPs. (TOBIAS, 2021, págs. 1093 e 1094)

A falta de notificação fere diretamente o princípio constitucional da ampla defesa, a qual o recorrente sofre o dano diretamente por não ser informado devidamente da suposta infração para apresentar sua defesa em prazo hábil, fator este que invalida toda infração devendo assim ser arquivada e suas penalidades desconsideradas.

Os julgados administrativos assim como na esfera judicial ambos devem respeitar a Constituição Federal como base, e por conseguinte, a seus respectivos direitos materiais, que por sua vez o Direito de Trânsito está ancorado no Código de Trânsito Brasileiro, trazendo em conjunto as Resoluções e Portarias do CONTRAN e dispositivos legais para se fazer valer por completo.

Percebemos assim que não há desculpas a se fazer valer mais para as decisões injustificadas perante a esfera administrativa, resta mais que provado que se este fato ocorre estamos diante de uma situação inconstitucional onde o julgador poderá responder por sua ineficácia para com a aplicação das legalidades processuais, sendo ela administrativa ou judiciária.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como nos foi esclarecido em todo o trabalho, temos a convicção de que está realidade entre Sistema Administrativo de trânsito e o requerente/usuário do trânsito irá melhorar, tenho essa certeza pelas adequações que vão se tomando aos poucos, as adaptações que está ocorrendo devido aos avanços tecnológicos, a enxurrada de informações fará com que o sistema ande em seus trilhos, pois, qualquer cidadão que precisar recorrer aos seus direitos chegará situado de todos os procedimentos, o que lhe é assegurado e como deve ser analisado seu processo, este fator nos deixa cada vez mais contente e determinados de que o Direito de trânsito alcançara seu espaço.

O Direito de Trânsito por mais específico que seja um ramo do Direito em

toda sua amplitude se mostra neste presente trabalho sua importância no dia a dia de todo cidadão, tem ligação direta com todos os outros ramos que o Direito possui, seja ele Cível, Penal, Administrativo, Constitucional dentre outros, o direito de trânsito tem a possibilidade de ser reconhecido por mais profissionais que podem se especializar neste ramo e fazer valer os direitos aqui assegurados de todos em comum, compreender que uma infração de trânsito não será apenas uma penalidade a ser imposta sobre o usuário, acredito que o mais breve possível terá uma via de duplo sentido ao qual o ente aplicador das sanções terá ligação direta com o usuário para ser analisado as conformidades das supostas infrações, penalidades e medidas administrativas impostas.

A mudança começa quando o cidadão procurar conhecer seus direitos nas esferas administrativas de trânsito, busca um profissional especializado na área para instruir e elaborar sua defesa dentro dos parâmetros da legislação de trânsito e como um cidadão informado estar sempre dentro das atualizações e mudanças que estão ocorrendo nos setores que circundam seu dia a dia, a interligação de órgãos competentes da fiscalização de trânsito e o usuário de trânsito será modernizadas pelos aplicativos online, um grande exemplo que temos é a conhecida Carteira Nacional de Habilitação em formato digital e o Documento de Licenciamento Veicular também em formato digital duas modernidades que já são normatizadas e reguladas em nossa sociedade.

Estes avanços provam que cada vez mais vamos ficar cientes do que está mudando para melhor e o que está deixando de ser feito pelos órgãos competentes, caberá a cada um entender e buscar a melhor via para resolver os impasses, seja ele cobrando através de processos administrativos de infração ou encontrar outras pessoas com um mesmo interesse para buscarem nas esferas administrativas e judiciais as respostas sobre para onde está sendo destinado as verbas e benefícios administrativos, se informando para onde está sendo destinado estas verbas e se realmente estão sendo utilizadas.

Temos muita legislação e normas a nosso favor mas ainda existe a burocracia do sistema, ela será extinta com muito trabalho e cobrança da sociedade perante os órgãos competentes à legislação de trânsito, não podemos desistir dos nossos direitos em nenhuma hipótese, é mais do que necessário compreender o que temos como dever e direito em qualquer circunstância e se fazer valer de cada uma delas, porque mais do que Direito de trânsito é um campo que tratamos com vidas e prevenção de bem estar social, não podemos ignorar jamais sua extrema importância.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Código de Trânsito Brasileiro – CTB – LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, Art. 1°, § 3°.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo. São Paulo: Malheiros Editores, 2010, p.859.

FREIRE, P.; CAMPOS, M. O. Leitura da palavra... leitura do mundo. O Correio da UNESCO, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 14, fev. 1991.

RESOLUÇÃO N° 607, DE 24 DE MAIO DE 2016, CONTRAN (RENAEST)

LEI N° 9.602 DE 1998 E DECRETO N° 2.613 DE 1998 (FUNSET)

LEI N° 13.614/18 E RESOLUÇÃO CONTRAN N° 870/21 (PNATRANS)

CARDOSO, Luiz Eduardo. Trabalho Sobre Sistema Nacional De Trânsito, 2021, P. 02

RESOLUÇÃO 142/03 DO CONTRAN (FÓRUNS CONSULTIVOS)

RESOLUÇÃO N° 586/16 DO CONTRAN (CÂMARAS TEMÁTICAS)

TOBIAS, Omar Zanette. Código de Trânsito Brasileiro Comentado – Prática Administrativa e Judicial. 20. ed. - São Paulo: Edijur, 2021, p. 512

RESOLUÇÕES DO CONTRAN 371 E 561 (MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO)

RESOLUÇÃO N° 860, DE 13 DE SETEMBRO DE 2021

BARROSO, Luís Roberto. Interpretação e aplicação da Constituição: fundamentos de uma dogmática constitucional transformadora. São Paulo, Saraiva, 1999, pág. 147.

TUCCI, José Rogério Cruz e. A motivação da sentença no processo civil. São Paulo: Saraiva, 1987, p. 27