

Universidade do Sul de Santa Catarina

# Medidas Administrativas, Penalidades e Crimes de Trânsito



UnisulVirtual

Universidade do Sul de Santa Catarina

# **Medidas Administrativas, Penalidades e Crimes de Trânsito**

UnisuVirtual

Palhoça, 2014

## Créditos

### Universidade do Sul de Santa Catarina – Unisul

Reitor

**Sebastião Salésio Herdt**

Vice-Reitor

**Mauri Luiz Heerd**

Pró-Reitor de Ensino, de Pesquisa e de Extensão

**Mauri Luiz Heerd**

Pró-Reitor de Desenvolvimento Institucional

**Luciano Rodrigues Marcelino**

Pró-Reitor de Operações e Serviços Acadêmicos

**Valter Alves Schmitz Neto**

Diretor do Campus Universitário de Tubarão

**Heitor Wensing Júnior**

Diretor do Campus Universitário da Grande Florianópolis

**Hércules Nunes de Araújo**

Diretor do Campus Universitário UnisulVirtual

**Fabiano Ceretta**

### Campus Universitário UnisulVirtual

Diretor

**Fabiano Ceretta**

Unidade de Articulação Acadêmica (UnA) - Educação, Humanidades e Artes

**Marciel Evangelista Cataneo** *(articulador)*

Unidade de Articulação Acadêmica (UnA) – Ciências Sociais, Direito, Negócios e Serviços

**Roberto Iunskovski** *(articulador)*

Unidade de Articulação Acadêmica (UnA) – Produção, Construção e Agroindústria

**Diva Marília Flemming** *(articuladora)*

Unidade de Articulação Acadêmica (UnA) – Saúde e Bem-estar Social

**Aureo dos Santos** *(articulador)*

Gerente de Operações e Serviços Acadêmicos

**Moacir Heerd**

Gerente de Ensino, Pesquisa e Extensão

**Roberto Iunskovski**

Gerente de Desenho, Desenvolvimento e Produção de Recursos Didáticos

**Márcia Loch**

Gerente de Prospecção Mercadológica

**Eliza Bianchini Dallanhol**

Gildo Martins de Andrade Filho  
João Mário Martins  
José Onildo Truppel Filho

# Medidas Administrativas, Penalidades e Crimes de Trânsito

Livro didático

Designer instrucional  
**Lis Airê Fogolari**

1ª edição revisada e atualizada por  
Gildo Martins de Andrade Filho

**UnisuVirtual**  
Palhoça, 2014

**Copyright ©**  
**UnisulVirtual 2014**

Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida por qualquer meio sem a prévia autorização desta instituição.

## Livro Didático

### **Professor conteudista**

Gildo Martins de Andrade Filho (1ª edição revisada e atualizada)  
João Mário Martins  
José Onildo Truppel Filho

### **Designer instrucional**

Isabel Z. Veiga Rambo  
Lis Airê Fogolari (1ª edição revisada e atualizada)

### **Projeto gráfico e capa**

Equipe UnisulVirtual

### **Diagramador(a)**

Diogo Silva Mecabô

### **Revisor(a)**

Diane Dal Mago

### **ISBN**

978-85-7817-633-4

341.376

A56 Andrade Filho, Gildo Martins de.

Medidas administrativas, penalidades e crimes de trânsito : livro didático / Gildo Martins de Andrade Filho, João Mário Martins, José Onildo Truppel Filho ; design instrucional Lis Airê Fogolari, [Isabel Zoldan da Veiga Rambo]. – 1. ed. rev. e atual. / por Gildo Martins de Andrade Filho. – Palhoça : UnisulVirtual, 2014.

173 p. : il. ; 28 cm.

Inclui bibliografia.

ISBN 978-85-7817-633-4

1. Trânsito – Legislação. 2. Trânsito – Infrações. 3. Delito de trânsito.  
4. Código de trânsito brasileiro. I. Martins, João Mário. II. Truppel Filho, José Onildo. III. Rambo, Isabel Zoldan da Veiga. IV. Título.

# Sumário

Introdução | 7

## Capítulo 1

Medidas Administrativas | 9

## Capítulo 2

Penalidades de Trânsito | 55

## Capítulo 3

Crimes de Trânsito: aspectos gerais | 125

Considerações Finais | 165

Referências | 167

Sobre os Professores Conteudistas | 173



# Introdução

Caríssimo(s) Educando(s),

O presente trabalho deve ser encarado como de fundamental importância para se entender dois dispositivos essenciais do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Primeiramente, em relação à integridade e à segurança no trânsito, tão debatidos nos dias atuais e que tem previsão legal (§2º do art. 1º e §1º do art. 269 do CTB), já que essa é a principal função das medidas administrativas impostas aos condutores de veículos flagrados em algumas infrações de trânsito.

Segundo, temos as punições ou sanções previstas no CTB, sejam elas administrativas ou penais. Administrativamente temos todo um rol de penalidades a serem aplicadas aos infratores de trânsito que, flagrados desrespeitando as determinações legais, após o necessário processo administrativo, poderão ser penalizados administrativamente por essa desobediência.

Mas o CTB ainda prevê punições criminais a algumas condutas que o legislador julgou muito perigosas à segurança viária, especialmente as que colocam em risco a segurança do trânsito, a vida de pessoas e a sua integridade física.

Assim, o estudo aprofunda o conhecimento acerca das medidas administrativas de trânsito, que são normalmente aplicadas pelo agente de trânsito, no momento da fiscalização, evitando-se que a situação de insegurança perdure. Na sequência, tratamos sobre as penalidades de trânsito, que são as sanções administrativas.

Por fim, vamos estudar os crimes de trânsito, sua relação com a segurança pública, o seu conceito e a aplicação subsidiária de normas penais e processuais penais, bem como cada um dos tipos penais, caracterizados por uma conduta específica.

É sempre importante lembrar que estamos ao seu lado nesse processo de aprendizagem, auxiliando-o a cada vez mais entender o Código de Trânsito Brasileiro.

Bons estudos!

Gildo Martins de Andrade Filho  
João Mário Martins  
José Onildo Truppel Filho



# Capítulo 1

## Medidas Administrativas

*José Onildo Truppel Filho*

### Habilidades

Caracterizar as medidas administrativas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Analisar a medida administrativa de retenção e de remoção do veículo. Avaliar as determinações legais da medida de recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação, do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual. Identificar, na lei de trânsito, as infrações que permitem o transbordo do excesso de carga. Reconhecer no CTB a medida de realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente. Compreender a importância da aplicação da medida administrativa de recolhimento de animais que se encontrem soltos na via. Conhecer os exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular, necessários para a habilitação.

### Seções de estudo

**Seção 1:** Disposições gerais e conceito

**Seção 2:** Retenção do veículo

**Seção 3:** Remoção do veículo

**Seção 4:** Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir

**Seção 5:** Recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual

**Seção 6:** Transbordo do excesso de carga

**Seção 7:** Realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente

**Seção 8:** Recolhimento de animais que se encontrem soltos

**Seção 9:** Realização de exames para habilitação

## Seção 1

### Disposições gerais e conceito

Vamos contextualizar as medidas administrativas, identificando-as, colocando algumas disposições gerais que são aplicáveis de maneira comum e conceituando essa providência tomada, principalmente pelo agente de trânsito, no ato da fiscalização de trânsito.

Para cada desobediência às regras existentes e previstas no CTB, existe uma infração a ser apontada pelos agentes fiscalizadores, que são tratados como **agentes de trânsito**. Cada uma dessas infrações determina qual a gravidade e qual a penalidade aplicada, o que será estudado em um momento posterior. Toda infração aponta essas duas situações: a **gravidade** – leve, média, grave ou gravíssima – e a **penalidade**.

No entanto, algumas infrações ainda apontam a necessidade da tomada de providências imediatas para fazer cessar a infração, evitando-se, assim, colocar a segurança do trânsito em risco ou deixar com que ela continue em risco.

#### **Incontinenti**

adv. (adaptação do lat. in continenti): sem demora, de imediato.

Trata-se das medidas administrativas que são tomadas **incontinenti** pelo agente de trânsito ou pela autoridade de trânsito, para restabelecer a ordem no trânsito e garantir a segurança dos usuários das vias públicas, sejam eles pedestres, passageiros ou condutores de veículo, motorizados ou não.

São as medidas que podem ser tomadas pela autoridade de trânsito ou por seus agentes, dentro das competências estabelecidas nos limites de sua circunscrição e daquilo que a Legislação de Trânsito determinar.

#### **Incolunidade**

s.f. (lat incolumitate)  
Estado ou qualidade de incólume. Isenção de perigo. Segurança.

As medidas administrativas têm como objetivo primordial a proteção à vida e à **incolunidade** física da pessoa, ou seja, os atos administrativos tomados principalmente pelos agentes de trânsito têm sempre como escopo, como base maior, a preservação da vida no trânsito.

O rol de medidas administrativas existentes está elencado no art. 269 do CTB, o qual apresenta:

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. (BRASIL, 1997a)

Algumas dessas medidas administrativas, embora elencadas ou enumeradas separadamente, têm a mesma função ou efeito de outras, o que nos fez, por questão de facilidade de entendimento e de explicação, juntá-las em seções que serão pormenorizadas nesta unidade, estudando detalhadamente todos os artigos que compõem o Capítulo XVII do Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503/1997.

O art. 269 do CTB, que trata das medidas administrativas, conforme já comentado, possui ainda quatro parágrafos que determinam a importância das medidas administrativas ou esclarecimentos importantes, como segue:

§ 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. (BRASIL, 1997a)

Esse é o ponto de base para a aplicação das medidas administrativas e também para a ação dos agentes de trânsito que agem na rua, evitando, assim, que uma infração continue, minimizando os riscos a que são submetidos os usuários das vias terrestres brasileiras.

Nada impede que as autoridades de trânsito também se utilizem desses dispositivos para diminuir os riscos dos usuários, mas essas muito raramente estão voltadas para a fiscalização de rua, onde são verificadas as infrações de trânsito. Sua preocupação é muito maior com a garantia de que essas medidas possam ser aplicadas por seus agentes, proporcionando a existência de pátios

para depósito de veículos, guincho para efetuar a remoção desses veículos, recebimento e encaminhamento dos documentos que forem recolhidos, entre várias outras providências que podem ser tomadas para facilitar o serviço de fiscalização efetuado pelo agente de trânsito.

No entanto, existe uma das medidas administrativas que é direcionada para a autoridade de trânsito: a realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular, que será estudada em outra seção.

Qualquer ordem ou consentimento da autoridade ou dos agentes de trânsito, a fiscalização realizada, a aplicação das medidas administrativas que são coercitivas, sempre devem ter como norte, como objetivo principal, a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas que utilizam as vias terrestres brasileiras.

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas. (BRASIL, 1997a)

Esse parágrafo é de grande importância, uma vez que dá o completo entendimento de que as medidas administrativas realmente são independentes da necessidade de aplicação das penalidades. Determina a legislação que uma não elide, ou seja, não suprime a aplicação de qualquer outra penalidade de trânsito.

Isso significa dizer que a medida administrativa de remoção do veículo para o pátio, aplicada imediatamente após a verificação de determinadas infrações de trânsito, por exemplo, não inibe a possibilidade de que, em um segundo momento, a autoridade de trânsito venha a aplicar a penalidade de apreensão do veículo.

Essa situação ocorre com o veículo que se encontra com o licenciamento vencido:

Art. 230. Conduzir o veículo:

[...]

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

[...]

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo; (BRASIL, 1997a)

Podemos observar que a medida administrativa é para que o veículo seja removido, e uma das penalidades é a apreensão do veículo.



Se o §2º não deixasse essa situação clara, poderia o condutor que tivesse seu veículo removido, ao ser aplicada a penalidade de apreensão dele, ter descontados os dias que o veículo já permaneceu depositado no pátio.

“§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir”. (BRASIL, 1997a)

Trata-se de um parágrafo meramente esclarecedor, mas de grande importância. Nas medidas administrativas, esses dois documentos são tratados de forma separada, ou seja, o CTB, sempre que se refere aos documentos, faz isso separadamente – Carteira Nacional de Habilitação e Permissão para Dirigir.

No entanto, poderemos observar, durante o estudo das penalidades de trânsito, que o CTB sempre se refere aos documentos de habilitação, entendidos como Carteira Nacional de Habilitação – CNH – ou Permissão para Dirigir – PD, dependendo do caso em concreto. A diferença entre os dois documentos é objeto de estudo de outra disciplina, mas deve ficar claro que ambos permitem a direção de veículo automotor nas vias terrestres brasileiras.

“§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber”. (BRASIL, 1997a)

Esse parágrafo será comentado quando for tratado sobre a medida administrativa de recolhimento de animais soltos.

Com isso, podemos entender as disposições gerais acerca das medidas administrativas, bem como identificar o conceito, os objetivos e algumas diferenças na aplicação dessas e das penalidades.

## Seção 2

### Retenção do veículo

A medida administrativa de retenção do veículo ocorre sempre que a infração assim o determinar. Detectando-se uma infração em um veículo, ele será imobilizado durante o tempo necessário para a regularização daquela. Esse talvez seja um conceito bastante simples para a medida administrativa de retenção do veículo. Na verdade, o veículo deve ficar retido no local em que foi detectada a infração, até que o problema seja sanado. Ocorre que, em várias situações, o

problema apontado pelo agente de trânsito, e que foi motivo do apontamento da infração, não pode ser sanado no local.

Um exemplo é a alteração da cor de um veículo, que a lei determina:

Art. 230. Conduzir o veículo:  
[...]  
VII - com a cor ou característica alterada;  
[...]  
Infração - grave;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;  
[...] (BRASIL, 1997a)

O verbo do artigo em questão prevê uma ação: conduzir. Para que um veículo possa ser conduzido, é normal que ele esteja circulando. Assim, não há como ter a cor do veículo corrigida no local em que foi verificada a infração.

Essas são situações que teremos que detalhar, pois o conceito inicial é um pouco superficial, para amparar todas essas situações. Mas vejamos as determinações existentes na lei para que se possa observar cada um dos pontos que julgamos importantes nesse aprendizado. A presente medida administrativa está prevista no art. 269, I, do CTB, combinado com o art. 270 do mesmo *codex*.

Art. 270. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código. (BRASIL, 1997a)

O *caput* do art. 270 do CTB já deixa bastante claro os casos em que poderá ser aplicada a medida administrativa de retenção do veículo: somente nos casos expressos. Assim, somente as infrações que tragam essa medida administrativa elencada como uma de suas providências possibilitará que o agente de trânsito ou a autoridade retenha o veículo.

Não há como uma resolução do CONTRAN determinar essa medida administrativa. Entre as várias infrações de trânsito, temos 15 artigos que fazem a previsão de aplicação da medida administrativa em questão. São eles:

- art. 162, V e VI;
- art. 165;
- art. 167;
- art. 168;
- art. 170;

- art. 221;
- art. 223;
- art. 228;
- art. 230, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII e XIX;
- art. 231, I, II, III, IV, V, VII, VIII, IX e X;
- art. 232;
- art. 233;
- art. 235;
- art. 237;
- art. 248.

Para as demais infrações, não existe a possibilidade de se aplicar a medida administrativa de retenção, em virtude da determinação legal apontada.

§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação. (BRASIL, 1997a)

Esse primeiro parágrafo determina que, sendo possível regularizar o veículo no local, a imobilização deverá durar somente o tempo necessário para essa regularização. A imobilização pode ser curta ou prolongada e deve ser motivada por irregularidade que possa ser sanada no local da infração, como já comentado, sendo veículo e condutor liberados tão logo isso seja sanado.

Um bom exemplo para essa imediata e rápida regularização é a infração prevista no art. 167 do CTB:

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator. (BRASIL, 1997a)

Estando qualquer um dos ocupantes do veículo sem utilizar o cinto de segurança, cabe ao agente de trânsito ou ainda à autoridade abordá-lo, preencher o auto de infração de trânsito e somente liberar o veículo para continuar seu deslocamento, após todos os ocupantes colocarem o cinto de segurança.

Outro exemplo que também nos parece ser interessante para o presente caso é o da infração prevista no art. 230, XVI, do CTB, como podemos observar:

Art. 230. Conduzir o veículo:

[...]

XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

[...]

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.  
(BRASIL, 1997a)

Nesse caso, foi detectado um veículo que portava películas proibidas, por exemplo, e seu condutor entende ser prudente retirá-las imediatamente dos vidros do veículo. Da mesma forma, o agente de trânsito fez a abordagem e preencheu o auto de infração de trânsito. O condutor do veículo iniciou a retirada das películas, operação que leva algum tempo. Enquanto não acabar a retirada completa das películas, o veículo ficará imobilizado no local, aguardando o cumprimento da medida administrativa de retenção, para poder liberá-lo em seguida, o qual seguirá seu deslocamento, cumprindo as normas de conduta dentro do padrão de segurança determinado pela legislação de trânsito.

Como pode ser observado, a imobilização do veículo, no segundo exemplo, foi por tempo muito superior àquele verificado no primeiro exemplo. O que importa, para o CTB, é que a irregularidade possa ser sanada no local, sendo o veículo liberado somente após cumprir os requisitos de segurança.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.  
(BRASIL, 1997a)

Há ainda a possibilidade de a irregularidade não ser possível de resolução no local. É o caso de um veículo estar com cor alterada, o que necessita da estada em uma empresa especializada para refazer a pintura do veículo ou da regularização da situação no Órgão Executivo de Trânsito do Estado – Detran. Em ambos os casos, o condutor/proprietário deverá estar de posse do veículo para poder resolver o problema.

Nesta situação, cabe ao agente de trânsito ou mesmo à autoridade de trânsito recolher o CLA (Certificado de Licenciamento Anual), que é o mesmo que o CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo), segundo determina a Resolução nº 061/98 do CONTRAN, e fixar prazo para que o veículo seja regularizado.

O recolhimento do CLA/CRLV por parte do agente de trânsito ou da autoridade deve ocorrer mediante a expedição de um recibo ou contra recibo, como determina o CTB. Nesse documento, deve estar descrito o nome do condutor do veículo, a placa do veículo e qual motivo levou ao recolhimento do CLA/CRLV, além de estipulada a data da ocorrência e quanto tempo foi concedido para que o veículo volte a ser apresentado devidamente regularizado ao mesmo órgão de trânsito que aplicou a medida administrativa. Dependendo da irregularidade que levou ao recolhimento do CLA/CRLV, o veículo pode transitar ou mesmo ser obrigado ao transporte sobre outro veículo – guincho ou plataforma – em virtude da segurança dos demais usuários das vias terrestres.

Um veículo que esteja com os pneus carecas, por exemplo, está cometendo a infração prevista no art. 230, XVIII, do CTB, que determina:

Art. 230. Conduzir o veículo:

[...]

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização; (BRASIL, 1997a)

Nessa situação, colocando a segurança dos demais usuários das vias terrestres em risco, poderá também o veículo ser conduzido por outro.

A parte final do parágrafo determina ainda a necessidade de registrar prazo para que ocorra essa regularização. Alguns doutrinadores, como Rizzardo (2008, p. 530), fazem referência a três dias como regra geral, ocorrendo algumas exceções, que devem assim ser tratadas.



Esse prazo deve ser respeitado pelo infrator, que deverá voltar a procurar o órgão de trânsito para apresentar seu veículo já regularizado, dentro do que foi estipulado. O dispositivo legal determina que o prazo, quando fixado no recibo, já tem validade de notificação, dispensando qualquer outra forma de comunicação ao condutor/proprietário do veículo da necessidade de retornar ao órgão de trânsito para nova fiscalização veicular.

§ 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado. (BRASIL, 1997a)

Este §3º complementa as determinações contidas no parágrafo anterior, pois trata, agora, da liberação do CLA/CRLV, que foi retido pelo agente ou autoridade de trânsito no momento da fiscalização.

O parágrafo determina que o documento recolhido deve ser devolvido imediatamente ao condutor/proprietário do veículo, tão logo esse seja considerado regularizado. É interessante registrar que o condutor do veículo, na ocasião da liberação, seja para reparar a irregularidade ou para a vistoria e liberação do CLA/CRLV, deve ser habilitado, sendo anotados os dados desse condutor/proprietário no recibo, que ficará junto ao órgão de trânsito. Por derradeiro, é prudente reafirmar que o documento recolhido deverá ser restituído no mesmo órgão que efetivou a medida administrativa, como deixa bastante claro o parágrafo objeto do presente estudo.

O ideal era que os órgãos fiscalizadores pudessem registrar junto ao Renavam essa medida administrativa de recolhimento do CLA/CRLV, para regularização do veículo. Isso impediria uma prática que, no sistema atual, é bastante comum: o proprietário, ao invés de fazer o reparo no seu veículo e voltar para recuperar o documento recolhido, busca o Órgão Executivo de Trânsito dos Estados ou do Distrito Federal e retira uma segunda via do CLA/CRLV. Isso prejudica muito a segurança no trânsito, objeto maior das medidas administrativas.

§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. 262. (BRASIL, 1997a)

Este parágrafo cuida de uma situação menos rotineira e ainda mais específica: nas infrações em que o condutor foi apanhado sem possuir CNH ou PD, ou nos casos em que, mesmo possuindo, a infração determina como medida administrativa o recolhimento do documento de habilitação, deverá ser apresentada no local uma outra pessoa habilitada para conduzir aquele veículo.

Vamos a um exemplo: o condutor é flagrado cometendo a infração prevista no art. 165 do CTB, que trata de embriaguez ao volante.

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

Infração – gravíssima.

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir

por 12 (doze) meses.

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

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (BRASIL, 1997a)

Nessa situação, o condutor terá seu veículo retido até que uma pessoa habilitada apareça para conduzi-lo, já que a sua CNH também foi recolhida, como dispõe a medida administrativa.

No entanto, se não comparecer essa pessoa habilitada, deverá o veículo ser removido para o pátio/depósito, sendo aplicadas ao caso as determinações contidas nos parágrafos do art. 262 do CTB, que faço citar:

Art. 262. [...]

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 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, 1997a)

Dos parágrafos citados, entende-se que não se aplica somente o que está descrito no §1º, pois é muito específico para a apreensão do veículo, o que não é o caso em estudo. Todas as demais regras são plenamente aplicáveis: a necessidade de pagar as despesas bem como reparar qualquer equipamento que esteja faltando ou defeituoso no veículo para vê-lo restituído.

Se o condutor habilitado se apresentar no local, deverá o agente ou autoridade de trânsito anotar, no mínimo, o nome completo e o número de registro da habilitação (RENACH) no auto de infração de trânsito, para deixar registrados os dados da pessoa que tomou a direção daquele veículo automotor.

Essa entrega do veículo à pessoa habilitada depende de autorização do condutor/ proprietário do veículo que teve seu documento de habilitação recolhido ou que não o possuía, uma vez que o veículo a ele pertence e a responsabilidade sobre o deslocamento vai passar para um terceiro.

§ 5º A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública. (BRASIL, 1997a)

O agente ou a autoridade de trânsito poderá ainda não efetuar a retenção imediata do veículo, nos casos em que se tratar de transporte de carga perigosa, de carga perecível ou de transporte coletivo de passageiros, desde que, após avaliação, entender que a sua circulação em via pública não ofereça perigo (art. 271 do CTB e art. 4º da Resolução nº 53/98 do CONTRAN).

É uma atitude discricionária do agente ou da autoridade de trânsito, isso porque ele é quem deve, no momento da fiscalização, analisar se a infração apontada naquele veículo coloca em risco os usuários das vias terrestres, já que o veículo continuará a se deslocar junto aos demais na via.

Para isso, ele também deverá observar as condições da via, do tempo, do horário e da quantidade de veículos e pessoas que se encontram utilizando aquela determinada via.

Tudo isso ainda somado à responsabilidade de analisar o perigo que aquele veículo pode causar à segurança da coletividade, se permanecer parado naquele local.

Essa situação é bem complicada se tivermos, por exemplo, um caminhão com produto explosivo que foi abordado próximo de uma escola. Mesmo que ele tenha algum problema a ser resolvido, por vezes é mais importante retirar o veículo daquele local a submeter a risco todas as pessoas que se encontram naquela escola. Desde que, para isso, também não tenha que colocar os demais usuários das vias terrestres em perigo.

Essa situação pode também ser analisada no caso de veículos de transporte de passageiros e de carga perecível, que poderá se deteriorar se permanecer no local. O agente de trânsito poderá, então, recolher o CLA/CRLV e determinar que o veículo seja apresentado já regularizado ou, se em viagem estiver, que continue e se apresente também regularizado em momento oportuno.

Trata-se de uma situação bastante peculiar e que necessita de toda a responsabilidade do agente e da autoridade de trânsito na aplicação do presente dispositivo, analisando os riscos que sua tomada de decisão pode acarretar.

Vimos, aqui, quais são as situações e de que formas podem ser aplicadas a medida administrativa de retenção do veículo, desde uma regularização simples, aquela que se resolve rapidamente, até aquela mais complicada e que, por vezes, carece analisar outros aspectos sociais, como no caso de veículos que transportam produtos perecíveis, perigosos ou mesmo de transporte coletivo de pessoas.

## Seção 3

### Remoção do veículo

Nesta seção, aprofundaremos nosso estudo na medida administrativa de remoção do veículo, que tem uma importância bastante grande para o Órgão Executivo de Trânsito do Município, uma vez que essa medida acompanha quase todas as infrações de estacionamento, fazendo, assim, valer as regras que se impõem por intermédio da sinalização de regulamentação.

A medida administrativa de remoção do veículo é o ato de retirá-lo do local onde foi apontada a infração ou irregularidade e o encaminhar para um depósito/pátio previamente determinado pela autoridade de trânsito.

Como já comentado anteriormente, essa medida administrativa é bastante importante para o Órgão Executivo de Trânsito do Município e, por consequência, à organização da cidade, pois se o órgão determinar que é proibido estacionar num determinado local, por exemplo, é porque o estacionamento de um veículo naquele local irá prejudicar o trânsito dos demais usuários da via pública. Com essa medida administrativa, esse órgão poderá fazer valer as regras que estabeleceu pela sinalização de trânsito, ou seja, pelas placas de regulamentação.

Também pode ocorrer de o estacionamento ser permitido, mas, de acordo com algumas regras estabelecidas, também levam à remoção do veículo, se forem desobedecidas, como estabelece o art. 181, XVII, do CTB.

A remoção tem sua previsão legal na combinação do art. 269, II, com o art. 271 do CTB.

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via. (BRASIL, 1997a)

Da mesma forma que a medida administrativa de retenção do veículo, nesta, o veículo somente pode ser removido se a medida estiver prevista no CTB, ou seja, se estiver

prevista na infração apontada àquele veículo que está cometendo a irregularidade. Outra normatização (resoluções, portarias etc.) não pode impor a presente medida administrativa, como prevê o *caput* do art. 271, anteriormente citado.

Quando um veículo é removido do local onde se encontra, deve sempre ser encaminhado para o depósito ou pátio da autoridade que possui circunscrição sobre a via. Esse pátio é um local previamente determinado pela autoridade máxima do órgão ou entidade que possui circunscrição sobre a via, deve ser seguro e ter total controle sobre os veículos que ali chegam, permanecem ou saem, pois é a salvaguarda de um bem de terceiros que fica sob a responsabilidade dessa autoridade.

A remoção é uma medida administrativa que pode trazer vários transtornos, seja ao proprietário do veículo, ao agente de trânsito e mesmo à autoridade de trânsito. Ao primeiro – proprietário do veículo – porque vai ter de buscar do veículo que foi levado para o depósito, que normalmente fica afastado do centro da cidade, uma vez que são necessários grandes espaços para poder guardar todos os veículos para lá enviados.

Ao agente de trânsito, pois, além de tomar as providências de preencher documentos para poder remover o veículo e aguardar pela chegada do guincho, por vezes, tem que acalmar o proprietário, que ao ver seu veículo sendo levado, vem solicitá-lo para que isso não ocorra, predispondo-se a retirar o veículo do local, criando discussões e debates, nesses casos. O agente de trânsito ainda depende da autoridade de trânsito para aplicação dessa medida administrativa, uma vez que precisa ter disponibilizado serviço de guincho e pátio.

Por fim, à autoridade de trânsito que fica com toda a responsabilidade sobre a manutenção do pátio, devendo primar pela conservação do veículo lá depositado, além de ter que disponibilizar serviço de guincho para efetivar essa medida administrativa.

Parágrafo único. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. (BRASIL, 1997a)

Segundo pode ser observado nesta determinação legal, o veículo somente poderá ser devolvido/restituído ao seu proprietário mediante o pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada.

A autoridade de trânsito tem duas formas para disponibilizar o serviço de remoção e o pátio, local onde os veículos deverão ficar depositados:

- A primeira é montando uma estrutura própria que permite que os veículos sejam depositados nesse local. Será dessa autoridade a responsabilidade pela manutenção do espaço, bem como pelos funcionários que ali prestarão serviços e, ainda, pela conservação dos veículos no estado em que se encontravam quando estavam cometendo a irregularidade na via terrestre. A mesma coisa ocorrerá com o serviço de remoção, comumente chamado de guincho. A autoridade poderá montar uma equipe que faz todo o serviço de remoção dos veículos, necessitando, também, mantê-los – normalmente caminhões – para realizarem o transporte daqueles que necessitam ser removidos do local.
- A segunda forma de fazer isso é por intermédio de um contrato, que somente será possível após a realização de uma licitação, ou seja, delegando os serviços públicos de remoção/transporte e de pátio/dépósito/estada. Nessa segunda forma, a autoridade de trânsito credencia uma ou mais empresas para fazer o serviço, ficando com ela toda a responsabilidade sobre o transporte e a conservação dos veículos removidos. Se algum problema for encontrado nos veículos, poderá, essa autoridade, requerer que a empresa faça o ressarcimento dos danos causados. Seria uma forma de terceirizar um serviço, o que facilita em muito o serviço da administração pública, que apenas fica com a responsabilidade de fazer a fiscalização e apontar os veículos que devem ser removidos, devido à infração que estão cometendo. Isso é feito por intermédio dos agentes de trânsito.

Porém, em ambos os casos, os serviços de remoção e estada devem ter seus valores fixados por lei, seja ela da União, dos Estados, do Distrito Federal ou, ainda, dos Municípios. Esses últimos – as autoridades de trânsito dos Municípios – é que geralmente se utilizam dessa possibilidade de criação de leis e contratam pátios para estada de veículos, uma vez que são os maiores responsáveis, como já afirmado anteriormente, por organizar a cidade e o trânsito, fiscalizando mais as infrações de estacionamento irregular que determinam a remoção do veículo em sua grande maioria.

O serviço de guinchamento/remoção de veículos possui várias formas de ser disponibilizado para o infrator, de acordo com o contrato de delegação dos serviços públicos que cada autoridade realizou, sendo as duas mais comuns:

- O guinchamento/remoção possui preço fixo, independente do local da cidade em que ocorreu. Pode estar próximo ao pátio de depósito ou mesmo do outro lado do município, o valor a ser pago será o mesmo.
- A remoção é cobrada de acordo com a quilometragem necessária para levar o veículo para o pátio. Assim, o veículo a ser removido, estando próximo ao pátio de depósito, desembolsará um valor muito menor do que aquele que se encontra do outro lado da cidade.

Já o serviço de pátio é cobrado por diária, tendo o preço fixo para cada dia que o veículo ficar depositado no local. É a chamada **estadia**.

Esses valores, conforme determina o parágrafo único do art. 271 do CTB, ora sob comento, precisam ser recolhidos ou pagos antes da retirada do veículo desse depósito, antes de voltarem a circular. É claro que se o veículo possuir algum problema, que pode inclusive ter sido o motivo de sua remoção, somente poderá ser liberado após a sua regularização.

É o caso, por exemplo, das infrações apontadas pelos artigos 179, I, 180 e 231, VI, todos do CTB.

Art. 179. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:

I - em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

[...]

Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

[...]

Art. 231. Transitar com o veículo:

[...]

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo; [...] (BRASIL, 1997a)

Em todos os três casos, os veículos somente podem ser liberados após a correção dos problemas apontados.

Mais um ponto importante a ser analisado é que a remoção veicular é uma medida administrativa e preventiva. Ela não é uma medida punitiva, ou seja, não é uma penalidade. Assim, se, na iminência do veículo ser removido, o proprietário dele aparece e dá solução ao problema, a medida não deve ser aplicada.

Vejamos um exemplo de um caso prático:

O veículo é flagrado cometendo a infração prevista no inciso I do art. 181 do CTB:

Art. 181. Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo; [...] (BRASIL, 1997a)

Diante dessa infração, caberá ao agente de trânsito remover o veículo do local, pois, em regra, está atrapalhando os veículos que entram ou saem daquela rua. Porém, após autuar o veículo e na iminência de ser guinchado, o proprietário chega ao local e se predispõe a retirá-lo sem precisar que o guincho faça seu serviço de condução ao depósito. O veículo deve ser retirado pelo proprietário, já que o objetivo é a eliminação do risco de um acidente, e isso está ocorrendo com a ação do proprietário. A infração já aconteceu e foi apontada no respectivo auto, no entanto, a remoção foi realizada pelo próprio condutor ou proprietário do veículo.

O parágrafo único ainda determina a necessidade de recolher os valores referentes às multas de trânsito. Essa determinação tem recebido alguma resistência, uma vez que anota um impasse frente à determinação prevista na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, quando em seu art. 5º, LV, assim determina:

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

[...]

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes; [...] (BRASIL, 1997a)

Dessa forma, enquanto estiver dentro do prazo para se fazer a defesa da autuação ou o recurso para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI – entende-se que não é possível fazer a cobrança desses valores. No entanto, se já tiver decorrido esse prazo, é obrigação exigir o pagamento.

Normalmente, o veículo fica depositado no pátio por pouco tempo – o necessário apenas para regularizar alguma situação pendente, como visto anteriormente – e depois é liberado. Se uma infração for apontada há poucos dias e ainda não se esgotaram os prazos recursais, não poderá ser exigido o recolhimento dos valores da multa.

Porém, se o veículo ficar depositado por mais de 90 dias, poderá a autoridade de trânsito, por ela própria ou pelo terceiro já licitado e contratado, leiloar o veículo para pagar as despesas, conforme previsto no art. 328 do CTB:

Art. 328. Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei. (BRASIL, 1997a)

Para complementar este artigo, o CONTRAN editou a Resolução nº 331/2009 que “dispõe sobre uniformização do procedimento para realização de hasta pública dos veículos removidos, recolhidos e apreendidos, a qualquer título, por Órgãos e Entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, conforme o disposto no artigo 328 do CTB.”

A medida administrativa de remoção de veículo em nada se confunde com a penalidade de apreensão do veículo.

Na presente seção, tivemos a oportunidade de estudar a medida administrativa de remoção do veículo, que tem o condão de prevenção administrativa. Com ela, o agente de trânsito possui uma ferramenta muito valiosa, pois pode evitar que ocorram acidentes de trânsito, depositando o veículo que se encontra causando esse perigo em um lugar seguro, preparado para receber esses veículos e já previamente determinado pela autoridade de trânsito.

## Seção 4

# Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir

Nesta seção, teremos a oportunidade de estudar mais sobre a medida administrativa de recolhimento dos documentos de habilitação, seja a Carteira Nacional de Habilitação – CNH – ou a Permissão para Dirigir – PD.

Essa medida administrativa pode ser praticada pela autoridade competente ou pelos agentes de trânsito. É mais utilizada pelos agentes de trânsito, no entanto, também é normalmente utilizada pela autoridade de trânsito que, muitas vezes, recolhe o documento de habilitação que se encontra suspenso ou cassado, após decisão em processo administrativo de imposição de penalidade de trânsito ou, mesmo, por determinação judicial.

O recolhimento da CNH ou da PD, como o próprio nome já diz, trata de se retirar da posse do habilitado o documento que lhe permite dirigir ou pilotar veículos. Refere-se a uma medida bastante radical, que está prevista em nossa legislação. A base legal para sua aplicação está na combinação dos incisos III e IV do art. 269 (já citado) com o art. 272, ambos do CTB.

Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração. (BRASIL, 1997a)

O recolhimento do documento de habilitação é uma medida bastante drástica. Porém, é uma medida de prevenção ao cometimento de outras infrações de trânsito e de colocar os demais usuários das vias terrestres em risco.

O art. 272 do CTB, anteriormente citado, determina que a CNH somente pode ser recolhida em duas situações:

- a primeira delas será quando ocorrer uma das infrações previstas no CTB e cuja medida administrativa assim o determine. Existem várias infrações dentro do CTB que determinam o recolhimento do documento de habilitação. Geralmente são infrações que também têm como penalidade a suspensão do direito de dirigir.

São as infrações dos artigos: 162, III e V; 163, III e V; 164, III e V; 165; 170; 173; 174; 175; 176, I, II, III, IV e V; 210; 240; 243; 244, I, II, III, IV e V, todos do CTB.

Vejamos um exemplo:

Um condutor é flagrado cometendo a infração capitulada no art. 244, IV, do CTB, o qual determina:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

[...]

IV - com os faróis apagados;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação; [...] (BRASIL, 1997a)

Nessas circunstâncias, deverá o condutor ser autuado e, na sequência, ter seu documento de habilitação – CNH ou PD – recolhido.

Esse documento, muito provavelmente, será recolhido pelo agente de trânsito quando efetivamente estiver realizando a fiscalização de trânsito, encaminhando-o, em seguida, à autoridade de trânsito. Ele será devolvido pela autoridade de trânsito ao seu possuidor logo depois, já que não se trata, aqui, de penalidade, e sim de medida administrativa para ver cessar a infração ou o perigo imediato. Com isso, a autoridade teve contato com o infrator, podendo iniciar o processo administrativo para a suspensão do direito de dirigir.

É sempre interessante verificarmos a diferença entre medida administrativa e penalidade. Aqui somente se recolhe a CNH ou a PD como medida preventiva, enquanto a penalidade é tratada como um “castigo”, uma punição para quem cometeu aquela infração. Então, neste primeiro caso, deverão os agentes e as autoridades de trânsito recolher o documento de habilitação quando constatada a infração de trânsito.

#### **Inautenticidade**

falta de autenticidade.  
(Aulete, 2011).

A segunda situação que a lei prevê como possibilidade de recolhimento do documento de habilitação é nos casos de **inautenticidade** ou **adulteração**.

#### **Adulteração**

1. Ação ou resultado de adulterar. [...] 2. Aquilo que foi adulterado, seu estado ou condição; contrafação; falsificação.  
(Aulete, 2011).

Sendo assim, independente do motivo da alteração do documento de habilitação ou, mesmo, da suspeita de que ele não é autêntico, há essa incidência. Essas duas situações somente são possíveis quando realmente houver fundada suspeita. Com os recursos atuais, estando

o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação – RENACH – à disposição dos agentes e das autoridades de trânsito, no caso de fiscalização de qualquer documento de habilitação, é possível com um telefonema descobrir se os dados daquele condutor encontram-se na base de dados nacionais e, assim, confirmar que o documento é verdadeiro. Porém, se qualquer informação não for compatível, é possível recolhê-lo para verificar sua autenticidade.

É muito importante deixar claro que quem estiver usando uma CNH ou PD falsa está também incorrendo em crime previsto no Código Penal Brasileiro – Decreto-Lei nº 2.848/1940 – conforme pode ser observado na determinação contida no citado diploma legal:

Uso de documento falso

Art. 304 - Fazer uso de qualquer dos papéis falsificados ou alterados, a que se referem os arts. 297 a 302:

Pena - a cominada à falsificação ou à alteração. (BRASIL, 1940)

O sujeito que for flagrado cometendo tal ação deve ser preso e conduzido à presença da autoridade policial.

Poderá ainda a mesma pessoa ter elaborado a alteração ou falsificação no documento de habilitação, tornando-o inautêntico, o que também poderá caracterizar a prática do crime do art. 297 do Código Penal Brasileiro:

Falsificação de documento público

Art. 297 - Falsificar, no todo ou em parte, documento público, ou alterar documento público verdadeiro:

Pena - reclusão, de dois a seis anos, e multa. (BRASIL, 1940)

A falsificação de documento deve ser fundada em robusta suspeita, e sempre que isso ocorrer estará também esse agente cometendo um dos crimes ou mesmo os dois crimes citados acima, dependendo da ação ou ações que cometeu. Esses são os dois casos em que cabe o recolhimento do documento de habilitação. Em ambos os casos, o documento será sempre recolhido mediante recibo ou contrarrecibo, para oficializar a atitude do agente ou da autoridade de trânsito. Não é um documento formal, mas tem previsão legal do próprio art. 272 do CTB e deve atestar quem o recolheu, o órgão que o fez e o motivo.

No caso de recolhimento do documento de habilitação, o órgão executivo de trânsito da União deverá ser informado, conforme determinação que consta no art. 22, VIII, do CTB:

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

[...]

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação; [...] (BRASIL, 1997a)

Essa comunicação poderá ser realizada por meio do próprio sistema informatizado, ou seja, pelo próprio RENACH, sendo acessado e colocando esse recolhimento na base de dados.

É importante ressaltar que a CNH somente tem validade se utilizada no original, conforme prescreve o art. 159, §5º, do CTB. Essa exigência ocorre principalmente para se evitar problemas na falsificação ou mesmo no uso indevido de documento alheio, por isso ela possui uma fotografia do titular. Porém, o recibo emitido pelo agente ou pela autoridade de trânsito não dá ao usuário da via a permissão para continuar dirigindo o veículo, tendo que ser entregue a outro condutor por ele credenciado/autorizado ou, mesmo, recolhido ao pátio – §4º do art. 270 do CTB.

## Seção 5

### Recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual

Nesta seção, teremos a oportunidade de aprofundar nossos estudos na identificação dos dois documentos que individualizam o veículo bem como traduzem o registro e a permissão para seu uso nas vias terrestres brasileiras que se encontram abertas à circulação.

Trata-se, na verdade, de dois documentos que, embora sejam muito parecidos, devem ser individualizados tão logo sejam entregues pelo órgão executivo de trânsito dos Estados – os Detran.

O documento do veículo é dividido em três partes, sendo elas:

- Certificado de Registro do Veículo – CRV;
- Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV;
- Bilhete do Seguro Obrigatório.

## 5.1 Recolhimento do Certificado de Registro do Veículo

Esse recolhimento está previsto na combinação do art. 269, V, com o art. 273, ambos do CTB.

Vejamos o que determina o art. 273:

Art. 273. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:  
I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;  
II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias. (BRASIL, 1997a)

No caso de suspeita de inautenticidade ou adulteração, os comentários e providências são os mesmos que foram feitos na seção anterior, quando tratamos do recolhimento da CNH ou PD.

Já o inciso II do artigo traz uma novidade e que somente pode estar vinculada ao presente documento: uma vez alienado o veículo, o novo proprietário possui 30 dias para efetivar essa transferência, conforme determina o §1º do art. 123 do CTB. Não realizando o procedimento nesse prazo, deve ter o CRV recolhido pela autoridade ou pelos agentes de trânsito.

No entanto, o art. 233 do CTB, ao fazer previsão da infração, não traz como medida administrativa o recolhimento do Certificado de Registro do Veículo, como podemos observar:

Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:  
Infração - grave;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização. (BRASIL, 1997a)

Apesar disso, a medida administrativa é aplicável com base no inciso II do art. 273, que está sendo estudado, devendo ainda o veículo ficar retido até sua regularização. Essa infração normalmente é detectada com base nas informações que constam no Registro Nacional de Veículos Automotores – Renavam. Isso acontece porque o antigo proprietário deve comunicar a venda do veículo dentro do prazo de 30 dias, para se ver livre das responsabilidades, conforme consta do art. 134 do CTB.

Além dessa infração, o CTB somente determina o recolhimento do CRV em mais duas situações:

- no caso do art. 240 do CTB, quando o responsável deixa de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado;
- no caso do art. 243 do CTB, quando a empresa seguradora deixa de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos.

No entanto, temos mais um problema a ser resolvido: o Certificado de Registro do Veículo não é um documento de porte obrigatório. Segundo a Resolução nº 205/2006 do CONTRAN:

Art. 1º. Os documentos de porte obrigatório do condutor do veículo são:

I – Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, Permissão para Dirigir ou

Carteira Nacional de Habilitação - CNH, no original;

II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual - CRLV, no original; (BRASIL, 2006a)

Como se pode observar, não consta da lista o CRV. Isso praticamente inviabiliza o recolhimento de tal documento pelo agente de trânsito. Muito mais comum é a autoridade de trânsito fazê-lo quando o proprietário ou o comprador do veículo comparece ao Detran.

## **5.2 Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual – CLA**

Embora esteja previsto no CTB a existência desse documento – CLA – e que ele deve ser recolhido em algumas situações, operacionalmente esse documento tem outro nome e informações referentes ao registro do veículo. Por isso, o CONTRAN, em maio de 1998, editou a Resolução nº 061/1998, cujo art. 1º assim determina:

Art. 1º O Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV, conforme modelo anexo à Resolução 16/98 é o Certificado de Licenciamento Anual de que trata o Código de Trânsito Brasileiro. (BRASIL, 1998)

Isso significa que todas as vezes que o CTB se referir ao Certificado de Licenciamento Anual do Veículo – CLA –, devemos entender como sendo o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV –, cujo bilhete do seguro obrigatório também o acompanha. A previsão de recolhimento do CRLV está na combinação do art. 269, VI, com o art. 274, ambos do CTB, o qual é imprescindível sua citação:

Art. 274. O recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:

- I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
- II - se o prazo de licenciamento estiver vencido;
- III - no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local. (BRASIL, 1997a)

No caso de suspeita de inautenticidade ou adulteração do CRLV – inciso I –, entendemos que os comentários e providências são os mesmos que foram feitos na seção anterior, quando tratamos do recolhimento da CNH ou PD.

No inciso II, o artigo determina que o CRLV deve ser recolhido se o licenciamento já estiver vencido. O licenciamento anual é a autorização dada pelo Estado para o veículo utilizar as vias públicas, sejam elas da União, dos Estados, do Distrito Federal ou, ainda, dos Municípios brasileiros.

Cada Estado tem seu cronograma de licenciamento determinado pelo órgão executivo de trânsito – Detran –, que normalmente o faz por intermédio de uma portaria. No caso de fiscalização de veículos de Estado diverso daquele em que estamos, ou seja, de qualquer outro Estado brasileiro que não seja aquele onde está sendo realizada a fiscalização, os prazos de licenciamento devem ser os determinados pela Resolução nº 110/2000 do Denatran.

A hipótese prevista no inciso III já foi estudada na ocasião da abordagem da medida administrativa de retenção do veículo.

O CTB ainda prevê a necessidade de recolhimento do CRLV quando forem cometidas as infrações previstas nos arts. 240 e 243 do CTB, além de todas as infrações que possuem a previsão de penalidade de apreensão do veículo (que será abordada em estudos futuros), conforme determinação contida no §1º do art. 262 do CTB:

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora,

com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

**§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.** (BRASIL, 1997a. Grifo nosso)

Com essa determinação, criou-se uma série de situações em que se deve recolher o CRLV do veículo. Da mesma forma que no recolhimento do documento de habilitação, o CRV e o CRLV devem ser recolhidos mediante recibo ou contrarrecibo, conforme determinam os artigos já estudados. Esse recibo ainda não é um documento formal, já que até a presente data nem o CONTRAN nem o DENATRAN o regulamentaram. Porém, é necessário estarem identificados, no mínimo: a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, o agente de trânsito que efetuou o recolhimento, o prazo para regularização e o motivo do procedimento para que o proprietário deva providenciar a regularização, a fim de buscar seu documento original e voltar a utilizar o veículo em via pública normalmente.

Nesta seção, tivemos a oportunidade de conhecer um pouco mais sobre as medidas administrativas de recolhimento dos documentos dos veículos. As causas que levam ao recolhimento são as principais preocupações, sendo que esses documentos somente podem ser recolhidos mediante recibo.

## Seção 6

### Transbordo do excesso de carga

Este dispositivo do CTB possui duas linhas de estudo. Ambas são preventivas, porém, uma é de conservação material, pois o excesso de peso danifica as vias públicas, e outra é humana, pois um veículo com excesso de carga, seja excesso de tamanho ou peso, pode causar acidentes e trazer prejuízos à segurança viária.

Com esses dois focos é que iremos estudar a determinação legal contida no art. 269, VIII (já citado), e no art. 275, ambos do CTB:

Art. 275. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.

Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estada. (BRASIL, 1997a)

Como pode ser verificado, o artigo em comento trata apenas da situação do excesso de peso. O veículo nessa condição fica retido no local onde foi pesado, normalmente em postos de pesagem, até que seja feito o transbordo do excesso dessa carga para que o veículo possa seguir sua viagem.

Quando essa pesagem ocorrer com balanças portáteis, ou seja, em locais onde não exista um espaço adequado para o depósito dos veículos que estejam com excesso de peso, pode a autoridade de trânsito, ou seus agentes, determinar o transporte desses veículos para o depósito, onde ficarão até que seja providenciado o transbordo desse excesso.

Todo veículo possui uma capacidade de carga determinada pelo fabricante, que é uma combinação da capacidade do equipamento com a possibilidade de carga distribuída na via. Assim, todos os veículos de carga possuem uma plaqueta de identificação da capacidade de carga do veículo.

Nos caminhões e nos caminhões tratores, normalmente ela está afixada na coluna da porta ou abaixo do assento do motorista. Nos reboques ou semirreboques, normalmente fica afixada no chassi.

Uma vez submetido o veículo à pesagem, seja ela fixa ou móvel, e sendo detectado o excesso de carga, o veículo será autuado de acordo com os critérios adotados pelo art. 231, V, do CTB. Deverá ainda ser retirado desse veículo todo o excesso de peso para poder prosseguir a viagem. Registre-se que a despesa decorrente desse transbordo de carga correrá às expensas do proprietário do veículo. Essa determinação vem descrita no art. 231, V, senão vejamos:

Art. 231. Transitar com o veículo:

[...]

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

- a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
- b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
- c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
- d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
- e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
- f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente; [...] (BRASIL, 1997a)

O art. 231, V, do CTB ainda possui uma curiosidade a mais, uma vez que ele vai agravando de acordo com o excesso de carga, ou seja, vai aumentando o fator multiplicador diante do maior excesso de peso.

O parágrafo único do art. 275 do CTB determina ainda que, não sendo possível realizar o transbordo do excesso de carga no local, o veículo será recolhido ao pátio e liberado somente depois da retirada do excesso de carga e, ainda, depois de cobertas as despesas com remoção e estada.

A pesagem do veículo é, também, uma obrigação do condutor de veículo de carga, sendo obrigatório submeter o veículo onde houver pontos de pesagem fixos ou móveis, tendo inclusive que voltar ao local da pesagem, como determina o art. 278 do CTB:

Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 210. (BRASIL, 1997a)

No art. 209 do CTB, tem-se a infração prevista para quem tenta desviar ou não submeter o veículo à pesagem:

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, **deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos** ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa. ((BRASIL, 1997<sup>a</sup>. Grifo nosso)

Vejamos, agora, a determinação contida como penalidade para o art. 210 do CTB:

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

Infração - gravíssima;

**Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;**

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação. (BRASIL, 1997<sup>a</sup>. Grifo nosso)

Essa infração não tem relação direta com a que foi cometida pelo sujeito que desvia ou não submete seu veículo à pesagem. No entanto, o CTB determina que, para esse caso específico, deverão o proprietário e o condutor do veículo sofrer as penalidades previstas no art. 210, que são a multa, a apreensão do veículo e a suspensão do direito de dirigir. Essas penalidades devem ser aplicadas tão logo o veículo seja encontrado. No entanto, há de se respeitar o direito de defesa dos infratores e o devido processo legal, o que postergará a aplicação da penalidade para um segundo momento.

Apesar do art. 275 do CTB estar dedicado ao transbordo do excesso de peso, o inciso VIII do art. 269 se refere ao transbordo do excesso de carga. Podemos entender que excesso de carga é todo aquele que excede a capacidade do veículo, seja em altura, extensão, tipo, capacidade de tração e carga. Essa última já foi estudada, mas as demais ainda carecem de uma abordagem.

No excesso de carga em relação às dimensões dos veículos, possibilidade analisada em relação ao tamanho e altura da carga, tem-se a obrigatoriedade de respeito sob pena de estar cometendo a infração do art. 231, IV do CTB:

Art. 231. Transitar com o veículo:

[...]

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

[...] (BRASIL, 1997a)

Fica claro que os veículos não podem exceder as dimensões das cargas, sejam essas determinações legais, cuja regulamentação está na Resolução nº 210/2006 do CONTRAN, ou mesmo pela sinalização de regulamentação.

Na última infração estudada, a medida administrativa não determina explicitamente a necessidade do transbordo do excesso de carga, todavia, de nada valeria a determinação para a retenção do veículo para regularizá-lo senão para a retirada do excesso de carga.

Pode ainda o veículo estar ultrapassando a sua capacidade máxima de tração, que é determinada pelo fabricante do veículo automotor, cuja informação também consta da plaqueta de identificação da capacidade de carga do veículo.

Art. 231. Transitar com o veículo:

[...]

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente. [...] (BRASIL, 1997a)

Essa infração diz respeito, principalmente, à segurança viária, pois o veículo não está preparado para puxar, tampouco para fazer parar – frear – o peso que está carregando. É claro que também traz prejuízos para a via, já que, provavelmente, estará com excesso de peso, mas os devidos comentários já foram realizados. Aqui, a medida administrativa também determina o transbordo do excesso de carga.

Poderá ainda haver problemas quanto ao tipo da carga ou ao veículo, como observamos nas infrações abaixo:

Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para transbordo.

[...]

art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção para o transbordo. (BRASIL, 1997a)

Nas duas infrações, também está prevista a necessidade de reter o veículo para efetuar o transbordo da carga, dos animais ou, ainda, das pessoas. Mas tudo como sendo excesso ou transportando por erro do tipo de carga em relação ao veículo.

Nesta seção, tivemos a oportunidade de conhecer sobre a medida administrativa de transbordo do excesso de carga, o qual ultrapassa o simples entendimento de peso, estando também na necessidade de transbordar qualquer carga que não esteja de acordo com as dimensões e com o tipo de carga que está prevista para aquele veículo e com a forma correta de conduzi-la.

## Seção 7

# Realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente

Nesta seção, teremos a oportunidade de entender mais sobre a realização do teste de alcoolemia ou de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. Essas medidas administrativas, previstas em nossa legislação, têm por objetivo a incolumidade daqueles que se utilizam da via pública para seus deslocamentos, retirando de circulação condutores que em virtude de consumo de álcool ou dessas outras substâncias possam colocar a vida ou o patrimônio de outrem em risco.

O teste e a perícia estão previstos na combinação do art. 269, IX, com o art. 276 e 277, todos do CTB. Embora o inciso IX, do artigo 269, do CTB, determine a realização do teste de alcoolemia ou da perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, o foco principal da legislação e das doutrinas que comentam o assunto está voltado para a combinação do álcool com o volante, já que essa é uma “droga” lícita, que têm provocado muitos acidentes de trânsito no Brasil.

Para que possamos entender um pouco melhor os critérios adotados pela legislação de trânsito brasileira, vamos iniciar o estudo pelo *caput* do art. 277 do CTB, que se refere à realização do teste de alcoolemia:

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo CONTRAN, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 1º (Revogado).

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no *caput* deste artigo. (BRASIL, 1997a)

O *caput* do artigo 277 do CTB teve sua redação alterada pela Lei nº 12.760/2012, também conhecida como “Lei Seca”, na sua segunda versão, uma vez que a primeira versão da chamada “Lei Seca” era a Lei nº 11.705/2008.

Entendemos que a realização do teste de alcoolemia em condutor de veículo automotor ocorrerá sempre que a autoridade ou o agente de trânsito entender que ele se enquadra em uma das seguintes situações:

- O condutor do veículo estiver envolvido em acidente de trânsito. Aqui, a lei não faz exceção, ou seja, todo aquele que estiver envolvido em acidente de trânsito deve ser submetido ao teste de alcoolemia;
- O condutor do veículo for alvo de fiscalização de trânsito e, nessa situação, houver suspeita de que se encontra dirigindo embriagado. Nesse segundo caso, podemos ter duas variáveis, pois o veículo já pode ter sido abordado e submetido à fiscalização por estar se comportando de maneira incomum na via pública – ziguezague, reduzida velocidade, desrespeito aos semáforos, muito próximo da guia da calçada, contramão de direção, entre outros comportamentos – ou, mesmo, após ter sido abordado, a autoridade ou o agente de trânsito perceber que o condutor do veículo está, por exemplo, exalando forte odor de álcool ou está com a fala arrastada. Neste momento, passou a ser suspeito de estar dirigindo sob a influência de álcool.

Na continuidade do citado artigo, verificamos que o condutor poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos na forma disciplinada pelo CONTRAN, permita certificar a influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Essa redação foi determinada pela Lei nº 12.760/2012, sendo regulamentada pela Resolução nº 432/2013 do CONTRAN, que elencou os seguintes procedimentos como possíveis de detectar que o condutor se encontra com a capacidade psicomotora alterada, em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

- Exame de sangue;
- Teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);
- Exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;
- Verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

O primeiro procedimento se constitui no exame de sangue, que deverá ser realizado em laboratório especializado, em razão da necessidade de ser colhido e analisado o sangue de forma científica, a fim de indicar a quantidade de álcool no organismo.

O segundo procedimento é feito por um aparelho portátil em que o próprio agente ou a autoridade de trânsito realiza o teste. Normalmente, é realizado no local da ocorrência. É o teste do 'bafômetro' como é comumente conhecido, o que a nova legislação nominou oficialmente como etilômetro, como passaremos a identificar. Os valores que deverão ser registrados no Auto de Infração de Trânsito – AIT – apurados no teste são aqueles previstos no Anexo I da Resolução nº 432/2013 do CONTRAN.

O terceiro procedimento a ser realizado ocorre em laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária. Esse exame se destina a verificar se o condutor estava sob efeito de substância psicoativa que determine dependência. Normalmente, é esse o exame a ser realizado quando não for flagrado fazendo o uso ao volante.

Já o quarto procedimento se constitui na possibilidade de aplicação das medidas cabíveis quando o condutor fiscalizado se recusa a realizar o exame de sangue ou teste de etilômetro para verificação do grau de alcoolemia, e apresenta os sinais de alteração da capacidade psicomotora. Diante dessa situação, a constatação poderá se dar de duas maneiras, conforme trazido pelo art. 5º da Resolução nº 432/2013 do CONTRAN:

I - Por exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou,

II - Por constatação pelo agente da Autoridade de Trânsito dos sinais de alteração da capacidade psicomotora conforme previsto no Anexo II da Resolução nº 432/2013 do CONTRAN. (BRASIL, 2013)

Passemos então a analisar cada um dos dois incisos acima.

### **Laudo**

Texto com parecer técnico (de médico, engenheiro, perito) como conclusão de exame, perícia, avaliação. (Aulete, 2013).

O Inciso I trata da constatação por parte de médico perito, cuja conclusão deverá ocorrer por meio de **laudo** conclusivo.

Chama a atenção que o legislador registrou de forma clara que a constatação deverá ser realizada por médico perito, ou seja, médico especializado na realização de perícias. Ao se referir a médico perito, entendemos que não será qualquer médico que poderá atestar, por intermédio de laudo, que o condutor do veículo encontra-se sob efeito de álcool. Deverá ser, obrigatoriamente, por médico perito.

O inciso II, por sua vez, trata da possibilidade do Agente de Trânsito, constatando que o condutor fiscalizado apresenta sinais de alteração da capacidade psicomotora alterada, aplicar o previsto na legislação, seja na esfera administrativa (artigo 165 do CTB) como na criminal (artigo 306 do CTB). Até a edição da Lei nº 12.760/2012, caso o condutor fiscalizado apresentasse sinais ou sintomas de estar sob efeito de álcool e se recusasse a realizar o teste de etilômetro ou exame de sangue, o Agente de Trânsito somente aplicava as sanções previstas no artigo 165 do CTB (esfera administrativa). Com a entrada em vigor da referida lei, criou-se a possibilidade do Agente de Trânsito adotar as providências também na esfera criminal.

Para atestar essa constatação, o Agente de Trânsito deverá se valer do Anexo II da Resolução nº 432/13 do CONTRAN, providenciando o registro de um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor, ou seja, que apresenta os sinais de alteração da capacidade psicomotora. Esse registro deverá ocorrer no próprio Auto de Infração de Trânsito ou em termo específico. Recomendamos, como veremos a seguir, que seja feito em termo separado, em virtude da importância do documento e das informações que ele se presta a realizar.

Por fim, merece consideração a Resolução nº 432/13 do CONTRAN que, apoiada também na determinação contida no §2º do art. 277 e no §2º do art. 306 do CTB (que estudaremos oportunamente), previu a possibilidade de utilização de prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitidas, para confirmação da alteração da capacidade psicomotora, em razão da influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Passemos então a estudar o previsto nos parágrafos do artigo 277 do CTB.

O parágrafo primeiro foi revogado pela Lei nº 12.760/2012.

O parágrafo segundo teve a sua redação alterada pela Lei nº 12.760/2012:

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (BRASIL, 1997a)

Este parágrafo não é inovador, mas é importante para medidas complementares, no caso da existência de outras informações no local da infração e que possam reforçar aquelas que constam do AIT ou do termo específico.

O termo específico que comentamos se trata de um documento que contenha os sinais de alteração da capacidade psicomotora, como estudaremos logo em seguida.

Esse parágrafo dá amparo, por exemplo, ao agente que possua uma filmadora, hoje tão comum nos aparelhos de telefone celular ou máquinas fotográficas, para registrar o comportamento do condutor do veículo e que possam acrescentar informações para a comprovação da infração.

Da mesma forma, o registro de fotos do interior do veículo, onde se encontram vários invólucros (garrafas, latas ou pacotes) de bebidas alcoólicas ou de outras substâncias psicoativas que determinem dependência, pode corroborar com outras informações já prestadas. Por isso, entendemos a importância do parágrafo que se apresenta.

Podemos buscar no parágrafo 2º, anteriormente comentado, a possibilidade de um quarto tipo de exame para identificar o condutor que se encontra dirigindo veículo automotor após ter ingerido bebida alcoólica: o relato/testemunho do próprio agente ou autoridade de trânsito, baseado no inciso II do art. 5º da Resolução nº 432/13 do CONTRAN, detectando os sinais de alteração da capacidade psicomotora. Essa possibilidade já era prevista na Resolução nº 206/2006 e foi ratificada pela Resolução nº 432/2013 do CONTRAN. Trata-se dos notórios sinais do consumo de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, isso deve constar no próprio Auto de Infração de Trânsito ou em termo específico, cujas características mínimas constam do Anexo II da mesma Resolução nº 432/2013 do CONTRAN.

Conforme comentamos anteriormente, entendemos que essa constatação deve ser feita em termo separado, em virtude da importância do documento e das informações que ele se presta a realizar, até porque se trata de uma considerável relação de informações, como passamos a observar o anexo II da Resolução em comento:

ANEXO II - SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE  
PSICOMOTORA

[...]

I. Identificação do órgão ou entidade de trânsito fiscalizador;

II. Dados do condutor:

a. Nome;

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

c. Endereço, sempre que possível.

III. Dados do veículo:

a. Placa/UF;

b. Marca;

IV. Dados da abordagem:

a. Data;

b. Hora;

- c. Local;
  - d. Número do auto de infração.
- V. Relato do condutor:
- a. Envolveu-se em acidente de trânsito;
  - b. Declara ter ingerido bebida alcoólica, sim ou não (Em caso positivo, quando);
  - c. Declara ter feito uso de substância psicoativa que determine dependência, sim ou não (Em caso positivo, quando);
- VI. Sinais observados pelo agente fiscalizador:
- a. Quanto à aparência, se o condutor apresenta:
    - i. Sonolência;
    - ii. Olhos vermelhos;
    - iii. Vômito;
    - iv. Soluços;
    - v. Desordem nas vestes;
    - vi. Odor de álcool no hálito.
  - b. Quanto à atitude, se o condutor apresenta:
    - i. Agressividade;
    - ii. Arrogância;
    - iii. Exaltação;
    - iv. Ironia;
    - v. Falante;
    - vi. Dispersão.
  - c. Quanto à orientação, se o condutor:
    - i. sabe onde está;
    - ii. sabe a data e a hora.
  - d. Quanto à memória, se o condutor:
    - i. sabe seu endereço;
    - ii. lembra dos atos cometidos;
  - e. Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta:
    - i. Dificuldade no equilíbrio;
    - ii. Fala alterada;
- VII. Afirmação expressa, pelo agente fiscalizador:
- a. De acordo com as características acima descritas, constatei que o condutor acima qualificado, está ( ) sob influência de álcool ( ) sob influência de substância psicoativa.
  - b. O condutor ( ) se recusou ( ) não se recusou a realizar os testes, exames ou perícia que permitiriam certificar o seu estado quanto à alteração da capacidade psicomotora.
- VIII. Quando houver testemunha (s), a identificação:

- a. nome;
  - b. documento de identificação;
  - c. endereço;
  - d. assinatura.
- IX. Dados do Policial ou do Agente da Autoridade de Trânsito:
- a. Nome;
  - b. Matrícula;
  - c. Assinatura. (BRASIL, 2013)

Como podemos observar, trata-se de um documento bastante complexo, que requer máxima atenção por parte do Agente de Trânsito, já que ele servirá de base para autuar o condutor pela infração de trânsito do art. 165 do CTB, bem como pelo crime previsto no art. 306 do mesmo diploma legal.

Poderíamos chamar esse documento de Auto de Constatação dos Sinais de Alteração da Capacidade Psicomotora, como alguns Estados e Municípios já implementaram no seu rol de documentos, para auxiliar diretamente na fiscalização de trânsito.

Esse documento que constata os sinais do consumo de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência somente deve ser utilizado após a negativa de realização de um dos procedimentos previstos no *caput* do art. 277, conforme comentado anteriormente.

Tal previsão se constituiu num dos grandes, ou talvez o maior, avanço determinado pela Lei nº 12.760/2012, pois se antes da entrada em vigor da referida lei só seria possível a aplicação da autuação de embriaguez, com essa normatização foi possível também caracterizar o crime de embriaguez:

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

[...]

IV – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtido na forma do art. 5º. [...] (BRASIL, 2013)

Como se vê, a Resolução nº 432/13 do CONTRAN prevê, além da caracterização da infração, a do crime, conforme a combinação do artigo acima citado e o §2º do art. 306 do CTB.

Vejamos agora o parágrafo terceiro, que assim versa:

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no *caput* deste artigo. (BRASIL, 1997a)

Esse parágrafo, que fora incluído pela Lei nº 11.705/2008 e permaneceu inalterado, mesmo após as inovações promovidas pela Lei nº 12.760/2012, tem sua base na negativa da submissão ao exame de alcoolemia. Significa dizer que havendo recusa por parte do condutor a qualquer dos procedimentos elencados no *caput* do artigo 277 do CTB ([...] teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento [...]), permite a aplicação da autuação por essa recusa, aplicando-se ao caso as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB.

Em vista do apresentado nos §§ 2º e 3º, observamos que a intenção do legislador foi permitir à Autoridade de Trânsito ou mesmo ao Agente de Trânsito a aplicação das sanções previstas no art. 165 do CTB, quando da recusa em se submeter a qualquer um dos testes previstos no *caput* do art. 277 do CTB e que apresente sinais de estar sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

O § 3º já havia sido inserido pela Lei nº 11.705/2008 e permaneceu o mesmo após a entrada em vigor da Lei nº 12.760/2012 e sua permanência, de certa forma, constitui-se em parte do previsto na Resolução nº 432/2013 do CONTRAN, uma vez que pelo previsto na resolução citada, a recusa será motivo para serem adotadas as medidas, não só na esfera administrativa como também na penal.

Convém reforçar que a simples recusa em se submeter aos testes elencados no *caput* do art. 277 do CTB não é motivo para aplicar as medidas previstas no art. 165 do CTB (com base na Resolução nº 432/13 do CONTRAN), até porque a recusa do condutor é legítima. Entendemos ser necessário que associado à negativa estejam presentes sinais indicativos de que o condutor esteja sob efeito de álcool ou de outra substância psicoativa, a qual determine dependência.

Já o § 2º, que teve sua redação dada pela Lei nº 12.760/2012, objetiva ampliar ainda mais a comprovação de que o condutor se encontrava sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Em havendo essa recusa de se submeter a um dos testes previstos no *caput* do art. 277 do CTB (teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento) e presentes os sinais de estar sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, preenche-se o termo específico (Auto de Constatação dos Sinais de Alteração da Capacidade Psicomotora) ou mesmo registra os sinais do Auto de Infração de Trânsito. Isso deixa não só a ocorrência da infração como também o crime extremamente amarrados e dentro dos parâmetros legais, impedindo o infrator de sair impune da penalidade administrativa de trânsito que lhe está sendo imposta e que já tem um peso considerável, como podemos ver na redação do art. 165 do CTB:

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

Infração - gravíssima;

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

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

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (BRASIL, 1997a)

Como podemos ver, a multa tem o valor R\$ 1.915,40 (fator agravador 10 vezes a infração gravíssima que é de R\$ 191,54), e a suspensão do direito de dirigir por um período de 12 meses. É uma infração bastante grave e, por isso, apresenta penalidades bastante severas.

Vejamos agora o que determina o art. 276 do CTB, que também trata do consumo de álcool e, por consequência, da necessidade de realização de teste de dosagem de alcoolemia:

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.

Parágrafo único. O CONTRAN disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica. (BRASIL, 1997a)

Como se extrai do *caput* do citado artigo, qualquer que seja a quantidade de álcool ingerida pelo condutor de veículo automotor e que acusar concentração no sangue, sujeitará às penalidades bem como às medidas administrativas determinadas pelo art. 165 do CTB, já citado.

No entanto, o parágrafo único do art. 276 determina que o CONTRAN deverá disciplinar as margens de tolerância para a execução do exame de alcoolemia.

Por conta dessa previsão, o CONTRAN editou a Resolução nº 432/2013, que em seu Anexo I definiu, com base na legislação metrológica, a Tabela de valores referenciais para etilômetro.

De acordo com a Resolução em questão, ficou estabelecido que deva ser respeitada a tolerância determinada pelo Inmetro, para caracterizar a infração de

embriaguez (art. 165). Por intermédio do teste de etilômetro, a medição realizada deverá ser igual ou superior a 0,05 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado pelos pulmões (0,05 mg/L).

Essa margem de “tolerância”, para correta compreensão, refere-se à margem de erro do etilômetro, tendo a Portaria nº 06/ 2002 do Inmetro como norte, o que significa que efetivamente não há margem de tolerância, mas sim a margem de erro do equipamento.

Conforme apresentado no Anexo I da Resolução nº 432/13 do CONTRAN, a margem de erro se dá nos seguintes termos:

1. MR inferior a 0,40mg/L: ..... 0,032 mg/L
2. MR acima de 0,40mg/L até 2,00mg/L: ..... 8%
3. MR acima de 2,00mg/L: ..... 30%

Isso significa dizer que a margem de erro é progressiva, ou seja, quanto maior a medição realizada maior a margem de erro, cujo anexo I da própria resolução nos dá a tabela de medição e aplicação de valores pronta.

Assim, podemos construir uma tabela para definir as medidas para aplicação da infração e do crime de embriaguez da seguinte forma:

Tabela 1 – Exame de álcool no sangue para infração de trânsito

Tipo de exame	Medição realizada		
	Tolerância	Infração de Trânsito	Crime de Trânsito
<b>Sangue</b>	Não há tolerância	0,01 em diante	6,0
<b>Ar Alveolar dos Pulmões</b>	0,00 a 0,04	0,05 ou mais	0,34

Fonte: Elaboração do autor (2013).

Como se pode observar, quando se trata de etilômetro, temos uma tolerância determinada pela possibilidade de pequenos erros de leitura do aparelho que realiza o exame de alcoolemia – *bafômetro/etilômetro* – os quais devem ser levados em consideração.

Nesta seção, tivemos a oportunidade de aprofundar ainda mais nossos conhecimentos acerca da possibilidade de realização do teste e exames para detectar a alcoolemia, bem como o uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. Observamos, ainda, os detalhes que possibilitam o uso de cada um dos testes previstos na legislação e as providências a serem tomadas, no caso de negativa de sua realização.

## Seção 8

### Recolhimento de animais que se encontrem soltos

Na presente seção, conheceremos mais sobre uma providência administrativa que é de salutar importância para a segurança do trânsito, uma vez que o CTB determinou a possibilidade de se recolher animais que se encontrem soltos nas vias públicas.

A autorização do CTB para se recolher os animais que se encontram soltos na via está no inciso X do art. 269 do CTB. O §4º do mesmo artigo, porém, traz a determinação contida nos arts. 271 e 328 do CTB, os quais serão comentados a seguir.

O recolhimento de animais soltos tem por objetivo a proteção das pessoas que utilizam a via pública. Um animal pode trazer sérios problemas para quem utiliza a via terrestre, mesmo sendo de pequeno porte (geralmente cães), que, ao atravessar a via na frente de uma motocicleta, pode causar um sério acidente. Animais de maior porte mesmo é que são alvos das maiores preocupações, pois um equino ou um bovino podem vir a causar a morte até mesmo de quem se encontra em automóveis, assim como daqueles que se encontram em ciclomotores, motonetas ou motocicletas.

Não há distinção entre o animal ser ou não doméstico. O que é levado em consideração, no presente caso, é o risco que ele pode levar ao trânsito. Sendo identificado de imediato o proprietário do animal, esse será devolvido na mesma ocasião, podendo seu proprietário responder pela contravenção penal prevista no art. 31 do Decreto-Lei nº 3.688/1941, não se aplicando a determinação sob estudo. No entanto, não sendo possível encontrar o dono para sua imediata devolução, deverá o animal ser recolhido para o depósito.

As despesas de recolhimento do animal e depósito ou estadia em lugar previamente preparado para isso deverão ser ressarcidas pelo seu proprietário, além de também responder pela já citada contravenção penal.

Art. 269. [...]

§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber. (BRASIL, 1997a)

O *caput* do art. 271 não se aplica ao caso, no entanto, seu parágrafo único é que determina essa necessidade de pagamento das taxas de remoção do animal, bem como daquelas decorrentes da sua estada.

O grande problema dos dias atuais é a falta de um local específico para servir de depósito para esses animais recolhidos. Existem duas formas de se providenciar um local para o depósito desses animais:

- A autoridade de trânsito possui local específico, com pessoas que passarão a cuidar dos animais recolhidos. Geralmente servem para animais de pequeno porte, como cães e gatos, que passam aos cuidados específicos da autoridade e que, depois de tratados, vacinados e recuperados de doenças ou machucados que porventura possam ter contraído, passam à possibilidade de adoção, uma vez que se torna bastante difícil levar esse tipo de animal à hasta pública.
- Uma segunda possibilidade é a autoridade de trânsito cadastrar ou mesmo contratar (por meio de licitação) pessoas que possuam grandes propriedades e que também já possuam estrutura de atendimento para os animais de grande porte como equinos e bovinos.

Em ambos os casos, as despesas, quando os animais forem reclamados pelos seus proprietários ou possuidores, serão pagas por essas pessoas.

No entanto, se os proprietários ou possuidores não reclamarem o animal dentro do prazo de 90 dias, deverão ser levados à hasta pública, como pode ser verificado na determinação do art. 328 do CTB:

Art. 328. Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e **os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias**, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei. (BRASIL, 1997a, grifo nosso)

Assim, os animais que forem recolhidos também podem ser levados à hasta pública, tendo, da mesma forma que os veículos, deduzidos os valores das multas que porventura sejam aplicadas, os valores de remoção – transporte – e estadia do valor arrecadado. Havendo sobra dos valores, será depositado na conta do ex-proprietário.

Com isso, entendemos que foi possível esclarecer as determinações contidas no inciso em estudo, o qual determina o recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias terrestres, bem como as providências que devem ser tomadas caso ninguém os reclame.

## Seção 9

### Realização de exames para habilitação

Nesta seção, teremos a oportunidade de aprimorar mais nossos conhecimentos acerca da possibilidade de realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, da prática de primeiros socorros e de direção veicular, previstos no inciso XI do art. 269 do CTB.

Curiosamente, este mesmo inciso foi vetado pelo então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, quando foi o CTB colocado à sua análise para ser sancionado. Tratava-se do inciso VII da redação original, que recebeu como motivo de veto a seguinte mensagem, extraída da Mensagem nº 1.056/1997:

Razões do veto:

“Países rigorosos no combate à violência no trânsito não adotam o exame psicológico para motoristas.

Considera-se que os exames físico-mentais são suficientes para a análise da capacitação do candidato à habilitação. Os exames psicológicos poderão ser obrigatórios para os infratores contumazes, caso em que se torna necessária uma investigação mais detalhada do comportamento individual. Justifica-se, assim, vetar o inciso II do art. 147.

Em consequência, afigura-se inevitável a oposição de veto às demais disposições que tratam do exame psicológico no presente Projeto de Lei.” (BRASIL, 1997b)

Essa foi a motivação para se vetar esse inciso e alguns outros dispositivos do então projeto de lei. No entanto, houve entendimento posterior de que haveria sim a necessidade de manutenção dos exames elencados e, assim, o inciso, com a sua original redação, voltou a vigorar com a edição da Lei nº 9.602/1998. Além dele, outros dispositivos da lei também retornaram e serão objetos de nossos comentários.

Há de se registrar que, em nenhuma infração, está prevista a realização dos testes aqui determinados por esse inciso do art. 269. Trata-se de um dispositivo legal que impõe a necessidade de se submeter aos testes de aptidão física, mental, de legislação, da prática de primeiros socorros e de direção veicular:

- No caso de candidato a possuir um documento de habilitação – PD ou CNH;
- Sendo necessário o reinício dos testes para possuir PD ou CNH;
- Na situação de renovação da CNH;

- Caso se envolva em acidente de trânsito considerado grave;
- No caso da cassação da PD ou CNH, em que o cidadão deseje voltar a possuir CNH.

De pronto, anota-se que é importante verificarmos que o inciso XI, do art. 269, do CTB é um complemento à determinação existente no art. 22 do CTB, que trata das competências dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, como podemos observar:

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

[...]

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente; [...] (BRASIL, 1997a)

É de responsabilidade daqueles órgãos a realização, a fiscalização e o controle dos processos para obtenção da PD e da CNH. No entanto, ficou pendente um instrumento para a realização do exame psicológico, que parece ter sido concedido pelo retorno do inciso sob comentário.

Não obstante esse comentário, o inciso II e o §3º do art. 147 do CTB também foram inicialmente vetados, sob igual argumento. No entanto, o §3º também voltou ao CTB com a edição da Lei nº 9.602/1998, voltando a *codex* a contemplar todos os exames:

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para

condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado.

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. [...] (BRASIL, 1997a)

Com esse art. 147 do CTB, os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal – DETRAN – voltaram a ganhar plena força para realizar, fiscalizar e controlar os processos para obtenção da PD e da CNH.

O §4º, do art. 148, do CTB determina que a não obtenção da CNH após o prazo em que ficar com a Permissão para Dirigir – PD –, ou seja, após 01 ano, também requer o retorno à realização de todos os exames:

Art. 148. [...]

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, ou seja, reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação. (BRASIL, 1997a)

Também é necessária a realização dos testes quando da renovação da CNH:

Art. 147. [...]

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos, para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado.

[...]

Art. 159. [...]

§ 10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. [...] (BRASIL, 1997a)

No caso do condutor habilitado voltar a se envolver em acidente de trânsito considerado grave, a autoridade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal também pode determinar que seja submetido novamente aos exames:

Art. 160. [...]

§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor. [...] (BRASIL, 1997a)

Já a necessidade de realizar todos os exames para voltar a dirigir está previsto no §2º do art. 263 do CTB, a saber:

Art. 263. [...]

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN. (BRASIL, 1997a)

São esses os casos previstos para a realização dos exames de aptidão física, mental, de legislação, da prática de primeiros socorros e de direção veicular que estão previstos no CTB.

# Capítulo 2

## Penalidades de Trânsito

*Gildo Martins de Andrade Filho*

### Habilidades

Conceituar e identificar as diferentes autoridades de trânsito e suas diferentes competências à luz da lei de trânsito. Identificar os responsáveis sobre os quais se aplicarão as penalidades de trânsito. Delinear o sistema de funcionamento de pontos e sua relação com as penalidades de trânsito. Apresentar e discutir a penalidade de advertência por escrito e a sua forma de aplicação. Examinar a forma de aplicação da autuação da penalidade de multa e suas implicações. Entender a forma de aplicação das penalidades de trânsito previstas na parte criminal do CTB.

### Seções de estudo

**Seção 1:** Disposições gerais e conceitos

**Seção 2:** Responsabilidade pelo cometimento das infrações

**Seção 3:** Classificação das multas de acordo com a sua gravidade

**Seção 4:** Advertência

**Seção 5:** Multa

**Seção 6:** Suspensão do direito de dirigir

**Seção 7:** Apreensão do veículo

**Seção 8:** Cassação da carteira nacional de habilitação

**Seção 9:** Frequência obrigatória em curso de reciclagem

**Seção 10:** Penalidades de trânsito com previsão na Resolução nº 390/2011 do Contran

## Seção 1

### Disposições gerais e conceitos

Vamos inicialmente contextualizar as penalidades de trânsito, demonstrando as formas de aplicação e as autoridades competentes para aplicá-las.

As penalidades de trânsito estão presentes no CTB, no Capítulo XVI, e são apresentadas a partir do art. 256 até o 268. Quis o legislador, quando da elaboração da Lei nº 9.503/1997, que as penalidades, a exemplo das medidas administrativas, fossem tratadas em um único capítulo, permitindo, assim, melhor entendimento da matéria.

As penalidades de trânsito são sanções administrativas previstas no CTB, cujas autoridades de trânsito são quem possuem competência para sua aplicação.

É importante destacar, desde já, que a aplicação das penalidades de trânsito se dá após respeitado o direito à ampla defesa e contraditório ao infrator/ recorrente, cujo estudo se dará em disciplina específica.

As penalidades compõem o conjunto de medidas que objetivam a punição daqueles que incidem no cometimento de infrações de trânsito, infrações cometidas por pessoas físicas ou jurídicas, sem a utilização de veículos e até mesmo quando do cometimento de crimes de trânsito.

Em conjunto com outras ações dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT – o sistema punitivo do CTB (no caso referente às penalidades de trânsito) tem como objetivo maior a existência de um trânsito seguro, conforme previsto no § 2º do art. 1º, da Lei nº 9.503/1997, a saber:

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (BRASIL, 1997a).

Reforçando esse posicionamento, o §1º do art. 269 também estabelece que:

§ 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.** (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).



Penalidades de trânsito são punições/sanções administrativas para os diversos tipos de infrações, ou ainda quando do cometimento de determinadas transgressões, sem a utilização de veículos.

Verifiquemos o conceito do Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsão contida no art. 5º do CTB, para sabermos o que corresponde às autoridades de trânsito:

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**. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Feitas essas considerações iniciais para melhor compreensão do assunto, vejamos o conceito de Autoridade de Trânsito trazido pelo Anexo I do CTB: **“Dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada”**. Conforme dito anteriormente compete exclusivamente às autoridades de trânsito a aplicação das penalidades de trânsito, como consequência do cometimento de infrações de trânsito.

Em razão de o CTB ter inovado numa série de aspectos, entre os quais a municipalização do trânsito, atribuiu-se uma gama enorme de responsabilidades aos municípios. Com isso, criou-se, além da figura da autoridade executiva de trânsito da União (art. 19) e dos Estados (art. 22), já existentes no código antigo, a autoridade de trânsito dos Municípios, conforme disposto no art. 24. Interessamos estudar as atribuições das autoridades de trânsito dos Estados e, em menor escala, das autoridades de trânsito dos Municípios.

No que tange às competências, tratemos do previsto no Inciso VI do art. 22 do CTB, no que diz respeito às **autoridades de trânsito dos Estados**:

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

[...]

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

[...]. (BRASIL. 1997a. Grifo nosso).

Vejamos o previsto nos incisos VII e VIII do art. 24 do CTB, que trata da competência das **autoridades de trânsito dos municípios**:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

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

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

[...]. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Observando os referidos tipos legais, verifica-se que as autoridades de trânsito dos Estados poderão aplicar todas as penalidades de trânsito previstas no art. 256 do CTB, com exceção daquelas previstas nos incisos VII e VIII do art. 24 do CTB, ou seja, aquelas relativas às infrações de competência dos municípios.

Tal situação decorre do fato de que a municipalização do trânsito só objetiva o interesse local. Desse modo, cabe aos municípios, entre outras funções, a aplicação das **penalidades de advertência por escrito e multas** notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar sobre a **circulação indevida de veículos, estacionamento e parada, excesso de peso, dimensões e lotações, carga e descarga, as relativas a manobras, sinalização, preferência e regulamentação da via**, entre uma série de outras situações.

Almejando esclarecer a competência de cada ente envolvido no trânsito (União, Estados/ DF e Municípios) o Contran – Conselho Nacional de Trânsito – editou a Resolução nº 066/1998, que instituiu a tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito, indicando a relação de infrações de trânsito, de acordo com a competência para a sua aplicação.

Além dessa resolução, o Contran editou ainda a Resolução nº 390/2011 que trata da autuação, notificação e aplicação de penalidades nos casos de infrações cometidas por pessoas físicas ou jurídicas, **sem a utilização de veículos**. De acordo com a Resolução em questão são competentes para aplicar as sanções nela previstas as Autoridades de Trânsito dos Municípios, rodoviários e em menor escala a Autoridade de Trânsito dos Estados. A Resolução em questão será mais profundamente estudada em momento oportuno no presente livro.

De outro norte, temos as Autoridades de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, cujas penalidades passíveis de serem aplicadas pelas mesmas estão elencadas no art. 256 do CTB. As Autoridades de Trânsito dos Estados, conforme veremos no decorrer do estudo, são as que mais possuem atribuições, aplicando todas as penalidades previstas no CTB.

Temos ainda as Autoridades de Trânsito dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e que são competentes para aplicação das penalidades de **advertência por escrito e multa**, conforme previsto no Inciso VI do art. 21 do CTB:

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

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

[...]. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Finalizando essa parte inicial, temos a Autoridade de Trânsito da Polícia Rodoviária Federal que é competente para aplicar a penalidade de **multa**, conforme indicado no Inciso III do art. 20 do CTB.



É importante destacar que a aplicação das penalidades compete exclusivamente às autoridades de trânsito, após o devido processo administrativo, e não aos agentes de trânsito, quando da aplicação do Auto de Infração de Trânsito – AIT.

Conforme Rizzardo (2007, p. 508):

Quem aplica as penalidades é a autoridade de trânsito, que recebe delegação de poderes para atuar no trânsito. Não se trata de qualquer autoridade de trânsito, mas da dirigente de órgão de trânsito com jurisdição sobre a via pública onde se deu a infração.

Desse modo, quem efetivamente aplica a penalidade de trânsito é a Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via. Em que pese serem detentores de autoridade, os Agentes de Trânsito se constituem em Agentes da Autoridade de Trânsito, cabendo a esses, de modo geral, a aplicação das medidas administrativas.

Assim, verificadas as diferentes autoridades de trânsito, sua definição e suas competências, vejamos o artigo que trata das penalidades.

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

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 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. (BRASIL, 1997a)

Complementando o *caput* do artigo 256 do CTB são apresentados os parágrafos 1º e 3º (o 2º foi vetado quando da sanção da Lei nº 9.503/1997). Os referidos parágrafos objetivam complementar as sanções previstas no artigo em comento, determinando outras providências a serem adotadas.

Antes de estudarmos de forma mais aprofundada cada um dos incisos do art. 256 do CTB, vejamos o previsto nos parágrafos 1º e 3º.

§ 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. (BRASIL, 1997a)

Esse parágrafo determina que mesmo sendo aplicadas as penalidades previstas no art. 256, pelas autoridades de trânsito, ainda assim ficam os infratores de trânsito sujeitos a outras punições decorrentes da prática de crimes de trânsito indicados no próprio CTB. Assim, mesmo que respondendo na esfera administrativa (junto à Autoridade de Trânsito), o infrator e ao mesmo tempo autor do crime de trânsito poderão responder na esfera judicial/penal, vindo a sofrer uma punição (penalidade) aplicada pela Autoridade Judiciária (Juiz de Direito).

Tal situação encontra amparo nas disposições gerais do Capítulo XIX do CTB, a qual trata dos crimes de trânsito (art. 292 a 296), sobre isso, veremos de forma mais aprofundada quando estudarmos os crimes de trânsito.

Assim, o §1º do art. 256 do CTB determina que mesmo sofrendo uma punição/penalidade por parte da autoridade judiciária, o condenado por crime de trânsito poderá sofrer outras penalidades por parte da autoridade de trânsito, como por exemplo, ter que se submeter a curso de reciclagem por ter sido condenado judicialmente por crime de trânsito, conforme apresentado no Inciso IV, do art. 268 do CTB.

Já o parágrafo 3º do art. 256 do CTB prevê: “A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.”

O referido parágrafo busca atingir duas situações quando da aplicação de penalidades de trânsito:

1. a questão do licenciamento;
2. a questão da habilitação.

Tais previsões têm o objetivo de que as Autoridades de Trânsito tenham instrumentos legais para a efetiva punição dos infratores, de modo a evitar que condutores penalizados por infrações de trânsito ou até mesmo crimes de trânsito se livrem das sanções, atrelando o registro, e, por conseguinte, o cumprimento das penalidades ao banco de dados da habilitação e do registro do veículo.

Essas situações justificam-se, pois até a implantação do sistema de Registro Nacional da Carteira de Habilitação – Renach – havia a possibilidade de expedição de Carteiras de Habilitação em diferentes Estados da federação. Bastava que o condutor com alguma restrição administrativa ou judicial se deslocasse para outro Estado e se sujeitasse ao processo de habilitação, que a obteria sem dificuldades.

Com a implantação do Renach, a consulta e o cadastro ocorrem em tempo real, por meio da Base Índice Nacional de Condutores – Binco. Todas as informações relativas ao condutor, como o processo de habilitação, da própria habilitação, mudanças de categoria, **imposições de penalidades, suspensões do direito de dirigir** e ainda mudança de domicílio e transferência de Estado, ficam registradas em um único banco de dados nacional.

Na eventualidade de aplicação de penalidade de trânsito, as informações relativas ao fato ficam registradas no sistema Binco do Renach. Tal assunto é tratado na Resolução nº 168/2004 do Contran, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos.



No caso de o condutor penalizado tentar eximir-se da sanção e querer obter a Carteira de Habilitação em outro Estado, o processo somente se iniciará após a consulta ao sistema do Banco do Renach. Nos Estados e no Distrito Federal, o registro das informações relativas a cada condutor se dá no prontuário desse Banco.

Ainda com relação ao previsto no § 3º do art. 256, as penalidades aplicadas pelas autoridades de trânsito atingirão também o sistema de **licenciamento do veículo**, pois conforme disposto no art. 128 do CTB:

Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de **multas de trânsito** e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Para a consecução desse objetivo, o Contran editou a Resolução nº 155/ 2004, que trata da organização do Registro Nacional de Infrações de Trânsito – Renainf.

De modo bastante objetivo, a referida resolução informa que a implantação de uma base nacional de infrações de trânsito contempla uma sistemática para comunicação, registro, controle, consulta e acompanhamento das infrações de trânsito cometidas em unidade da federação diferente da do licenciamento do veículo e de suas respectivas **penalidades** e arrecadação, viabilizando também a pontuação delas decorrentes. Assim, na eventualidade de algum condutor ser penalizado com multa, além de não poder licenciar o veículo – dado ao fato da existência da restrição – poderá incorrer na **infração do art. 230, V, do CTB** caso seja flagrado com o veículo em circulação.

**infração do art. 230, V, do CTB**

Art. 230, V, do CTB:  
art. 230. Conduzir o veículo: [...] V - que não esteja registrado e devidamente licenciado.  
Penalidade - multa e apreensão do veículo.  
Medida administrativa - remoção do veículo.

Tratamos nesta seção as disposições gerais e conceitos que norteiam as penalidades de trânsito, bem como analisamos os §§ 1º e 3º do art. 256, artigo este que trata das penalidades de trânsito. Antes de entrarmos nas penalidades apresentadas no art. 256 do CTB, estaremos estudando na Seção 2 a responsabilidade pelo cometimento das infrações, pois será com base nesse estudo que teremos condições de compreender cada uma das penalidades e saber sobre quem incidirá cada uma delas.

## Seção 2

### Responsabilidade pelo cometimento das infrações

A indicação do responsável pelo cometimento da infração é de suma importância, pois determina quem será responsabilizado para a aplicação da penalidade. Será por meio do registro no prontuário do condutor infrator que se dará a aplicação da penalidade. Além do condutor, do proprietário do veículo, do embarcador e do transportador, o CTB prevê a possibilidade de responsabilização de outras pessoas físicas ou jurídicas, além de pedestres.

O Art. 257 do CTB trata da matéria, assim especificando:

Art. 257. As **penalidades** serão **impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador**, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas, expressamente mencionados neste Código.

**§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos** serão impostas **concomitantemente** as penalidades de que trata este Código toda vez que houver **responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar**, respondendo cada um de *per si* pela falta em comum que lhes for atribuída.

**§ 2º Ao proprietário** caberá sempre a **responsabilidade** pela infração referente à prévia **regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores**, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

**§ 3º Ao condutor** caberá a **responsabilidade** pelas **infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo**.

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

**§ 5º O transportador** é o **responsável** pela infração relativa ao **transporte de carga com excesso de peso nos eixos** ou quando a **carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total**.

**§ 6º O transportador e o embarcador** são **solidariamente responsáveis** pela infração relativa ao **excesso de peso bruto total**, se o **peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal**.

**§ 7º** Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário

do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

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

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso)

Vejamos a responsabilidade de cada um dos atores previstos no *caput* do art. 257 do CTB e que são tratados de forma individualizada nos parágrafos 1º a 6º.

O parágrafo 1º trata da responsabilização do proprietário e do condutor quando do cometimento de infrações em que ambos participaram de forma direta ou indireta.

§ 1º - Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código, toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um *de per sí* pela falta em comum que lhes for atribuída.

Para melhor exemplificar esse parágrafo, vejamos o previsto no art. 162, I do CTB:

Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo. (BRASIL, 1997a)

Conforme previsão contida na Portaria nº 59/2007 (com suas alterações) do Denatran, em seu Anexo I, a referida infração é de responsabilidade do **condutor**, visto que ele não possui a Carteira Nacional de Habilitação – CNH – ou a Permissão para Dirigir – PD. Se o infrator for o proprietário do veículo, a penalidade de multa ficará atrelada ao veículo, só podendo licenciá-lo depois de a multa ter sido paga. Nessa situação, não haverá como lançar os pontos da infração no prontuário do condutor, em razão de ele não ser habilitado.

Por outro lado, se o veículo não estiver em nome do infrator, teremos então outro infrator, que seria o proprietário do veículo. No que diz respeito à participação do

proprietário no cometimento da infração, ela poderá se dar de forma **direta** ou **indireta**. A forma direta é aquela quando o proprietário do veículo está **presente** e entrega o veículo para pessoa não habilitada dirigir. Já a forma indireta ocorre quando o proprietário **não está presente** com o condutor não habilitado.

*Exemplo*

**Direta:** Um acontecimento clássico dessa situação é o pai ensinando o filho a dirigir. Nessa situação, o filho é responsabilizado pela infração do art. 162, I, do CTB (dirigir veículo sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir), e o pai é responsabilizado pela infração do art. 163, que trata da **entrega** da direção do veículo à pessoa nas condições previstas no art. 162, ou seja, entregar a direção de veículo à pessoa não habilitada. Além do recebimento de autuação de trânsito, o proprietário terá seu documento de habilitação recolhido. O proprietário também estará cometendo o crime previsto no art. 310 do CTB, o qual estará sendo estudado em momento oportuno.

**Indireta:** Como exemplo, temos a situação em que alguém empresta o veículo para uma pessoa não habilitada. Nesse caso, o condutor seria autuado pelo art. 164 do CTB por **permitir** que pessoa não habilitada dirigisse o veículo. O proprietário também estará cometendo o crime previsto no art. 310 do CTB, o qual estará sendo estudado em momento oportuno.

Dessa forma, conforme trazido pelo parágrafo primeiro, tanto condutor quanto o proprietário serão responsabilizados pela infração.

- O parágrafo segundo do art. 257 do CTB trata da responsabilidade **exclusiva** do proprietário:

§ 2º - Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

Esse parágrafo visa a responsabilizar o proprietário do veículo por infrações relacionadas ao estado do veículo, registro e licenciamento.

Várias são as infrações elencadas pela Portaria nº 59/2007 (com suas alterações) do Denatran em que o proprietário é o responsável pela infração.

Alguns exemplos de responsabilidade do proprietário:

- veículo não registrado e licenciado (art. 230, V);
- veículo com a cor ou característica alterada (art. 230, VII);
- sem equipamento obrigatório ou estando ineficiente ou inoperante (art. 230, IX);
- em mau estado de conservação (art. 230, XVIII), entre outras situações.

Nessas situações apresentadas (entre outras), independente do proprietário estar na condução do veículo, quando da aplicação da autuação, ele será **sempre** o responsável não só pelo pagamento das multas decorrentes das infrações (conforme previsto na Resolução nº 108/1999 do Contran), como também será o responsável pela pontuação relativa às infrações.

- O parágrafo 3º, do Artigo 257, trata da responsabilidade do **condutor** do veículo.

“§ 3º - Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.”

O condutor será sempre responsabilizado quando na direção do veículo infringir regras de circulação, estacionamento, parada, sinalização e aquelas associadas às condições do condutor. Condutas como transitar em excesso de velocidade, parar em local proibido pela sinalização, ultrapassar o sinal fechado do semáforo, dirigir sob efeito de álcool, desobedecer à ordem de parada, exibir manobra perigosa, conduzir motocicleta sem capacete, não utilizar o cinto de segurança, são alguns exemplos cuja responsabilidade recai sobre o condutor.

#### *Exemplo*

Para bem demonstrar essa situação, podemos citar o exemplo do condutor que dirige o veículo de propriedade de outra pessoa e é flagrado furando o sinal fechado do semáforo. A penalidade de **multa** (pagamento do valor pecuniário) recairá sobre o **veículo e seu proprietário**, conforme previsto na Resolução nº 108/1999 do Contran. Já a **pontuação pela infração recairá sobre o condutor, sendo registrado em seu prontuário**. O problema maior ocorre quando o condutor não é habilitado não sendo penalizado pela pontuação por justamente não ser habilitado, ou seja, por não possuir prontuário para registro da pontuação.

Essas são as responsabilidades que o condutor do veículo possui, mesmo não sendo o proprietário, ele pode, nesses casos específicos, ser o responsável pelo cometimento da infração e por isso ter a pontuação referente a ela registrada em seu prontuário.

- Já o § 4º trata da responsabilidade do **embarcador** da carga, enquanto os parágrafos 5º e 6º tratam da responsabilidade do **transportador** e do **transportador e embarcador**, respectivamente, pelo excesso de peso quando do envio de cargas ou mercadorias. A Resolução nº 210/2006 do Contran regulamenta os limites de peso e dimensões dos veículos, e o art. 231 do CTB trata da penalização dos responsáveis.

Vejamos inicialmente o § 4º do art. 257 do CTB:

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

Conforme previsão, sendo constatado o envio de **mercadoria com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total**, e se for o **embarcador o único** remetente da carga, será responsabilizado administrativamente com recebimento de multa e obrigatoriedade de transbordo de carga.



**Excesso de peso nos eixos:** cada um dos eixos do veículo de carga possui uma quantidade máxima de peso que pode suportar, para evitar que ele seja submetido a uma carga que efetivamente não possa aguentar ou venha danificar o pavimento. Assim, foi determinada uma carga máxima a ser colocada sobre cada eixo.

**Peso bruto total:** peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara (peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas) mais a lotação.

Isso significa dizer que cada veículo de carga passa por duas fiscalizações no momento da pesagem: uma individualizando cada eixo e uma segunda pelo peso bruto total do veículo.

*Exemplo*

Um veículo possui a carga mal distribuída, pois ela ficou muito na parte da frente no caminhão. Esse eixo dianteiro é o que possui a menor capacidade de carga, uma vez que é o responsável pelo direcionamento do veículo e possui apenas um pneu em cada uma das pontas do eixo.

No peso bruto total do caminhão pode estar sendo respeitado o limite para o veículo, mas por essa má distribuição poderá ser responsabilizado o embarcador, desde que seja o único a colocar carga sobre o veículo e ainda não declarar corretamente o peso dela.

Mas também poderá ter excesso de peso na carga máxima colocada sobre o veículo, que levará a uma infração de trânsito e por consequência a uma multa. A responsabilidade por essa multa será sempre do embarcador, se ele declarar o peso inferior ao correto no manifesto, nota fiscal ou fatura.

Se o peso estiver corretamente declarado, será o caso do §6º desse mesmo artigo, que veremos logo em seguida.

§ 5º - O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

A regra do § 5º trata da responsabilidade do **transportador**, que ocorrerá **pelo excesso de peso** do veículo de carga, quando essa for proveniente de **mais de um embarcador e ultrapassar o peso bruto total**. A regra para aplicação da penalidade de multa segue as mesmas aplicadas ao embarcador.

§ 6º - O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

Nessa situação há uma **corresponsabilidade do embarcador e do transportador**, isso porque se sabe existir o **excesso de peso**, bem como

**o peso declarado na nota fiscal, manifesto ou fatura for maior que o limite legal permitido.** Verifica-se haver a intenção clara de burlar a lei, pois o documento fiscal é a prova do limite extrapolado. As penalidades a que ficam sujeitas o transportador e o embarcador estão previstas no art. 231 do CTB.

O excesso de peso em veículos de carga é um dos principais fatores que interferem no desgaste das vias públicas brasileiras, mas principalmente as **rodovias**. Visando a identificar e punir o **embarcador ou o transportador**, ou mesmo o **transportador e o embarcador por responsabilidade solidária**, o art. 231 do CTB prevê a aplicação de multa conforme o excesso de peso, variando de 5 (cinco) UFIR, quando o excesso for de até seiscentos quilogramas, a até 50 (cinquenta) UFIR, quando o excesso apurado for acima de cinco mil e um quilogramas, como fator multiplicador a cada 200kg de peso.

Versa o referido artigo:

Art. 231. Transitar com o veículo:

[...]

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

- a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
- b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
- c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
- d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
- e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
- f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente. (BRASIL, 1997a).

Desse modo, conforme o excesso de peso apurado, soma-se ao valor inicial da multa que, como vimos no art. 231, V do CTB, constitui-se em uma infração média, que corresponde a 80 UFIRs.

A Resolução Contran nº 258/2007, visando a esclarecer a forma de aplicação de multa por excesso de peso, determinou em seu art. 13 o seguinte:

Art. 13. Para o cálculo do valor da multa estabelecida no inciso V do art.231 do CTB serão aplicados os valores em Reais, para cada duzentos quilogramas ou fração, conforme Resolução 136/02 do CONTRAN ou outra que vier substituí-la.

Infração - média = R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos);

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, na seguinte forma:

a) até seiscentos quilogramas = R\$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos);

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas = R\$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos);

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas = R\$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos);

d) de um mil e um a três mil quilogramas = R\$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos);

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas = R\$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos);

f) acima de cinco mil e um quilogramas = R\$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos).

Medida Administrativa – Retenção do Veículo e transbordo da carga excedente. (BRASIL, 2007).

Assim, apurado o excesso de peso, necessário se faz o uso de uma tabela para se verificar o valor da multa, facilitando, sobremaneira, a verificação dos valores a serem aplicados a título de multa:

Tabela 1 – Verificação do valor da multa por excesso de peso

<b>Excesso (em kg)</b>	<b>Frações de 200kg</b>	<b>Valor Multiplicador (em R\$)</b>	<b>Valor da Multa (em R\$)</b>
Até 200	1	5,32	85,13 + 5,32 = 90,45
201 a 400	2	2x5,32	85,13 + 10,64 = 95,77
401 a 600	3	3x5,32	85,13 + 15,96 = 101,09
601 a 800	4	3x5,32 + 1x10,64	85,13 + 26,60 = 111,71
801 a 1.000	5	3x5,32 + 1x10,64 + 1x21,28	85,13 + 47,88 = 132,99
1001 a 1.200	6	3x5,32 + 1x10,64 + 2x21,28	85,13 + 69,16 = 154,27
1.201 a 1.400	7	3x5,32 + 1x10,64 + 3x21,28	85,13 + 90,44 = 175,55
...			

*continua...*

2.801 a 3000	15	$3 \times 5,32 + 1 \times 10,64 + 11 \times 21,28$	$85,13 + 260,68 = 345,81$
3.001 a 3.200	16	$3 \times 5,32 + 1 \times 10,64 + 11 \times 21,28 + 1 \times 42,56$	$85,13 + 303,24 = 388,37$
3.201 a 3.400	17	$3 \times 5,32 + 1 \times 10,64 + 11 \times 21,28 + 2 \times 42,56$	$85,13 + 345,80 = 430,93$
3.401 a 3.600	18	$3 \times 5,32 + 1 \times 10,64 + 11 \times 21,28 + 3 \times 42,56$	$85,13 + 388,36 = 473,49$
...			
4.801 a 5.000	25	$3 \times 5,32 + 1 \times 10,64 + 11 \times 21,28 + 10 \times 42,56$	$85,13 + 686,28 = 771,41$
5.001 a 5.200	26	$3 \times 5,32 + 1 \times 10,64 + 11 \times 21,28 + 10 \times 42,56 + 1 \times 53,20$	$85,13 + 739,48 = 824,61$
5.201 a 5.400	27	$3 \times 5,32 + 1 \times 10,64 + 11 \times 21,28 + 10 \times 42,56 + 2 \times 53,20$	$85,13 + 792,68 = 877,81$
5.401 a 5.600	28	$3 \times 5,32 + 1 \times 10,64 + 11 \times 21,28 + 10 \times 42,56 + 3 \times 53,20$	$85,13 + 845,88 = 931,01$
...			

Fonte: Elaboração do autor (2013).

A tabela acima não está completa porque ia se tornar bastante extensa. No entanto, já nos serve de base para verificarmos como é que funciona a aplicação da multa por excesso de peso.



A constatação do excesso de peso poderá ocorrer por meio do uso da balança ou da nota fiscal, verificado que o peso constante na nota é maior que o previsto pelo fabricante para o peso bruto total – PBT – ou com peso bruto total combinado – PBTC – com peso por eixo.

É importante trazer ainda para conhecimento que a Resolução nº 258/ 2007, do Contran, também regulamentou a infração prevista no inciso V do art. 231, do CTB, no que tange ao percentual de tolerância.

No art. 7º da referida resolução, é previsto que:

Art. 7º. Quando o peso verificado estiver acima do PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5% (cinco por cento), aplicar-se-á a multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância.

Parágrafo único. O veículo somente poderá prosseguir viagem depois de efetuar o transbordo, respeitado o disposto no artigo 9º desta Resolução. (BRASIL, 2007)

*Exemplo*

Caminhão com capacidade de Peso Bruto Total – PBT – de 15.000kg.

Situação 1: Colocado sobre a balança verificou-se que o PBT dele está com 15.650kg.

Existe infração? Não, pois está dentro da fração de tolerância legal permitida (15.000 kg + 5%= 15.750kg).

Situação 2: Colocado sobre a balança resultou num PBT de 17.150kg.

Existe infração? Sim. Qual o valor da Multa? R\$175,55.

Como chegamos neste valor? PBT do veículo (17.150kg) menos o PBT permitido para o veículo (15.000kg) e ainda menos a tolerância de 5% (750kg), restou-nos o valor de 1.400kg. Aí é só buscar na tabela e verificar o valor = R\$175,55.

Não esqueça que para a correta aplicação da fiscalização por excesso de peso, devemos observar também o que determinam as medidas administrativas aplicáveis ao caso.

Para melhor compreensão das responsabilidades do embarcador, do transportador e de forma solidária vejamos o seguinte quadro explicativo:

Quadro 1 - Responsabilidade pelo excesso de peso em veículo de carga.

Situação apresentada	Responsabilidade	Penalidades
- Excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando <b>simultaneamente</b> for o <b>único</b> remetente da carga e o peso declarado for menor que o aferido (§ 4º do art. 257 do CTB).	<b>Embarcador</b>	Art. 231, V, do CTB c/c a Resolução nº 258/ 2007 do Contran
- Excesso de peso nos eixos ou quando a carga for proveniente de <b>mais</b> de um embarcador e ultrapassar o peso bruto total (§ 5º do art. 257 do CTB)	<b>Transportador</b>	
- Excesso de peso bruto total quando o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal (§ 6º do art. 257 do CTB)	<b>Embarcador e Transportador</b>	

Fonte: Elaboração do autor (2013).

- O parágrafo 7º versa sobre a identificação do condutor infrator quando esse não for identificado. Tal situação diz respeito às **peçoas físicas**.

**Pessoa física** é o termo que designa o indivíduo, sobretudo no que diz respeito ao direito tributário. É a pessoa com possibilidade de adquirir direitos e contrair obrigações em nome próprio.

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

O CTB prevê a possibilidade de aplicação de autuação de trânsito mesmo quando o veículo não for abordado, devendo, entretanto, ser observadas algumas regras, conforme apresentado no § 3º do art. 280 do CTB.

Assim, nas infrações em que o infrator não for identificado de imediato e não sendo ele o proprietário do veículo, o proprietário terá 15 (quinze) dias após a notificação da autuação para indicar junto ao órgão de trânsito o responsável por ter cometido a infração. Na eventualidade de não informar no período previsto, será considerado, para efeitos de aplicação de penalidade, o responsável pela infração, ou seja, a pontuação será lançada no seu prontuário, que dependendo da gravidade poderá levar à suspensão do direito de dirigir.

- O parágrafo 8º, por sua vez, trata da responsabilidade da **pessoa jurídica** quando o condutor não for identificado.

**Pessoa jurídica** é a entidade abstrata com existência e responsabilidade jurídicas, como por exemplo, uma associação, empresa pública ou privada, companhia etc., legalmente autorizadas.

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

Tal dispositivo tem o objetivo de punir a pessoa jurídica proprietária de veículo automotor, que busca isentar-se da responsabilidade da pontuação pelo cometimento da infração, não comunicando ao órgão de trânsito o condutor responsável pelo cometimento da infração. Visando a regulamentar esse dispositivo, o Contran editou a Resolução nº 151/ 2003 que trata da unificação de procedimentos para imposição de penalidade de multa à pessoa jurídica proprietária de veículos por não identificação de condutor infrator.



Conhecida como multa “**NIC**” (Não Identificação do Condutor) a referida multa penaliza a pessoa jurídica de forma pecuniária com a aplicação de mais uma multa.

O valor da multa NIC será calculado tendo como base a infração aplicada que não teve o condutor identificado, e será multiplicada pelo número de multas aplicadas por infrações iguais cometidas no período de doze meses anteriores à data da infração (§ 2º da Resolução nº 151/2003 do Contran). Por infrações iguais subentendem-se aquelas que utilizam o mesmo “código de infração” previsto em regulamentação específica do órgão máximo executivo de trânsito da União (§ 1º da Resolução nº 151/2003).

#### *Exemplo*

Um veículo de uma empresa passa o sinal fechado do semáforo sem ser abordado pelo agente de trânsito. Notificada, a empresa não indica ao órgão de trânsito em 15 (quinze) dias quem era o condutor do veículo. Por tal conduta, a empresa receberá a notificação relativa ao fato de passar o sinal fechado e outra, de mesmo valor, que se constitui na multa NIC. A infração de furar o sinal fechado se constitui numa infração gravíssima, conforme art. 208 do CTB, tem o valor de R\$ 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta e quatro centavos). Desse modo, pela não comunicação do infrator, a empresa receberá duas multas no valor de R\$ 191,54, sendo uma a multa NIC e a outra pelo fator gerador.

Na eventualidade de a empresa já ter recebido outra multa pela mesma infração no período de doze meses anteriores à data da infração, a multa NIC será multiplicada pelo número de infrações iguais anteriormente cometidas. Assim, se tivesse recebido outra multa por avançar o sinal fechado, receberá a multa pela infração cometida (R\$ 191,54) e outra multa NIC multiplicado por dois, o que equivaleria a R\$ 383,08.

O número de infrações iguais a que se refere o *caput* do art. 2º da Resolução 151/2003 será calculado considerando-se, apenas, aquelas **vinculadas ao veículo** com o qual foi cometida a infração autuada. Assim, embora a multa NIC seja atribuída à pessoa jurídica, sua aplicação se dá pelo veículo e não pelo CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica) como se possa crer.

- Finalizando o art. 257 do CTB, temos o parágrafo 9º que versa também sobre a responsabilidade da empresa jurídica quanto ao pagamento de multa. Tal parágrafo, embora em vigor, efetivamente não possui nenhum efeito prático. Senão vejamos:

§ 9º - O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

A primeira parte do parágrafo faz referência ao § 3º do art. 258 do CTB, que foi vetado quando da sanção do CTB. Já a segunda parte do parágrafo faz referência ao art. 259 do CTB, o qual trata da pontuação para cada infração cometida. A pontuação por infração cometida objetiva a suspensão do direito de dirigir. Ocorre que tal penalidade é inviável para aplicação à pessoa jurídica, pois essa não dirige automóvel. No caso de uma empresa possuir dois ou mais sócios, não haverá como imputar a eles a responsabilidade pela pontuação, visto não existir previsão legal para tal situação.

Vimos neste capítulo, a responsabilidade pelo cometimento das infrações no que diz respeito ao pagamento da multa e responsabilidade pela pontuação gerada. Na Unidade 3, estaremos estudando a classificação das multas para, a partir da Seção 4, estudarmos as penalidades de trânsito.

## Seção 3

### Classificação das multas de acordo com a sua gravidade

A compreensão da classificação das multas de acordo com a sua gravidade é de suma importância, por ser a base da penalidade de multa além da penalidade de suspensão do direito de dirigir, bem como da penalidade de advertência por escrito, razão pela qual, primeiro, estudaremos os valores das multas para posteriormente tratarmos das penalidades propriamente ditas.

O assunto é tratado no art. 258 do CTB que possui a seguinte redação:

**Art. 258.** As infrações punidas com multa **classificam-se**, de acordo com sua **gravidade**, em quatro categorias:

I - infração de natureza **gravíssima**, punida com multa de valor correspondente a **180 (cento e oitenta) UFIR**;

II - infração de natureza **grave**, punida com multa de valor correspondente a **120 (cento e vinte) UFIR**;

III - infração de natureza **média**, punida com multa de valor correspondente a **80 (oitenta) UFIR**;

IV - infração de natureza **leve**, punida com multa de valor correspondente a **50 (cinquenta) UFIR**.

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

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

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO). (BRASIL, 1997, grifo nosso).

Na edição do CTB, em 1997, a UFIR – Unidade Fiscal de Referência – se constituía na unidade de referência para reajuste dos impostos. Nesse sentido, o CTB também se valeu de tal referência para os valores das multas, conforme a gravidade.

Como a UFIR era reajustada de tempos em tempos, havia a certeza de que as multas seriam reajustadas conforme a variação daquela. A previsão de reajuste das multas encontra-se consignada no parágrafo 1º do art. 258 do CTB, o qual prevê que o valor das multas seria corrigido no primeiro dia útil de cada mês, pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

Faz-se necessário informar que não se vislumbrava com esses aumentos o objetivo meramente pecuniário do CTB, que nas palavras de muitos significa a **indústria da multa**.

Objetivava-se a penalização do infrator pelo recebimento de multas elevadas, como elemento dissuasório, constituindo-se efetivamente numa medida punitiva/ educativa.

Com a extinção da UFIR no ano de 2000, por meio da Medida Provisória 1.973-67, foi editado o Decreto nº 27.518, que fixou a UFIR em R\$ 1,0641 (um real, vírgula, zero seiscientos e quarenta e um). Por conta da extinção da UFIR, o Contran editou a Resolução nº 136/2002, a qual converteu para Real os valores das multas.

**Fator multiplicador** é o indicador de quantas vezes a infração será multiplicada. Poderá ser de três, cinco e dez vezes, conforme determinado na penalidade do artigo que trata da infração.

Já o parágrafo segundo prevê a possibilidade de agravamento da multa, conforme o fator multiplicador ou índice específico no CTB.

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

Para melhor compreensão da matéria, vejamos a infração do art. 173 do CTB.

Art. 173. Disputar corrida por espírito de emulação:

**Infração - gravíssima;**

Penalidade - multa (**três vezes**), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo. (BRASIL 1997a. Grifo nosso).

De acordo com o previsto no artigo 173 do CTB, a transgressão se constitui numa infração gravíssima, ou seja, 180 UFIRs, o que corresponde a R\$ 191,54. Como o próprio artigo prevê na penalidade, a multa é **agravada três vezes**, logo, o valor da multa da referida infração corresponde a R\$ 574,62 (quinhentos e setenta e quatro reais e sessenta e dois centavos).

Poderíamos exemplificar ainda o previsto no art. 246 do CTB: Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente - cuja infração é gravíssima e **a penalidade de multa poderá ser agravada em até cinco vezes**, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.

Por tal previsão, a multa **pode** chegar a R\$ 957,70 (novecentos e cinquenta e sete reais e setenta centavos), ao dizer que pode o legislador atribuir à autoridade de trânsito a faculdade de estipular o valor conforme o risco à segurança.

Com a entrada em vigor da Lei nº 12.760/2012, que alterou significativamente os artigos do CTB relacionados à infração e ao crime de embriaguez ao volante e outras substâncias psicoativas que determinem dependência, o fator agravador do art. 165 passou para dez vezes. Como a infração em questão é uma infração gravíssima, o valor da penalidade de multa será de R\$ 1.915,40 (um mil novecentos e quinze reais e quarenta centavos).

Verificamos, assim, que o agravamento das multas se dá justamente naquelas infrações com maior potencial lesivo à sociedade, pois conforme discorrido anteriormente, o objetivo maior é a existência de um trânsito em condições seguras e as multas de trânsito se constituem efetivamente em elementos dissuasórios para a prática de infrações de trânsito.

Veremos a seguir o sistema de pontuação, em razão de sua relação com a classificação das multas.

### 3.1 Sistema de pontuação por infração cometida

O sistema de pontos previsto no CTB é extremamente importante para determinar o valor da multa e também especificar a pontuação para cada infração, de acordo com a sua gravidade. Por meio do sistema de pontos poderá ser instaurado o processo administrativo para suspensão do direito de dirigir ou mesmo para cassação do documento de habilitação, quando o condutor atingir 20 pontos por infrações cometidas no período de um ano. Além disso, a suspensão do direito de dirigir poderá ocorrer quando do cometimento de determinadas infrações que preveem no próprio artigo a referida penalidade, mesmo que o infrator não tenha atingindo 20 pontos.

Vejamos o art. 259 do CTB que trata do assunto:

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.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO). (BRASIL, 1997a).

É importante destacar que para cada infração de trânsito há o indicador da gravidade no próprio artigo que trata da infração, como podemos ver no art. 190 do CTB, *in verbis*:

Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:

**Infração - grave;**

Penalidade - multa. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Pelo artigo acima verificamos que a infração é de natureza grave, o que implica 5 (cinco) pontos no prontuário do infrator, se identificado; ou mesmo do proprietário, quando o condutor não for identificado recaindo sobre o proprietário a pontuação.

A multa, por ser de natureza grave, equivale a 120 (cento e vinte) UFIRs, o que corresponde a R\$ 127,69 (cento e vinte e sete reais e sessenta e nove centavos).

Feitas essas considerações, vejamos a tabela a seguir, que trata da classificação das multas de acordo com a gravidade (art. 258 do CTB) e a respectiva pontuação (art. 259 do CTB).

Tabela 2 - Correspondência entre gravidade da infração e pontuação.

Tipificação da infração	Valor da multa em UFIR	Valor da multa em R\$	Pontos
Gravíssima (GS)	180	191,54	7
Grave (GV)	120	127,69	5
Média (M)	80	85,13	4
Leve (L)	50	53,20	3

Fonte: Elaboração do autor (2011).

Feito esse estudo preliminar acerca dos diversos assuntos que interferem nas penalidades de trânsito, passaremos a tratar de cada uma das penalidades previstas no art. 256 e seguintes do CTB e na Resolução nº 390/2011 do Contran. Iniciaremos nosso estudo falando das penalidades do art. 256 do CTB.

## Seção 4

### Advertência por escrito

A advertência por escrito é a mais branda das penalidades de trânsito. Capitulada no art. 267 do CTB, possui a seguinte redação:

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

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

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito. (BRASIL, 1997a).

A referida penalidade tem como objetivo reeducar o condutor infrator quando do cometimento daquelas infrações de menor lesividade à sociedade (infrações leves e médias), substituindo a penalidade de multa pela advertência.

Para poder requerer tal benefício à autoridade de trânsito, é necessário que sejam observados alguns pré-requisitos:

1. A penalidade de advertência só pode ser aplicada para infrações leves ou médias;
2. Que o condutor infrator não seja reincidente na mesma infração nos últimos dozes meses.

É importante destacar que embora o artigo 267 do CTB apresente de forma objetiva os critérios a serem preenchidos para poder requerer o benefício, entendemos haver uma parcela de subjetividade na concessão, uma vez que o artigo prevê de forma clara que **poderá** ser imposta a penalidade de advertência por escrito.



Por **poderá** temos que o artigo autoriza a autoridade de trânsito, dentro de seu poder discricionário, a concessão ou não de tal benefício. Isso fica claro de ser compreendido, pois a parte final do *caput* do artigo 267 prevê que a referida autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender como sendo essa a providência mais educativa.

Podemos entender, por exemplo, que mesmo não sendo reincidente nos últimos doze meses em infrações leves ou médias de mesma natureza possa o condutor/infrator ter seu pedido negado, pois ao verificar o prontuário de multas do condutor é possível que a autoridade de trânsito verifique a prática de outras infrações mais graves, como dirigir embriagado, por exemplo, mesmo em período anterior aos últimos doze meses. Nessa situação, e fundamentando sua decisão, a autoridade de trânsito poderia optar pela não concessão.

Vale a pena destacar que alguns estudiosos em direito do trânsito entendem como sendo **dever** da autoridade de trânsito conceder a substituição da multa pela advertência por escrito. Ocorre que, se assim devesse ser, o legislador não teria colocado – em nosso entendimento de forma clara – a palavra **poderá**.

Conforme explicado anteriormente, e como o próprio enunciado do art. 267 prevê, “considerando o prontuário do infrator”, ou seja, houve efetivamente

vontade de o legislador deixar ao arbítrio da autoridade de trânsito essa possibilidade, quando “entender essa providência como mais educativa.” (parte final do artigo).

Visando a regulamentar a forma de concessão dessa penalidade, o Contran editou a Resolução nº 404/2012, porém, a referida norma não trouxe significativa contribuição ao já previsto no art. 267 do CTB. A única situação que merece consideração é que a penalidade em questão poderá ser aplicada pela Autoridade de Trânsito de ofício, ou seja, sem que o interessado tenha feito o pedido, ou quando o recorrente assim solicita.

Existe a possibilidade, ainda, de acordo com o *caput* do artigo, de ser aplicada a penalidade de advertência por escrito, mantendo-se a penalidade de multa correspondente, ou seja, por meio da advertência por escrito isenta-se o infrator da pontuação correspondente à infração média ou leve (4 ou 3 pontos, respectivamente), mantendo-se a penalidade de multa relativa à infração média ou leve (R\$ 85,13 e R\$ 53,20, respectivamente).

O §1º informa que a aplicação da advertência por escrito, por sua vez, não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 258, imposta por infração posteriormente cometida.

Tal dispositivo não possui nenhum efeito prático, visto o § 3º do art. 258 ter sido vetado quando da sanção do CTB.

Já o §2º prevê que a norma aplica-se aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito. Tal situação, mesmo estando em vigor, é impraticável, pois desde a implantação do CTB não foram criados mecanismos para punição dos pedestres. Isso é de fácil compreensão, pois ao falarmos de veículos ou condutores de veículos, os mecanismos de aplicação de sanção são os veículos (atrelando-se o pagamento das multas para efetivar o licenciamento) e os condutores, por meio da pontuação em suas Carteiras de Habilitação ou Permissão para dirigir.

No caso dos pedestres, não há como falar em aplicação da penalidade de advertência por escrito, ou mesmo da participação em curso de segurança viária (no caso de substituição de penalidade), visto inexistirem mecanismos para aplicação da penalidade.

## Seção 5

### Multa

A penalidade de multa é, possivelmente, a que tenha o maior impacto sobre os infratores de trânsito, visto atingir a questão financeira. Para início do estudo, é importante registrar que em grau de recurso, inexistente a penalidade de multa. Somente assim será considerada depois de esgotados todos os recursos administrativos de trânsito.

De igual forma, enquanto não julgado o recurso, a autoridade de trânsito aplicará o efeito suspensivo, cessando temporariamente todos os efeitos da multa.

Verifiquemos o que prevê o art. 260 do CTB, que trata da penalidade de multa:

Art. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

§ 3º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser cobradas no ato da autuação, sem prejuízo dos recursos previstos neste Código.

§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade. (BRASIL, 1997a).

O *caput* do art. 260 prevê que as multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via. Isso significa dizer que dependendo da autoridade que aplicou a penalidade de multa, essa será arrecadada pela mesma.

É importante destacar que tanto as autoridades municipais, estaduais ou federais possuem competência legal para aplicação da referida penalidade, e, por conseguinte, os valores arrecadados retornam ao órgão aplicador.

No caso de aplicação de multa pelo município por infração de sua competência, os valores arrecadados retornam para o município. Em se tratando de Estados e União, a regra é a mesma quando aplicadas as autuações em rodovias estaduais e federais, respectivamente.

O CTB estipula competências para a aplicação de autuação de trânsito aos diversos órgãos de trânsito, nas três esferas de poder (União, Estados e municípios), há a possibilidade do Estado, por meio de seus agentes de trânsito, aplicar e arrecadar infrações de competência exclusiva do Estado, mesmo sendo aplicadas dentro dos municípios.

Tal situação decorre do fato de o CTB, por meio da Resolução nº 066/1998 do Contran e da Portaria nº 059/2007, com suas alterações (principalmente as impostas pela Portaria nº 276/2012), do Denatran, estipularem as competências para cada aplicação das autuações de trânsito.

Nesse sentido, o CTB permite aos órgãos e entidades executivos de trânsito celebrarem convênios delegando as atividades previstas no Código com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via, conforme previsto no *caput* do art. 25.



A regra geral é a celebração de convênios entre Estado e municípios, imputando ao Estado, pela Polícia Militar, a aplicação de autuações de competência do município, visto que poucos são os municípios que constituíram seu corpo de Agentes de Trânsito.

Ainda assim, mesmo que as autuações do município sejam aplicadas pelo Estado (por meio das Polícias Militares), normalmente a arrecadação é realizada pelos Municípios e depois é dividida entre as partes conveniadas, conforme percentuais previamente estabelecidos.

É importante destacar que efetivamente a penalidade de multa, independente se foi ou não cumprida/ paga, fica atrelada ao licenciamento do veículo, conforme dispõe o art. 124, VIII do CTB, como vemos:

Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão

exigidos os seguintes documentos:

[...]

VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e **multas de trânsito vinculados ao veículo**, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas; (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

E prossegue nos artigos 128 e 131 do CTB:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

[...]

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo

licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações

estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º **O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.** (BRASIL, 1997a. Grifo nosso)

Essa previsão vem ao encontro ao proposto na Resolução nº 108/1999 do Contran, a qual prevê que o veículo não deva ser registrado ou licenciado sem que o seu proprietário efetue o pagamento do débito de multas, imputando a ele a responsabilidade, até mesmo quando o condutor for indicado como condutor/ infrator nos termos da lei.

Isso equivale dizer que no caso de cometimento de uma infração, cuja responsabilidade seja do condutor, mas esse não seja o proprietário do veículo, mesmo que seja identificado pelo Agente de Trânsito quando do cometimento da infração, ainda assim a penalidade de multa será de responsabilidade do proprietário. Ao condutor/ infrator identificado caberá somente a aplicação dos pontos correspondentes à autuação no seu prontuário, caso a infração cometida seja de responsabilidade do condutor, conforme previsto no § 3º do art. 257 do CTB e já tratado anteriormente.



Eventual contestação do proprietário do veículo junto à autoridade de trânsito, a fim de não ser o responsável pelo pagamento da multa, será apreciada, porém, não terá o efeito desejado pelo recorrente/ proprietário, visto que a legislação anteriormente citada é clara em responsabilizar o proprietário. Caso deseje responsabilizar o condutor/ infrator para ressarcimento dos valores da multa, deverá recorrer ao Judiciário.

- O parágrafo primeiro do art. 260 do CTB prevê que:

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

O assunto é tratado pela Resolução nº 155/2004 do Contran. que estabeleceu as bases de organização e funcionamento do Renainf – Registro Nacional de Infrações de Trânsito.

Prevê a referida norma em seu art. 2º que “as infrações de trânsito cometidas em unidades da Federação diferentes da de licenciamento do veículo deverão ser registradas no RENAINF, para fins de arrecadação”.

Por estar integrado ao sistema de Registro Nacional de Veículos Automotores – Renavam – e ao Registro Nacional de Condutores Habilitados – Renach, o Renainf permite que as multas recebidas em Estado que não do licenciamento do veículo estejam atreladas ao seu licenciamento. Desse modo, mesmo que o veículo sofra uma multa em outro Estado, a penalidade será executada no Estado do licenciamento, cujos valores arrecadados retornam ao órgão aplicador da multa.

Vejamos um exemplo prático dessa situação.

*Exemplo*

Um condutor de Santa Catarina, em viagem por São Paulo, recebe uma autuação por excesso de velocidade em rodovia Estadual. Esgotados os recursos ele recebe a penalidade de multa. Ao realizar o licenciamento anual do veículo em Santa Catarina, verifica a existência da referida penalidade, o que trará como consequência o não licenciamento do veículo. Somente após a quitação da multa e a consequente baixa do sistema é que o veículo poderá ser licenciado.

- O parágrafo segundo do art. 260 do CTB prevê que:

§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

Tal situação diz respeito à possibilidade de notificação do veículo pela autoridade de trânsito do local do licenciamento, quando esse receber multa em Estado

que não o do seu licenciamento. A referida norma tem o propósito de permitir ao infrator a ciência da notificação para eventual recurso, a fim de que não seja cerceado o direito ao infrator à ampla defesa e ao contraditório.

Além disso, possui o propósito de que efetivamente a multa seja paga, conforme assevera o art. 5º da Resolução nº 155/2004 do Contran:

Art. 5º. Os órgãos e entidades executivos de trânsito responsáveis pelo registro de veículos deverão considerar a restrição por infração de trânsito, inclusive para fins de licenciamento ou transferência, a partir da notificação da penalidade. (BRASIL, 2004).

Como se vê neste art. 5º da resolução em comento, a determinação da norma é clara para que seja respeitada a penalidade de multa imposta ao proprietário de veículo automotor, devendo ser considerada como restrição ao licenciamento e à transferência dele.

- Previa o parágrafo 3º do art. 260:

§ 3º (REVOGADO) As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser cobradas no ato da autuação, sem prejuízo dos recursos previstos neste Código.

Tal parágrafo foi revogado por ferir o direito constitucional de ampla defesa e contraditório.



O § 3º do art. 260 foi **revogado** pela Lei nº 9.602/1998, por dispensar tratamento diferenciado aos infratores de determinado Estado, em detrimento a infratores de outros Estados, quando do cometimento de infrações em outras unidades da federação, visto que a norma se aplicaria somente contra os últimos.

- Para concluir o art. 260 estudaremos o § 4º:

§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.

Esse parágrafo diz respeito ao pagamento das multas cometidas por veículos de outros países em trânsito pelo Brasil. O assunto foi regulamentado pela Resolução nº 382/2011 do Contran, que versa sobre a notificação e cobrança de multa por infração de trânsito praticada com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional.

Buscando esclarecer a forma de atuação em desfavor de veículos com débitos de multas no Brasil, o art. 1º da Resolução nº 382/2011 determina que:

Art. 1º Os veículos licenciados no exterior que possuam registro de infração cometida em vias públicas do território nacional, **em qualquer fase dos procedimentos administrativos decorrentes da autuação**, somente poderão deixar o território nacional mediante a prévia quitação do valor da multa correspondente. (BRASIL, 2011. Grifo nosso.)

Esse parágrafo é importante, pois determina que o veículo estrangeiro que tenha registro de infração de trânsito somente poderá deixar o país após a quitação dos valores da multa, evitando assim que veículos estrangeiros cometam infrações despreocupadamente e saiam do território nacional impunes.

Destaque-se que no artigo em questão o pagamento dos débitos poderá ocorrer em qualquer fase dos procedimentos administrativos, evitando eventuais recursos que pelo decurso de prazos inviabilizaria o pagamento dos débitos quando da saída do Brasil.



**Importante:** reforçando esse posicionamento, o §1º do art. 2º prevê que a cobrança da multa poderá ocorrer em duas ocasiões:

1. Após o vencimento, esgotados os prazos recursais, ou,
2. A qualquer tempo, quando da saída do país, ou quando condicionado a liberação do veículo removido.

A fim de assegurar que a multa seja paga, poderá ocorrer a retenção do veículo até a apresentação do comprovante original de quitação, conforme assevera o §2º do art. 2º, e na eventualidade de recusa do pagamento de multa, o veículo será efetivamente removido.

O §5º do art. 2º determina que devam ser adotadas medidas pelos órgãos e entidades de trânsito para que o Auto de Infração de Trânsito seja lançado no sistema informatizado, o que facilitaria a consulta e a devida cobrança.

No art. 3º da Resolução em comento é apresentada a forma de notificação ao condutor infrator.

**inciso LV do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**

Inciso LV do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988:

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

[...]

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

[...].

Já o art. 4º e seus parágrafos apresentam a forma para impetração de recurso por parte do condutor/ infrator estrangeiro. Esse parágrafo é importante, pois derruba eventual alegação de que tenha sido cerceado o direito à ampla defesa e ao contraditório do infrator. O que se inovou foi a cobrança antecipada e posterior recurso, sem perder de vista o previsto no **inciso LV do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, ou mesmo a alguma previsão instituída por pactos internacionais dos quais o Brasil seja signatário, em razão da situação de veículo estrangeiro no país.

Ao se exigir o pagamento antecipado para que o veículo possa sair do país, tanto o legislador como o Contran (por intermédio da Resolução nº 382/2011) procuram evitar a até então prática reinante de cometimento de infração e posterior saída do país sem nenhuma ação efetiva para cobrança da multa. Essa prática omissa acabava estimulando a práticas abusivas de condutores estrangeiros, sobretudo, as infrações relacionadas ao excesso de velocidade e estacionamento em locais proibidos.

Para finalizar a penalidade de multa, é importante trazer o previsto no art. 284 do CTB:



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

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR fixado no art. 258. (BRASIL, 1997a).

O artigo em questão prevê a possibilidade de pagamento da multa até a data do vencimento previsto na notificação da penalidade, com 20% de desconto sobre o valor da multa.

*Exemplo*

Um proprietário de veículo recebeu uma multa por deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles (art. 220, I do CTB). A referida multa é gravíssima, logo, possui o valor de R\$ 191,54. Se efetuar o pagamento até a data do vencimento, pagará R\$ 153,23. No caso de o proprietário optar pelo não pagamento na data do vencimento, o valor se manterá ao originalmente penalizado.

Vimos nesta Seção a penalidade de multa, que conforme discorrido no início do assunto, possivelmente seja a penalidade com maior impacto sobre os condutores de veículo, em razão de ficar atrelada ao veículo e ao seu não pagamento, além de implicar na impossibilidade de licenciar o veículo, poderá ensejar o recolhimento desse, caso seja flagrado transitando em via pública, o que gerará uma outra penalidade: a apreensão do veículo que será alvo de futuro estudo.

## Seção 6

### Suspensão do Direito de Dirigir

A suspensão do direito de dirigir, conforme a própria denominação indica, significa a proibição de dirigir por determinado período em razão de cometimentos de infrações de trânsito.

Vejamos, inicialmente, o que dispõe o art. 261 do CTB que trata da referida penalidade:

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos, conforme

pontuação indicada no art. 259.

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de

Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem. (BRASIL, 1997a).

O *caput* do art. 261 do CTB trata dos prazos de duração da penalidade de suspensão do direito de dirigir, que se dará pelo prazo mínimo de um mês, até o máximo de um ano, e no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses, até o máximo de dois anos.

De acordo com o *caput* do artigo, o Contran estabelecerá os critérios para aplicação da penalidade. Tal regulamentação se deu por meio da Resolução nº 182/2005, que “dispõe sobre uniformização do procedimento administrativo para imposição das penalidades de **suspensão do direito de dirigir** e de **cassação da Carteira Nacional de Habilitação**”.

Vejamos os principais tópicos da referida Resolução.

A referida resolução prevê que a suspensão do direito de dirigir será imposta quando das seguintes situações (art. 3º):

- I – O infrator, no período de 12 (doze) meses, atingir a contagem de vinte pontos;
- II - O cometimento de determinadas infrações tragam de forma específica a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

Vejamos de forma mais aprofundada cada uma das situações em que poderá ocorrer a suspensão do direito de dirigir.

- A primeira delas diz respeito à suspensão do direito de dirigir sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, no período de 12 (doze) meses (inciso I).

Tal previsão se encontra amparada não somente na Resolução nº 182/2005 do Contran, como também no próprio § 1º do art. 261 do CTB, que assim prevê:

1ª Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos, conforme pontuação indicada no art. 259.

As infrações de trânsito capituladas no CTB são classificadas conforme sua gravidade. O art. 259 do CTB, já estudado, classifica as infrações em 4 grupos com suas respectivas pontuações:

- a. Gravíssima (GS) – 7 pontos;
- b. Grave (GV) – 5 pontos;
- c. Média (M) – 4 pontos;
- d. Leve (L) – 3 pontos.

Em sendo notificado pelo cometimento de alguma infração de trânsito, o condutor poderá (ou não) impetrar recurso junto à JARI, para cancelamento daquela. Na eventualidade de não ter sido deferida (ou caso o condutor não tenha entrado com recurso) a pontuação relativa à infração cometida é lançada no seu prontuário. A cada período de 12 meses, tendo atingido 20 pontos, será instaurado processo administrativo de suspensão do direito de dirigir.

*Exemplo*

Condutor comete no período de 12 meses as seguintes infrações:

Não utilizar o cinto de segurança (art. 167)

**Infração GRAVE – 5 pontos;**

Estacionar o veículo em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (art. 181, XVIII)

**Infração MÉDIA – 4 pontos;**

Avançar o sinal vermelho do semáforo (art. 208)

**Infração GRAVÍSSIMA – 7 pontos;**

Conduzir o veículo que não esteja registrado e devidamente licenciado (art. 230, V)

**Infração gravíssima – 7 pontos.**

Por essas quatro infrações atingiu um total de 23 pontos, os quais serão lançados em seu prontuário, caso não impetre recurso ou tenha impetrado, e os recursos tenham sido indeferidos. Desse modo, responderá processo administrativo para suspensão do direito de dirigir.

É importante destacar que o art. 5º da Resolução nº 182/2005 do Contran prevê que o período de 12 meses começa a ser considerado quando do cometimento

da infração, entretanto, somente depois de esgotados todos os meios de defesa na esfera administrativa é que os pontos serão considerados para fins de instauração do processo administrativo de suspensão do direito de dirigir (art. 6º, *caput*).

Na eventualidade da infração ser alvo de recurso na esfera administrativa ou judicial, os pontos terão efeito suspensivo até o julgamento. No caso do cancelamento da autuação que deu origem à multa e conseqüente pontuação, os pontos são retirados do prontuário do infrator. Em sendo mantida a infração (no caso de indeferimento do recurso), **o prazo para início da contagem dos dozes meses será a data de aplicação da infração de trânsito** (§ 2º do art. 6º).

A referida resolução prevê ainda que será sempre instaurado um único processo administrativo de suspensão do direito de dirigir, mesmo em caso de terem sido computados mais de 20 pontos no prontuário do condutor, no período de doze meses (§ 2º do art. 7º).

- Já a segunda situação elencada pelo art. 3º diz respeito à suspensão do direito de dirigir quando por transgressão às normas estabelecidas no CTB, cujas infrações preveem, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

Tal situação trata da suspensão do direito de dirigir por cometimento de infrações que trazem de forma específica a referida penalidade, independente de terem sido atingidos 20 pontos no período de doze meses.

A regra em questão independe também do prazo, ou seja, a qualquer tempo incorrendo em determinadas infrações estará sujeito a processo administrativo para suspensão do direito de dirigir.

O CTB elenca os seguintes artigos que trazem a penalidade de suspensão do direito de dirigir:

- Art. 165 (dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência);
- Art. 170 (dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos);
- Art. 173 (disputar corrida por espírito de emulação);

- Art. 174 (promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via);
- Art. 175 (utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus);
- Art. 176 (deixar o condutor envolvido em acidente com vítima: I - de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo; II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local; III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia; IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito; V - de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência);
- Art. 210 (transpor, sem autorização, bloqueio viário policial);
- Art. 218 (transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50%);
- Art. 244, I a V (conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor: I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN; II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral; III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda; IV - com os faróis apagados; V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança);
- Art. 278, Parágrafo único, c/c Art. 210 (ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão, para fim de pesagem obrigatória. Parágrafo único. No caso

de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 210 – Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial). (BRASIL, 1997).

*Exemplo*

O art. 210 trata da transposição de bloqueio policial sem autorização. A infração é gravíssima, cujo valor é de R\$ 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta e quatro centavos).

Por ser gravíssima, são computados 7 (sete) pontos no prontuário do condutor/ infrator, conforme dispõe o art. 259 do CTB. Além disso, possui como penalidade: multa, apreensão do veículo e **suspensão do direito de dirigir**.

Assim, mesmo sendo computados apenas sete pontos no prontuário do condutor/ infrator e esgotados todos os recursos na esfera administrativa e eventualmente judicial, e não obtendo sucesso em seu cancelamento, o infrator responderá a processo administrativo de suspensão do direito de dirigir, pois o artigo em questão tem como penalidade, além de multa e apreensão do veículo a **suspensão do direito de dirigir**.

- A Resolução nº 182/2005 do Contran trata ainda do processo administrativo, da defesa, do julgamento e da aplicação da penalidade. Interessa-nos, efetivamente, a aplicação da penalidade, a qual verificaremos a seguir.

O art. 16 da Resolução em questão trata da aplicação da penalidade depois de concluído o processo administrativo.

Art. 16. Na aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir a autoridade levará em conta a gravidade da infração, as circunstâncias em que foi cometida e os antecedentes do infrator para estabelecer o período da suspensão, na forma do art. 261 do CTB, observados os seguintes critérios:

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

de 01 (um) a 03 (três) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas;

de 02 (dois) a 07 (sete) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes;

de 04 (quatro) a 12 (doze) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes.

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

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

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

de 12 (doze) a 24 (vinte e quatro) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes. (BRASIL, 2005).

Conforme previsto no *caput* do art. 16, para aplicação da penalidade, a autoridade de trânsito deverá levar em consideração:

- A gravidade da infração;
- As circunstâncias em que foi cometida;
- Os antecedentes do infrator para estabelecer o período da suspensão.

Feita a análise e concluso o Processo Administrativo, o prazo da suspensão do direito de dirigir poderá ocorrer nos seguintes termos, conforme demonstrado no Quadro a seguir:

Quadro 2 - Apresentação do art. 16 da Resolução nº 182/2005 do Contran

Situação	Condições	Resumo
I – Para infratores não reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses.	a. de 01 (um) a 03 (três) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas <b>em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas</b> ;	- De 01 (um) a 03 (três) meses em não havendo infrações com multas agravadas.
	b. de 02 (dois) a 07 (sete) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas <b>em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes</b> ;	- De 02 (dois) a 07 (sete) meses, <b>havendo infrações com multas agravadas por três vezes</b> .
	c. de 04 (quatro) a 12 (doze) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas <b>em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas, com fator multiplicador de cinco vezes</b> .	- De 04 (quatro) a 12 (doze) meses, <b>havendo infrações com multas agravadas por cinco vezes</b> .
II – Para infratores reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses.	a. de 06 (seis) a 10 (dez) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas <b>em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas</b> ;	- De 06 (seis) a 10 (dez) meses, em não havendo infrações com multas agravadas.
	b. de 08 (oito) a 16 (dezesesseis) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas <b>em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas, com fator multiplicador de três vezes</b> ;	- De 08 (oito) a 16 (dezesesseis) meses, <b>havendo infrações com multas agravadas por três vezes</b> .
	c. de 12 (doze) a 24 (vinte e quatro) meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas <b>em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes</b> .	- De 12 (doze) a 24 (vinte e quatro) meses, <b>havendo infrações com multas agravadas por cinco vezes</b> .

Fonte: Elaboração do autor (2013).

Mesmo presentes os elementos objetivos para aplicação da penalidade (se reincidente ou não e tendo cometido infrações com multas agravadas), ainda assim verifica-se a possibilidade de discricionariedade por parte da autoridade de trânsito para estabelecer o período da suspensão.

Aplicada a penalidade de suspensão do direito de dirigir, o infrator poderá apresentar recurso se assim entender, caso contrário, deverá entregar sua Carteira de Habilitação no órgão de trânsito que aplicou a penalidade.



Na eventualidade de ser impetrado recurso e mantida a penalidade, ou caso o infrator não apresente recurso, será notificado para que entregue sua CNH em até 48 horas, e, ao final do prazo, a penalidade será cadastrada junto ao Renach (*caput* do art. 19 da Resolução nº 182/2005 do Contran).

Caso o infrator não entregue sua CNH e sendo flagrado conduzindo veículo, poderá sofrer as seguintes sanções:

- Autuação pelo art. 162, II - dirigir veículo com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir, que se constitui numa infração gravíssima, multa (com fator multiplicador cinco vezes) e apreensão do veículo;
- Processo administrativo de **cassação do direito de dirigir** nos termos do inciso I do artigo 263 do CTB (§ 3º do art. 19 da Resolução 182/ 2005);

Feito esse estudo da Resolução nº 182/2005 do Contran, que regulamenta o processo administrativo de suspensão de dirigir, retornemos ao art. 261 do CTB, a fim de analisarmos o § 1º do referido artigo.

§ 1º do art. 261 do CTB – Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, prevista no art. 259.

O referido dispositivo informa o referendado pelo inciso I, do art. 3º, da Resolução nº 182/2005, já tratado anteriormente. A exceção feita pelo parágrafo diz respeito ao art. 263 do CTB, que trata da cassação do documento de habilitação. A esse respeito estaremos analisando o assunto em momento oportuno, ainda neste capítulo.

Já o § 2º do art. 261 do CTB informa que **quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.**

Essa situação diz respeito ao preenchimento das condições para devolução do documento de habilitação, sendo elas o **cumprimento do prazo de suspensão do direito de dirigir** e a **realização de curso de reciclagem**. Cumpridos esses dois requisitos, a CNH será devolvida ao seu titular. O art. 20 da Resolução nº 182/ 2005 do Contran referenda essa previsão.

Por último, vejamos uma situação *peculiar* prevista no CTB. Trata-se da infração de transitar em excesso de velocidade capitulada no art. 218, inciso III.

*Exemplo*

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

[...]

**III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):**

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], **suspensão imediata do direito de dirigir** e apreensão do documento de habilitação. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Conforme previsto na penalidade do inciso 3º, verificamos a existência da **suspensão imediata do direito de dirigir**, situação essa ilegal face o CTB – por meio da Resolução nº 182/ 2005 do Contran – determinar que seja assegurado no processo administrativo o direito à ampla defesa, conforme previsão no *caput* do art. 2º da Resolução em epígrafe, bem como por ferir frontalmente o previsto no Inciso LV do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Logo, tal situação, embora prevista, é inócua por ser inconstitucional.

Encerramos assim o estudo de mais uma penalidade, sendo ela a Suspensão do Direito de Dirigir. Verificaremos na sequência dos estudos a penalidade de Apreensão do Veículo.

## Seção 7

### Apreensão do veículo

Trataremos nesta seção da penalidade de apreensão do veículo, a qual consiste na sua retirada de circulação, em razão de não preencher requisitos previstos no CTB.



Para início de estudo, devemos ter bem claro que a apreensão do veículo não deve ser confundida com a remoção do veículo. A **Apreensão** do veículo se constitui numa **PENALIDADE** aplicada pela **Autoridade de Trânsito**, enquanto que a **Remoção** do veículo é uma **MEDIDA**

**ADMINISTRATIVA** aplicada, em maior escala, pelos Agentes de Trânsito.

Previsto no art. 262 do CTB, a apreensão de veículo possui a seguinte redação:

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 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, 1997a).

### **Racha**

Corrida ilegal de automóveis em ruas e avenidas.

Diversos artigos do CTB dispõem sobre a penalidade de apreensão do veículo. Situações como dirigir veículo sem habilitação, ou com habilitação cassada, ou suspenso o direito de dirigir, com habilitação de categoria diferente do veículo que estiver conduzindo, disputando **racha**, exibir manobra perigosa, transpor bloqueio viário policial sem autorização e veículo não licenciado, são exemplos clássicos que preveem a apreensão do veículo.

Nessas situações, em que pese ao agente de trânsito promover a medida administrativa de remoção do veículo, a penalidade de apreensão não se dá de forma imediata quando da constatação da infração pelo agente de trânsito e nem deve se confundir com aquela, como já vimos.

Embora o CTB e a legislação complementar não estabeleçam a forma de processamento da defesa do infrator, diversos doutrinadores entendem – à luz da Constituição Federal de 1988 – que deva ser dado ao infrator o direito à ampla defesa e ao contraditório. Somente após é que deveria ser aplicada a penalidade, contudo, na prática a situação que se apresenta é totalmente diferente.

Tratemos inicialmente do *caput* do art. 262 do CTB.

Art. 262. O veículo apreendido, em decorrência de penalidade aplicada, será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

No que tange à parte final do *caput* do art. 262, o Contran editou a Resolução nº 053/1998, a qual tratou de estabelecer critérios em caso de apreensão de veículos e seu recolhimento aos depósitos.

De modo específico, o art. 3º da referida Resolução indica os prazos, levando em consideração as **circunstâncias** da infração, ou seja, em razão de sua **gravidade**:

Art. 3º O órgão ou entidade responsável pela apreensão do veículo fixará o prazo de custódia, tendo em vista as **circunstâncias da infração e obedecidos os critérios abaixo**:

- I - de 01 (um) a 10 (dez) dias, para penalidade aplicada em razão de infração para a qual não seja prevista multa agravada;
- II - de 11 (onze) a 20 (vinte) dias, para penalidade aplicada em razão de infração para a qual seja prevista multa agravada com fator multiplicador de três vezes;
- III - de 21 (vinte e um) a 30 (trinta) dias, para penalidade aplicada em razão de infração para a qual seja prevista multa agravada com fator multiplicador de cinco vezes. (BRASIL, 1998. Grifo nosso).

Isso significa dizer que dependendo do fator multiplicador da multa (§ 2º do art. 258 do CTB), o período de permanência do veículo em depósito poderá sofrer variações, **cabendo à Autoridade de Trânsito definir o prazo**, com base nas circunstâncias de cometimento da infração e também pelo fator multiplicador dela.

Vejamos um exemplo para cada situação, conforme o fator multiplicador.

I - de 1 (um) a 10 (dez) dias, para penalidade aplicada em razão de infração, para a qual não seja prevista multa agravada;

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:

Infração - média;

**Penalidade** - multa e **apreensão do veículo**;

Medida administrativa - remoção do veículo. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Pelo cometimento dessa infração, o veículo poderá ficar de 01 (um) a 10 (dez) dias apreendido, dependendo das circunstâncias da infração, ou seja, conforme a forma de ocorrência da infração (se em frente de hospital, se o condutor cometeu outras infrações, se é contumaz nesse tipo de infração, entre outras circunstâncias). Caberá à autoridade de trânsito, verificadas as circunstâncias, determinar o prazo de apreensão.

II - de 11 (onze) a 20 (vinte) dias, para penalidade aplicada em razão de infração para a qual seja prevista multa agravada, com fator multiplicador de três vezes;

Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima;

**Penalidade** - multa (**três vezes**) e **apreensão do veículo**.

(BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Nesse exemplo, em razão do fator multiplicador ser de três vezes o período de apreensão, poderá variar de 11 (onze) a 20 (vinte) dias. De igual forma que o inciso anterior, caberá à Autoridade de Trânsito determinar o prazo de apreensão com base nas circunstâncias do cometimento da infração. Assim, a penalidade será maior quanto maior forem os fatos incidentes sobre a infração, como no caso do condutor ter se envolvido em acidente de trânsito, por exemplo.

III - de 21 (vinte e um) a 30 (trinta) dias, para penalidade aplicada em razão de infração, para a qual seja prevista multa agravada com fator multiplicador de cinco vezes.

Art. 162. Dirigir veículo:

(...).

II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

**Penalidade** - multa (**cinco vezes**) e **apreensão do veículo**.

(BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Nesse exemplo, dado ao fato de estar previsto o fator multiplicador de cinco vezes, subentende-se tratar de uma infração de maior gravidade, implicando maior risco à segurança viária. Por tal razão, a penalidade poderá variar de 21 (vinte e um) a 30 (trinta) dias, conforme os incidentes presentes no cometimento da infração, como por exemplo, ser reincidente, desobedecer à ordem de parada, transitar em alta velocidade, entre outros fatores.

Caberá à Autoridade de Trânsito determinar o *quantum* da penalidade com base nas circunstâncias observadas.

O *caput* do art. 262 do CTB prevê também que durante a permanência do veículo em depósito, o ônus caberá ao proprietário. Tal assunto é abordado no § 2º do referido artigo, que prevê:

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

De acordo com o referido dispositivo, é necessário que os débitos relativos à permanência do veículo em depósito sejam quitados. Excetuando-se o pagamento das multas, que enquanto não vencidas permitem recurso e, portanto, não necessitam serem pagas. Porém, os débitos relativos à remoção e estadia deverão ser pagos para liberação/restituição do veículo ao proprietário.

Como o *caput* do art. 262 do CTB prevê que o período máximo de permanência do veículo em depósito seja de 30 (trinta) dias, significa dizer que as despesas relativas a sua estadia só possam ser cobradas por no máximo 30 (trinta) dias.

Essa situação tem ensejado uma série de debates, pois no caso do veículo não ser retirado em até 30 dias, fica a dúvida sobre quem recairão os débitos depois de ultrapassado esse período. Na prática, os encargos de estadia são cobrados na sua totalidade, mesmo que ultrapassados os 30 dias. Ainda assim, efetivamente, a penalidade de apreensão poderá ocorrer por um período máximo de 30 dias.



Convém ainda informar que após 90 (noventa dias) de permanência no pátio (independente por ter sido retido, removido ou apreendido), o veículo será levado a leilão, conforme previsto no art. 328 do CTB e devidamente regulamentado pela Resolução nº 331/2009 do Contran.

O § 1º do art. 262 assim prevê:

- No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

Essa medida visa a deixar em poder da autoridade de trânsito não só o veículo apreendido como também o documento do veículo, permitindo, assim, que ambos fiquem sob sua guarda. Findada a apreensão, veículo e documento são entregues/restituídos ao proprietário.

O § 3º do art. 262 diz respeito às condições que deverão ser preenchidas para liberação do veículo.

- § 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.

Pelo referido dispositivo, não basta apenas que os motivos que ensejaram a apreensão do veículo estejam sanados e que tenha sido cumprida a penalidade: é necessário que sejam reparados eventuais problemas no veículo. Pode-se citar, como, por exemplo: pneu careca, a falta de extintor, alteração de característica (suspensão, combustível, cor), entre outros componentes do veículo que apresentem problemas.

Essa situação é de fácil compreensão, pois se o principal objetivo dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito – SNT – é um trânsito seguro, estando abrangida a preservação da vida, a segurança viária, a fluidez do trânsito, entre outros, seria incoerente acreditar que depois de cumprida a penalidade de apreensão do veículo, a autoridade de trânsito permitisse a liberação de veículos com problemas mecânicos, elétricos ou mesmo com defeito ou falta de equipamentos obrigatórios.

Importante destacar que pelo dispositivo em questão não há necessidade de que os problemas apresentados e que devam ser consertados estejam ligados aos motivos que ensejaram a apreensão do veículo. Assim, pode o veículo ter sido apreendido por disputar corrida por espírito de emulação (o chamado “racha”), conforme previsto no art. 173 do CTB, e depois de cumprida a penalidade ter sido verificado que não possui extintor. Nessa situação e conforme previsto no § 3º, do art. 262, somente terá seu veículo liberado depois de sanada a irregularidade.

O § 4º do art. 262 faz referência ao parágrafo terceiro, determinando:

- 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.

Essa situação diz respeito aos casos em que constatada a irregularidade e não sendo possível resolver o problema no depósito ou pátio, o veículo será liberado mediante autorização para regularização, onde posteriormente – resolvido o problema – apresentar o veículo para conferência por parte da autoridade que o liberou.

### *Exemplo*

Como exemplo, podemos citar o veículo com alteração de característica ligada ao sistema de combustível, em que teria sido instalado indevidamente o GNV (Gás Natural Veicular).

Apresentando essa alteração, dificilmente sua regularização poderia ocorrer em depósito, haja vista a necessidade de pessoal capacitado e equipamentos adequados.

Seria então autorizada a liberação do veículo para o encaminhamento a uma oficina especializada, onde tal deslocamento poderia se dar pelo próprio veículo, por plataforma (guincho) ou por cambão. Depois de regularizado, o veículo seria novamente apresentado à autoridade para verificar se o problema foi sanado.

Faz-se necessário reforçar que o agente de trânsito não aplica a penalidade de apreensão quando de sua atuação, como por exemplo, quando da constatação de condutor demonstrando ou exibindo manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem, com deslizamento ou arrastamento de pneus em via pública (art. 175 do CTB).

Caberá ao agente de trânsito, além da aplicação da autuação de trânsito pela infração cometida, o **recolhimento** do documento de habilitação e a **remoção** do veículo, conforme previsão no próprio artigo. A penalidade será aplicada pela autoridade de trânsito.

Concluimos, assim, o estudo de mais uma penalidade, sendo ela a Apreensão do Veículo. A aplicação da referida penalidade é de suma importância para a segurança viária, em razão das infrações que têm como previsão a apreensão do veículo serem infrações de maior gravidade, prova disso é que o período de apreensão se dará conforme o fator agravador, além das circunstâncias de cometimento da infração. Estudaremos a seguir a penalidade de Cassação da Carteira Nacional de Habilitação.

## **Seção 8**

### **Cassação da Carteira Nacional de Habilitação**

A cassação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH – consiste na perda do direito de dirigir. Diferentemente da suspensão do direito de dirigir, na qual o condutor infrator tem seu direito de dirigir suspenso por determinado período, na

cassação, o direito de dirigir é anulado, ou seja, é como se a pessoa voltasse a não ter habilitação.

A cassação da CNH está capitulada no art. 263 do CTB:

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

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

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN. (BRASIL, 1997a).

O art. 263 apresenta três situações em que poderão ensejar a cassação do documento de habilitação.

A primeira delas diz respeito à cassação quando o condutor, com o direito de dirigir suspenso, for flagrado conduzido qualquer veículo.

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

Conforme tratado, a suspensão do direito de dirigir implica a proibição temporária para dirigir veículo, cuja duração poderá variar de 01 (um) a 12 (doze) meses, em não sendo reincidente, e de 06 (seis) a 24 (vinte e quatro) meses em caso de reincidência na infração de trânsito no período de 12 meses. Para que ocorra a cassação do direito de dirigir, não importa o período da suspensão. Basta que o condutor esteja com o direito de dirigir suspenso e seja flagrado conduzindo veículo.

A segunda situação que poderá ensejar a cassação do documento de habilitação está previsto no inciso II, do art. 263, do CTB.

- II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175.

Essa situação trata daquelas infrações de maior lesividade à sociedade, razão pela qual, em **havendo reincidência dessas infrações, no prazo de doze meses**, será instaurado processo administrativo para cassação da Carteira Nacional de Habilitação, independente da Suspensão do Direito de Dirigir, ou seja, se no inciso I o condutor burlou a proibição, sendo flagrado conduzindo veículo, no inciso II, a regra é que ele foi reincidente em infrações mais graves.

As infrações que poderão ocasionar a Cassação da Carteira Nacional de Habilitação são as seguintes:

Art. 162. Dirigir veículo com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo (inciso III);

Art. 163. Entregar a direção do veículo à pessoa nas condições previstas no artigo anterior;

Art. 164. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 162 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via;

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

Art. 173. Disputar corrida por espírito de emulação;

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

Art. 175 Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus. (BRASIL, 1997a).

O inciso III do art. 263, por sua vez, prevê a possibilidade de cassação do documento de habilitação, quando o condutor for condenado por crime de trânsito.

- III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

Versa o art. 160 do CTB:

Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.

§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados. (BRASIL, 1997).

Os crimes de trânsito de que trata o inciso III são aqueles capitulados nos art. 302 a 312 do CTB. A cassação do documento de habilitação decorre da condenação por crime de trânsito.

Aplicada a sentença penal condenatória ao réu, a Autoridade Judiciária comunicará a decisão ao CONTRAN e ao órgão de trânsito do Estado em que o réu for domiciliado ou residente, para que seja providenciado o registro junto ao sistema Renach.

Buscando regulamentar a matéria, o art. 160 prevê no *caput* que o condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames, para que possa voltar a dirigir de acordo com as normas estabelecidas pelo Contran.

Já o § 1º do referido artigo prevê que em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.

O assunto é tratado na Res. 300/2008 do CONTRAN, que “estabelece procedimento administrativo para submissão do condutor a novos exames, para que possa voltar a dirigir quando condenado por crime de trânsito, ou **quando envolvido em acidente grave**, regulamentando o art. nº 160 do Código de Trânsito Brasileiro”.

Essa previsão tem por objetivo reavaliar as condições do condutor envolvido em acidente grave nos aspectos físico, mental, psicológico e demais circunstâncias que revelem sua aptidão para continuar a conduzir veículos automotores.

No § 2º do art. 160 é apresentado que no caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito **poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados**. Isso significa dizer que a critério da autoridade de trânsito, o documento de habilitação poderá ser apreendido até a realização dos exames e a sua aprovação. É uma situação que apresenta subjetividade na sua adoção, uma vez que a Autoridade de Trânsito do órgão executivo de trânsito poderá ou não apreender o documento de habilitação.

Feitas essas considerações do art. 160 do CTB, em razão de sua relação com o inciso III do art. 263 do CTB, passemos a analisar os §§ 2º e 3º do art. 263.

- O parágrafo primeiro prevê que: **constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.**

Tal dispositivo trata da falsidade documental do documento de habilitação, falsidade essa que pode ser do próprio documento ou dos testes ou mesmo do nome do condutor.

Trata-se de uma situação extremamente recorrente, dada as facilidades para sua obtenção, como valor mais baixo, além de não sujeitar o condutor aos testes previstos na legislação complementar ao CTB, que trata das normas para habilitação de condutores.

Desse modo, sendo constatada a irregularidade, será promovido o cancelamento do documento de habilitação. Tal situação poderá ainda sujeitar o condutor a processo-crime por falsificar documento público (art. 297 do Código Penal) ou por utilizar um documento que sabidamente é falso (art. 304 do Código Penal).

Já o § 2º do art. 263 trata do prazo mínimo que o condutor com documento de habilitação deverá cumprir para poder requerer nova habilitação.

- § 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Conforme dito anteriormente, ao se cassar o documento de habilitação, o condutor deixa de ser considerado habilitado. Será como se nunca tivesse sido habilitado.

Buscando regulamentar o prazo mínimo para cassação, até para que a medida não se tornasse eterna, o § 2º prevê que após 2 (dois) anos de cassação do documento, o infrator poderá requerer nova habilitação, conforme previsto no art. 21 da Resolução nº 182/2005 do Contran.

O assunto é também regulamentado pela Resolução nº 168/2004 do Contran (com suas alterações), que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, de especialização, de reciclagem, entre outras providências.

Os art. 42 e 42A da referida Resolução assim preveem:

Art. 42. O condutor que tiver a CNH cassada poderá requerer sua reabilitação, após decorrido o prazo de dois anos da cassação.

Art. 42A. A reabilitação de que trata o artigo anterior dar-se-á após o condutor ser aprovado no curso de reciclagem e nos exames necessários à obtenção de CNH da categoria que possuía, ou de categoria inferior, preservada a data da primeira habilitação. (Brasil, 2004).

Pelos dispositivos em questão, o condutor deverá:

- a. requerer a sua habilitação após dois anos de cassação;
- b. realizar o curso de reciclagem;
- c. realizar todos os exames necessários à obtenção da categoria que possuía (se assim desejar) ou para categoria inferior.

*Exemplo*

Na eventualidade do infrator ser habilitado na categoria “D” antes da cassação e, decorridos dois anos da cassação, desejar voltar a ter sua habilitação, poderá fazê-lo, desde que realize os exames para voltar a ser habilitado na mesma categoria que possuía antes da cassação. Se desejar, poderá ser habilitado em categoria inferior, ou seja, “B” ou “C”, mas de igual forma deverá se sujeitar aos exames necessários para habilitação.

Conforme estudado na presente Seção, o alvo de Cassação será a CNH. Em relação à PD, o art. 264 do CTB tratava do assunto, porém, o artigo foi revogado por conta da existência de previsão específica, tratada no § 3º do art. 148 do CTB.

O CTB prevê de forma clara que o período de validade da PD é de um ano. Considera-se esse período como sendo um estágio em que o condutor não poderá sofrer nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações de natureza média. Em incorrendo nessas situações, não terá direito ao recebimento da Carteira Nacional de Habilitação – CNH – que é o documento definitivo, devendo se sujeitar a novo processo de habilitação, conforme regras previstas na Resolução nº 168/2004 do Contran.

A bem da verdade, a permanência da penalidade de cassação da permissão para dirigir provocaria um tratamento desigual do condutor/ infrator com PD em relação ao condutor já habilitado (com CNH), pois por existir uma regra específica

que trata do condutor com PD (§ 3º do art. 148 do CTB), não há como tratá-lo como se já estivesse com carteira definitiva.

Daí a razão do veto por parte da Presidência da República, em 1997.

Para finalizar o tópico sobre a penalidade de Cassação da Carteira Nacional de Habilitação, é importante destacar que o processo administrativo para aplicação da referida penalidade é tratado na Resolução nº 182/2005 do Contran, que também trata da penalidade de Suspensão do Direito de Dirigir. Na Seção 9, estaremos estudando a Cassação da Permissão para Dirigir.

## Seção 9

### Frequência obrigatória em curso de reciclagem

A frequência obrigatória em curso de reciclagem é uma das penalidades do CTB, todavia, é aplicada de forma complementar a outras penalidades e é apresentada no inciso VII do art. 256 do CTB.

Nos dizeres de Rizzardo (2008, p. 523):

O curso de reciclagem, na verdade, corresponde mais a uma medida administrativa de reeducação, que se torna necessária em situações de verificação de falta de formação, de habilidades próprias para a direção, ou em se constatando desvios de conduta.

De modo específico, o art. 268 do CTB informa que:

Art. 268. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:

I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;

II - quando suspenso do direito de dirigir;

III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;

IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;

VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN. (BRASIL, 1997).

Passemos a analisar cada um dos incisos do art. 268 do CTB.

- O inciso I do art. 268 do CTB trata da **contumácia** em cometimento de infrações. Nessa situação, abarcam-se aqueles condutores infratores que são contumazes em cometimento de infrações, ou seja, que costumemente cometem infrações de trânsito. Objetivando reeducá-los para uma conduta mais civilizada, impõem-se a aplicação do curso de reciclagem.
- O inciso II trata da aplicação do curso de reciclagem quando o condutor tiver seu **direito de dirigir suspenso**. Nessa situação, a penalidade de frequência obrigatória em curso de reciclagem se constitui numa penalidade complementar à principal, que seria a suspensão de dirigir.
- A terceira situação em que será obrigatória a frequência em curso de reciclagem, diz respeito ao **envolvimento do condutor em acidente de trânsito grave**, em que tenha contribuído, mesmo que não tenha sido instaurado o processo judicial.

Dada a subjetividade do que significa acidente grave, pois a legislação não tipifica de forma clara tal situação, caberá à autoridade de trânsito a aplicação da penalidade em frequência obrigatória em curso de reciclagem. A Resolução nº 300/2011 do Contran regulamenta o assunto, porém, não define o que venha a ser um acidente grave.

Assim, a referida penalidade tem o objetivo de reeducação do condutor, independente do acidente ter ocasionado vítimas lesionadas ou em óbito, ou mesmo somente acidentes com danos materiais, basta que a autoridade de trânsito, entendendo se tratar de envolvimento em acidente grave, determine a realização/aplicação da penalidade.

- A quarta situação prevista no art. 268 do CTB diz respeito à obrigatoriedade de frequência em curso de reciclagem, quando o condutor for **condenado judicialmente por delito de trânsito**.

Essa situação diz respeito às condenações pelo cometimento de delito de trânsito. Como o CTB possui um capítulo que trata especificamente dos crimes de trânsito, entendemos que no caso de o condutor ser condenado por **qualquer um** dos crimes de trânsito, deverá ser submetido à penalidade de frequência obrigatória em curso de reciclagem. Essa previsão tem por objetivo reeducar o condutor para que não volte a cometer crimes de trânsito.

- O inciso V do art. 268 do CTB prevê que a frequência obrigatória em curso de reciclagem se dará **“a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito.”**

A referida regra se mostra subjetiva, visto não haver nenhum elemento objetivo que indique as condições em que devam ser descumpridas, para que seja imposta a referida regra.

Nos dizeres de Rizzardo (2008, p. 524), “faculta-se a medida sempre que se constatar, no motorista, deficiências na direção, a ponto de colocar em risco a segurança do trânsito”.

Como a gama de ações que podem resultar em risco à segurança é muito vasta, como, por exemplo, dirigir sem atenção, em excesso de velocidade próximos a colégios, não respeitar a sinalização, entre outras situações, caberá à Autoridade de Trânsito definir a obrigatoriedade de realização de curso de reciclagem.

- Finalmente, o inciso VI do art. 268 do CTB prevê que a frequência obrigatória em curso de reciclagem poderá ocorrer em **“outras situações a serem definidas pelo CONTRAN”**.

A referida situação não encontra nenhuma aplicação prática, ficando o dispositivo para situações futuras a serem definidas pelo Contran. Porém, deixa uma abertura para que o Contran possa, em momento oportuno e dada uma nova situação posta pelo trânsito e pelos seus condutores, vir a exigir a imposição dessa penalidade.

Encerramos assim o estudo das penalidades de trânsito elencadas no artigo 256 do CTB.

Estudamos as diferentes penalidades e a forma de aplicação de cada um, relacionando com outros dispositivos do CTB e também da legislação complementar (resoluções do CONTRAN).

Passaremos a seguir a estudar as penalidades trazidas pela Resolução nº 390/2011 do Contran, que trata da autuação, notificação e aplicação de penalidades nos casos de infrações cometidas por pessoas físicas ou jurídicas sem a utilização de veículos.

## Seção 10

# Penalidades de trânsito com previsão na Resolução nº 390/2011 do Contran

Conforme discorrido no início do presente capítulo, as penalidades são apresentadas não só em capítulo específico no CTB (Capítulo XVI), mas também na Resolução nº 390/2011 do Contran.

Trataremos, na presente seção, do estudo da penalidade de **multa** trazida pela Resolução nº 390/2011 do Contran.

Na verdade, não se trata de uma nova penalidade, mas sim de uma já existente no CTB, ou seja, da penalidade de multa. Resolvemos dar um tratamento especial para ela por possuir peculiaridades muito específicas, principalmente no que diz respeito a não estar vinculada ao veículo e aos seus valores.

Para estudarmos a resolução em questão é importante destacar que a referida resolução veio regulamentar a aplicação de **autuação, notificação e aplicação de penalidades, nos casos de infrações cometidas por pessoas físicas ou jurídicas, sem a utilização de veículos**, conforme mencionadas no CTB.

Tal situação se fazia necessária em razão de haver previsão de punição para algumas condutas tipificadas como infração no CTB, sem a utilização de veículos, porém, não havia a devida regulamentação da forma a penalizar as pessoas físicas ou jurídicas pelo cometimento de tais infrações.

Desse modo, passaremos a estudar a Resolução nº 390/2011 do Contran, sua forma de aplicação, as autoridades competentes para aplicação das penalidades, o valor das penalidades e pessoas físicas ou jurídicas atingidas.

Vejamos inicialmente o previsto no art. 1º da referida Resolução:

Art. 1º - Regulamentar o processo de **autuação, notificação e aplicação da penalidade de multa referente às infrações de responsabilidade de pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionadas no CTB** nos casos previstos nos artigos 93, 94, 95 caput e §§ 1º e 2º, 174, Parágrafo único, primeira parte, 221, Parágrafo único, 243, 245, 246, 330 caput e § 5º, do CTB.

Os artigos regulamentados pela Resolução nº 390/2011 do Contran são os seguintes:

**Polo gerador de tráfego:** são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária, em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres. (DENATRAN, 2001).

**Art. 93 do CTB** - Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado **sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso** adequadas. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

O artigo em questão trata da aprovação de edificação que possa transformar-se em **polo gerador de tráfego**.

São duas as situações abarcadas pelo art. 93 do CTB:

- a. Sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via;
- b. Sem previsão de área de estacionamento e indicação das vias de acesso.

No primeiro caso (construção sem aprovação), objetiva-se impedir que um empreendimento venha a se transformar num polo gerador de tráfego. Empreendimentos como *shoppings*, universidades, supermercados, hotel, condomínios residenciais ou empresarias, entre outros congêneres necessitam do prévio estudo de impacto de vizinhança, pois por intermédio desse será possível determinar os pontos positivos e negativos do empreendimento e seus impactos sobre a área ou região onde será instalado.

Por essa razão, a implantação de um empreendimento necessita de autorização do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Já a letra “b” diz respeito à instalação de empreendimentos **sem** área para estacionamento e sem a indicação das vias de acesso ao estabelecimento.

Na presente situação, houve a aprovação do empreendimento sem, entretanto, ter sido previsto a área para estacionamento e a indicação das vias de acesso a ele.

Nas duas situações apresentadas, o infrator é o servidor público responsável pela aprovação no órgão competente.

A autoridade de trânsito responsável pela aplicação da penalidade de **multa** é a **Autoridade Municipal** ou **Rodoviária** (entendendo-se essa como sendo a Autoridade Rodoviária de qualquer uma das 03 instâncias administrativas: da União, dos Estados e do Distrito Federal e dos Municípios), dependendo da via em que se deu a irregularidade.

No que tange à penalidade de multa, ela é prevista em 50% do vencimento ou remuneração **diária** do servidor, enquanto permanecer a irregularidade.

**Art. 94 do CTB - Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres**, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. **É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade**, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

O art. 94 do CTB apresenta duas infrações.

- A primeira delas é apresentada no *caput* do artigo, que trata da não sinalização de vias ou calçadas, quando **obstaculizadas por qualquer meio**, devendo, nesse caso, ser imediatamente sinalizada. Em razão de não prever de forma específica qual obstáculo impede a passagem de pedestres, seja na calçada ou na via, entendemos que possa ser qualquer obstáculo, como, por exemplo, um monte de areia, brita, tijolo, entulho, veículos abandonados, caçamba para recolhimento de entulho, árvore, calçada irregular, poste de sinalização/ iluminação, entre várias outras formas de obstaculizar a passagem de pedestres ou veículos.

Essa obstaculização poderá ser temporária, desde que devidamente sinalizada e com a devida autorização da Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via, como no caso de realização de concretagem numa obra lindeira à calçada.

De acordo com a Resolução, o infrator é o **servidor público do órgão com circunscrição** sobre a via, **que tendo conhecimento da situação** não providenciou a devida e imediata sinalização, ou seja, é imprescindível para cometimento dessa infração que o funcionário público esteja ligado ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, e que sabendo do problema não adotou nenhuma providência para retirada do obstáculo e nem tão pouco providenciou a sinalização do local.

A autoridade de trânsito responsável pela aplicação da penalidade de **multa** poderá ser a **Autoridade de Trânsito Municipal ou Rodoviária**, e a penalidade prevista é de **multa** diária de 50% do dia de vencimento ou remuneração do servidor, enquanto permanecer a irregularidade.

Já a outra infração trazida pelo art. 94 está presente no parágrafo único do referido artigo:

- Trata-se da **utilização de ondulações transversais e de**

### **sonorizadores como redutores de velocidade de forma indevida.**

A situação atacada prevê duas situações:

1. Uso de ondulações transversais como redutor de velocidade de forma indevida;
2. Uso de sonorizadores também como redutor de velocidade.

As ondulações transversais, comumente conhecidas com *lombadas* ou *quebra molas*, estão regulamentadas pela Resolução nº 039/1998 do Contran. É extremamente comum a realização de pedidos ao órgão de trânsito com circunscrição sobre a via para colocação de *lombada,s* como forma de reduzir a velocidade dos veículos. O grande problema reside no fato de que as ondulações transversais instaladas apresentam-se totalmente fora dos padrões estabelecidos pela Resolução nº 039/1998 do Contran, constituindo-se efetivamente em verdadeiros *quebra molas*, como são costumeiramente chamados. E é justamente nesse aspecto que há a penalização do Servidor Público do órgão incumbido, não só pela **aprovação** da implantação como também pela **construção**. Assim, há a possibilidade de até dois servidores públicos serem responsabilizados.

A outra situação regulamentada diz respeito ao uso de sonorizadores também como redutor de velocidade. A esse respeito, a Resolução nº 336/2009 do Contran é **taxativa**, ao **proibir** o uso de sonorizadores como redutores de velocidade.

Nessa situação, a exemplo da anterior, a penalização recai sobre o Servidor Público do órgão incumbido, não só pela **aprovação** da implantação como também pela **construção**. Assim, há a possibilidade de que mais de um servidor público seja responsabilizado.

A penalidade a ser aplicada pela não observância do previsto na legislação é de multa diária de 50% ao dia de vencimento ou remuneração do servidor enquanto permanecer a irregularidade. **A autoridade de trânsito responsável pela aplicação da penalidade é a Autoridade de Trânsito Municipal ou Rodoviária** (da União, dos Estados e dos Municípios), dependendo da via em que se deu a infração.

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

§ 1º **A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.**

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, **com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.**

O art. 95 apresenta **cinco infrações diferentes**. Vejamos cada uma delas, iniciando pelo *caput* do artigo onde são apresentadas **duas** infrações:

- a. Iniciar **obra** que perturbe ou interrompa a circulação ou a segurança de veículos e pedestres sem permissão;
- b. Iniciar **evento** que perturbe ou interrompa a circulação ou a segurança de veículos e pedestres sem permissão.

#### **Obra**

Prédio em construção.  
(Aulete, 2013).

No caso da infração da letra “a”, o infrator é o responsável pela execução da **obra** (proprietário ou executor).

Para que possa iniciar uma obra que venha a interromper a circulação ou a segurança de veículos e pedestres, o proprietário ou executor deverá solicitar prévia autorização da Autoridade de Trânsito. A permissão a que se refere a situação apresentada não diz respeito à obra propriamente dita, mas sim às ações que serão realizadas na via e que venham a interromper a passagem de veículos ou de pedestres, como, por exemplo, a descarga de materiais, a concretagem da edificação, a entrada e saída de veículos, entre outras situações congêneres.

#### **Evento**

Acontecimento social, cultural, artístico etc., como festa, solenidade, espetáculo etc.  
(Aulete, 2013).

Já no caso da infração da letra “b”, o infrator é o **promotor do evento**.

Nessa situação, em desejando realizar algum evento na via pública, o organizador deverá solicitar a devida permissão à Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via. Essa previsão está muito bem apresentada no *caput* do art. 95 do CTB.

Em ambos as situações apresentadas (obra ou evento indevidos), a autoridade com competência para aplicar a penalidade é a Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via, podendo ser a **municipal ou rodoviária**.

A penalidade de multa a ser aplicada varia de 50 UFIRs a 350 UFIRs, a critério da autoridade de trânsito e conforme o impacto na segurança e na fluidez do trânsito, segundo critérios estabelecidos pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

- No § 1º do art. 95 CTB, são apresentadas outras **duas** infrações:
  - » **Não sinalizar a execução ou manutenção da obra**, cujo infrator é o responsável pela execução da obra (proprietário ou executor);
  - » **Não sinalizar a execução ou manutenção do evento**, cujo infrator é o promotor do evento.

As situações apresentadas dizem respeito àquelas tratadas anteriormente e previstas no *caput* do art. 95 do CTB, porém, nas situações ora atacadas, as infrações dizem respeito a não sinalização da obra ou evento. Assim, o responsável pela obra ou mesmo o organizador do evento até poderão ter autorização para realizar a obra ou evento, porém, caso não sinalizem corretamente, serão penalizados de acordo com o § 1º do art. 95 do CTB.

Em ambos os casos, a multa poderá variar de 50 UFIRs a 350 UFIRs, a critério da autoridade de trânsito e conforme o impacto na segurança e na fluidez no trânsito, segundo critérios estabelecidos pelas autoridades com circunscrição sobre a via. A competência para aplicação da penalidade cabe à **autoridade de trânsito municipal ou rodoviário**, conforme o local da infração.

- No § 2º do art. 95 é prevista a seguinte infração:
  - » Não avisar a comunidade com 48 horas de antecedência sobre a interdição da via, indicando caminho alternativo.

Essa infração trata da responsabilidade do Servidor Público do órgão com circunscrição sobre a via, que tendo conhecimento prévio da interdição da via pública por conta da realização de uma obra ou evento, não providencia o aviso à comunidade pelos meios de comunicação social com 48 horas de antecedência, indicando os caminhos alternativos que poderão ser utilizados pela comunidade. Esse Servidor Público não será penalizado, salvo por situações emergenciais, como a necessidade de intervenção na via, em virtude de uma queda de barreira, manifestação, greve, obra emergencial etc.

A penalidade é de multa diária de 50% do dia de vencimento ou remuneração do servidor enquanto permanecer a irregularidade. A competência para aplicação da penalidade cabe à **autoridade de trânsito municipal ou rodoviário**, conforme o local da infração.

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

O referido artigo objetiva punir **quem promove** (ou mesmo participa) competição esportiva, eventos organizados, exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo, **sem a permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via**.

O objetivo do art. 174 do CTB é proporcionar segurança aos participantes e aos espectadores.

Para que isso ocorra, é imprescindível que a Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via tenha conhecimento e exija as devidas providências, como, por exemplo, aquelas previstas no art. 67 do CTB ou mesmo em legislação complementar, como no caso da colocação de arquibancadas, há a necessidade de apresentação da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), a ser fornecida por profissional legalmente cadastrado junto ao CREA (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia). Somente depois de preenchidos todos os requisitos exigidos é que a Autoridade de Trânsito autorizará a realização da competição

O responsável pela infração é o **promotor do evento** e a competência para aplicação da penalidade cabe à **Autoridade de Trânsito Municipal ou Rodoviário**, conforme o local da infração. A multa a ser aplicada é **gravíssima, multiplicada cinco vezes**, o que dá um valor total de R\$ 957,70.

**Art. 221 do CTB** - Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

**Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.** (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

O alvo da presente infração não é o *caput* do art. 221 do CTB, mas o parágrafo único, que prevê a punição para quem **confecciona, distribui ou coloca em veículo próprio ou de terceiros** placas de identificação não autorizadas pela regulamentação do Contran.

A infração em questão diz respeito à utilização de placas não regulamentadas pelo Contran, como, por exemplo, utilizar placa em tamanho diferente, com letras em tamanho e formatado não autorizados, entre outras situações.

No caso em tela, não se vislumbra a falsidade da placa do veículo, como, por exemplo, com numeração raspada, números falsificados, entre outras situações que ensejem a prática de falsidade, mas sim, a desconformidade com o previsto na regulamentação sobre os padrões de placas a serem utilizadas nos veículos. A Resolução nº 231/2007 do Contran estabelece o Sistema de Placas de Identificação de Veículos, estando previsto no Anexo da referida resolução as especificações que as placas devem obedecer.

A infração é de natureza média, e o responsável pelo cometimento da infração é o fabricante, distribuidor e/ ou instalador das placas irregulares. A competência para aplicação da penalidade cabe à **Autoridade de Trânsito Estadual**.

**Art. 243 do CTB** - Deixar a **empresa seguradora de comunicar** ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de **perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos**:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - Recolhimento das placas e dos documentos. (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

O art. 243 do CTB visa a punir a **seguradora** que não comunica ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de **lhe devolver as respectivas placas e documentos**. Por conta do enunciado, não fazer menção a qual órgão executivo de trânsito deva ser feita a comunicação, entendemos se tratar do órgão executivo dos Estados ou do DF, uma vez que é o responsável pelo registro e licenciamento de veículos.

Tal comunicação se faz necessária a fim de que o veículo sinistrado e que tenha decretada a sua perda total seja baixado junto ao sistema Renavam, cabendo tal atribuição à empresa seguradora que é a responsável/proprietária do veículo.

#### **Cabrito**

Carro adulterado em seus componentes de identificação, via de regra, o veículo é produto de sinistro, furto, roubo ou receptação.

Visa a impedir ainda que a placa, documento ou mesmo a numeração do chassi do veículo sinistrado venham a ser utilizados por terceiros em eventuais veículos roubados ou furtados, com o propósito de adulterá-los, a fim de serem legalizados, os chamados **cabritos**.

A infração é de natureza grave tendo como penalidade a multa no valor de R\$ 127,69. Além disso, as placas e o documento do veículo deverão ser recolhidos. A competência para aplicação da penalidade cabe à **Autoridade executiva de Trânsito Estadual ou do Distrito Federal**.

**Art. 245 do CTB** - Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

**Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.**

(BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

O artigo em questão tem o propósito de impedir que a via seja utilizada para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos sem a autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, independente de a situação estar provocando riscos. Trata-se de uma medida cautelar para a não ocorrência de problemas futuros.

O responsável pela infração poderá ser a pessoa jurídica ou física proprietária do estabelecimento ou do imóvel, conforme o caso. A penalidade de multa é de natureza grave (R\$ 127,69), tendo ainda a medida administrativa de remoção da

mercadoria ou do material, e a competência para aplicação da penalidade cabe à **Autoridade de Trânsito Municipal ou Rodoviário**, conforme o local da infração.

**Art. 246 do CTB** - Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.

**Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de emergência, às expensas do responsável, ou, se possível, promover a desobstrução.** (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

Da mesma forma que o art. 94 do CTB, o art. 246 trata da não sinalização de vias ou calçadas, quando obstaculizadas por qualquer meio ou quando da obstaculização da via indevidamente, só que no caso do art. 246 do CTB, a responsabilidade é da pessoa física ou jurídica, responsável pela obstrução ou não sinalização.

O parágrafo único do art. 246 prevê ainda que a autoridade de trânsito deverá providenciar a sinalização de emergência às custas do responsável, ou, se possível, realizar a desobstrução.

A multa prevista pela obstrução ou não sinalização é de natureza **gravíssima**, agravada **em até cinco vezes**, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança do local. A competência para aplicação da penalidade cabe à **Autoridade de Trânsito Municipal ou Rodoviário**, conforme o local da infração.

**Art. 330 do CTB** - Os estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, **são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência**, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.

§ 1º Os livros indicarão:

I - data de entrada do veículo no estabelecimento;

II - nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;

III - data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;

IV - nome, endereço e identidade do comprador;

V - características do veículo constantes do seu certificado de registro;

VI - número da placa de experiência.

**§ 5º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.** (BRASIL, 1997a. Grifo nosso).

O artigo 330 do CTB trata de **quatro situações** distintas no que diz respeito ao registro em livro próprio, quando da utilização de placa de experiência. São elas:

- a. **Não executar a escrituração de livro** de registro de entrada/ saída e de uso placa de experiência;
- b. **Atrasar a escrituração de livro** de registro de entrada e saída e de uso placa de experiência;
- c. **Fraudar a escrituração de livro** de registro de entrada/saída e de uso placa de experiência;
- d. **Recusar a exibição de livro** de registro de entrada/saída e de uso placa de experiência.

O responsável pelo cometimento das infrações é a empresa proprietária do estabelecimento. A **multa** a ser aplicada em caso de qualquer uma das irregularidades é **gravíssima**, e a autoridade de trânsito responsável pela aplicação da penalidade é a **Autoridade executiva de Trânsito Estadual ou do Distrito Federal**.

Encerramos o estudo das penalidades apresentadas na Resolução nº 390/2011 do Contran, que responsabiliza as pessoas físicas ou jurídicas pelo cometimento de infrações sem a utilização de veículos.

Encerramos assim o estudo das diferentes penalidades de trânsito previstas no CTB e em legislação complementar, e a forma de aplicação de cada uma delas.

Vimos no presente capítulo:

- Penalidades capituladas no art. 256 do CTB;
- Penalidades previstas na Resolução 390/2011 do CONTRAN (infrações sem a utilização de veículos);
- Penalidade de suspensão do direito de dirigir aplicada pela Autoridade Judiciária em razão do cometimento de crimes de trânsito.

Para fixação do assunto segue abaixo quadro de síntese das penalidades de trânsito.

Quadro 3 - Aplicação das penalidades de trânsito previstas no art. 256 do CTB, na Resolução 390/2011 do CONTRAN.

<b>Penalidade de trânsito</b>	<b>Quando de sua aplicação</b>	<b>Duração da penalidade</b>	<b>Autoridade competente</b>
<b>Advertência</b> por Escrito, art. 267, CTB, c/c Res. 404/12 CONTRAN	- Infrações médias ou leves não sendo reincidente na mesma infração nos últimos doze meses.		Estadual, Municipal ou Rodoviária
<b>Multa</b> (art. 260, CTB)	- De acordo com a previsão contida na infração. Poderá ser agravada em 3, 5 ou 10 vezes.		Estadual, Municipal ou Rodoviária
<b>Suspensão do direito de dirigir</b> (art. 261, CTB)	- Quando no período de um ano atingir 20 pontos; - Por infração que tenha como penalidade a suspensão.	- De 1 a 12 meses. Sendo reincidente de 6 meses a 2 anos	Estadual
<b>Apreensão do veículo</b> (art. 262, CTB)	- Quando do cometimento de determinadas infrações conforme a previsão.	- Até 30 dias, conforme o fator multiplicador da infração	Estadual e Rodoviária
<b>Cassação da CNH</b> (art. 263, CTB)	a) Quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo; b) no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175; e, c) quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.	- Mínimo 2 anos	Estadual
<b>Frequência obrigatória em curso de reciclagem</b> (art. 268, CTB)	a) Quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação; b) quando suspenso do direito de dirigir; c) quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial; d) quando condenado judicialmente por delito de trânsito; e) a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito; e, f) em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.		Estadual
<b>Multa</b> sem a utilização de veículos (Resolução 390/2011 do CONTRAN)	- Quando do cometimento de infrações praticadas por pessoas físicas ou jurídicas sem a utilização de veículos. Infrações presentes no Anexo II da Res. 390/11.		Estadual, Municipal ou Rodoviária

Fonte: Elaboração do autor (2013).

# Capítulo 3

## Crimes de Trânsito: aspectos gerais

*João Mário Martins*

**Habilidades** Conhecer as medidas administrativas, seu conceito e aplicação.  
Entender o papel e as competências das autoridades de trânsito.  
Conhecer as penalidades de trânsito, seu conceito e aplicação.  
Identificar os crimes de trânsito e as suas caracterizações;

**Seções de estudo**

- Seção 1:** Segurança no trânsito: fundamento constitucional e infraconstitucional
- Seção 2:** O direito penal e o trânsito
- Seção 3:** O conceito de crimes de trânsito e suas aplicações penais e processuais
- Seção 4:** Introdução ao estudo dos crimes de trânsito em espécie
- Seção 5:** Homicídio culposo
- Seção 6:** Lesão corporal culposa
- Seção 7:** Omissão de socorro
- Seção 8:** Fuga de responsabilidade
- Seção 9:** A influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência
- Seção 10:** Violação de suspensão e direção de veículo
- Seção 11:** Participar de disputa não autorizada
- Seção 12:** Dirigir sem habilitação
- Seção 13:** Entrega de veículo à pessoa não habilitada
- Seção 14:** Velocidade incompatível
- Seção 15:** Fraude em acidente de trânsito

## Seção 1

# Segurança no trânsito: fundamento constitucional e infraconstitucional

Preliminarmente, é fundamental entendermos que a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 – CRFB/88 – traz a previsão expressa do direito à Segurança Pública em seu preâmbulo, arts. 5º, 6º e 144. Esse é considerado um direito difuso (transindividual, indivisível, cujos titulares são pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato), nos termos dos artigos 5º e 6º, transcritos na sequência.

Título II

Dos Direitos e Garantias Fundamentais

Capítulo I

Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos

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

[...]

Capítulo II

Dos Direitos Sociais

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. [...] (BRASIL, 1988)

A segurança pública é considerada dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, sendo exercida para a preservação da ordem e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, conforme disposto no art. 144, *caput*, da CRFB/88.

Implica a garantia dos valores relativos à inviolabilidade do direito à vida, liberdade, igualdade, segurança e propriedade (art. 5º, *caput*, da CRFB/88), assegurados nos termos dispostos nos incisos do art. 5º e no *caput* do art. 6º da CRFB/88. Por se tratar de um direito difuso que deve ser assegurado pelo Estado, havendo sua violação por omissão, incide o art. 5º, XXXV, da CRFB/88, cabendo o ajuizamento de ação civil pública (art. 129, III da CRFB/88 e art. 1º, IV, da Lei n. 7.347 de 1985) pelos órgãos legitimados.

Trata-se de um direito interconectado a diversos outros. Nesse sentido, Santin (2004, 78-79) ensina que o direito à segurança pública consiste num requisito essencial à fruição dos demais direitos humanos e acrescenta:

O direito à segurança enfeixa uma gama de direitos, pela sua característica de liberdade pública e até mesmo componente do direito da personalidade, por conter relações públicas e privadas, seja nas prestações estatais positivas e negativas como no respeito mútuo dos cidadãos à incolumidade e patrimônio alheios e na contribuição à preservação da ordem pública. As liberdades públicas são os direitos do homem, originários do direito natural, convertidos em direitos humanos ou direitos e garantias fundamentais, tais como à vida, liberdade e incolumidade pessoal [...]. Os direitos à personalidade dizem respeito diretamente ao relacionamento entre os cidadãos, como exemplos, os direitos à honra, imagem, intimidade, liberdade de expressão, pensamento, religião, trabalho e informação.

Pode-se então afirmar que a segurança pública é exercida para a preservação dos **direitos fundamentais ou direitos humanos**. Portanto, as medidas tomadas pelos órgãos incumbidos da Segurança Pública devem visar à preservação dos direitos fundamentais, ou seja, promover a dignidade de pessoa humana e possibilitar a paz social.

Direitos humanos são heranças da comunidade internacional. Trata-se da própria história do homem, de suas lutas entre séculos e milênios, na busca de justos reconhecimentos quanto às suas necessidades vitais ou da Humanidade como um todo. É o asseguramento das garantias fundamentais, dentre elas o respeito à dignidade [...] são os direitos inalienáveis, inderrogáveis, irrenunciáveis, imprescritíveis e essenciais à convivência social. (MAIA NETO, 2003, p. 4)

Parece-nos bastante interessante explicar qual é o entendimento da expressão dignidade da pessoa humana. O professor Ingo Wolfgang Sarlet (2006, p.4) conceitua a dignidade da pessoa humana como sendo a:

Qualidade intrínseca e distintiva de cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa e corresponsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.

Para Silva (1993, p. 96):

A dignidade da pessoa humana é um valor supremo que atrai o conteúdo de todos os direitos fundamentais do homem, desde o direito a vida [...] não podendo reduzir-se o sentido da dignidade humana à defesa dos direitos pessoais tradicionais, esquecendo-a no caso dos direitos sociais, ou invocá-la para construir 'teoria do núcleo da personalidade' individual, ignorando-a quando se trate de direitos econômicos, sociais e culturais.

Sobre a importância do direito à segurança pública para a preservação dos direitos fundamentais ou humanos, assinala Sarlet (2003, p. 4):

[...] onde não houver respeito pela vida e pela integridade física do ser humano, onde as condições mínimas para uma existência digna não forem asseguradas, onde a intimidade e a identidade do indivíduo forem objeto de ingerências indevidas, onde sua igualdade relativamente aos demais não for garantida, bem como onde não houver limitação do poder, não haverá espaço para a dignidade da pessoa humana, e esta não passará de mero arbítrio e injustiças.

O direito à Segurança Pública está também previsto de forma expressa nos artigos 7º, 12, 13 e 15 da Convenção Americana de Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica) de 1969 (BRASIL, 1969), como condição indispensável ao exercício do direito à liberdade e mecanismo limitador ao direito de reunião, circulação e residência, pensamento e expressão, religião e associação, tendo por objetivo a segurança de todos e o bem comum.

Em relação às denominadas ondas ou gerações de direitos, a concepção é atualmente criticada, pois os direitos humanos devem ser concebidos como um todo harmônico (MAIA NETO, 2003, p. 5); a Segurança Pública aparece invariavelmente de forma expressa ou como meio para a proteção de outros direitos.

Normalmente são considerados de primeira geração ou direitos de liberdade, os direitos civis e políticos (liberdade, vida, opinião); de segunda geração ou direitos de igualdade, os direitos sociais, culturais, econômicos e coletivos (trabalho, assistência social, educação, cultura, saúde); de terceira geração ou de solidariedade (paz, desenvolvimento) e direitos coletivos e difusos (consumidor, meio ambiente e criança); de quarta geração (democracia, informação, pluralismo). (BONAVIDES, 2003. p. 563-571)

Considerando o exposto, vê-se que o direito à segurança pública enfeixa uma série de outros, tem por função materializar os direitos fundamentais e preservar a ordem pública e a incolumidade da pessoa e do patrimônio, visando à paz social.

Nesse contexto, também o trânsito em condições seguras está inserido no conceito de segurança pública, devendo ser promovido por todas as instituições públicas e privadas que atuam nessa área, assim como pelo cidadão individualmente.

Trata-se de um direito expressamente assegurado no art. 1º, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelece: “o trânsito em condições seguras é um direito de todos [...]”.

Sobre a responsabilidade individual de cada pessoa para um trânsito em condições seguras, o art. 28 do CTB dispõe que o motorista deve dirigir o veículo “[...] com atenção e cuidados indispensáveis à segurança no trânsito”.

Constata-se que a segurança no trânsito é um direito que possui fundamento constitucional e infraconstitucional. As instituições que atuam diretamente nesta área, bem como cada cidadão, têm o dever de fazer com que esse direito seja universalizado.

## Seção 2

### O direito penal e o trânsito

O Direito tem o objetivo de regular o convívio social, assegurar a coexistência humana, garantir ambiente de respeito mútuo e paz. Assim, os seres humanos têm estabelecido, ao longo da história, determinadas regras que garantam esse convívio harmônico, algumas das quais estabelecem sanções aos que as violarem.

Certas violações à norma (ilícitos jurídicos) acarretam apenas sanções civis ou administrativas. Contudo, ressalta Mirabete (2006) que nem sempre esses meios menos incisivos reputam-se suficientes para coibir as condutas ilícitas mais graves e para a proteção dos valores fundamentais à convivência social. Explica o autor que, verificando-se essa insuficiência, justifica-se a aplicação do Direito Penal.

Assim sendo, para Capez (2003), o Direito Penal detém a função de selecionar os comportamentos humanos mais graves e perniciosos à coletividade, ou seja, aqueles capazes de colocar em risco valores fundamentais para a convivência social, tais como a vida, a integridade física, a saúde e a liberdade, e descrevê-los como infrações penais, cominando-lhes, em consequência, as respectivas sanções.

Nesse sentido, Zaffaroni e Pierangeli (2006) entendem que a meta primacial do Direito Penal deve ser a proteção dos bens jurídico-penais essenciais ao indivíduo e à comunidade.

Importa, portanto, que se conceitue o que seja bem jurídico. Segundo Roxin (2006, p. 18-9):

Podem-se definir os bens jurídicos como circunstâncias reais dadas ou finalidades necessárias para uma vida segura e livre, que garanta todos os direitos humanos e civis de cada um na sociedade ou para o funcionamento de um sistema estatal que se baseia nestes objetivos.

Ressalte-se que nem todo bem jurídico, contudo, recebe a tutela penal. O bem jurídico protegido pelo Direito Penal é, na concepção de Assis (2007, p. 17), aquele que demanda uma proteção especial, “[...] por se revelarem insuficientes, em relação a ele, as garantias oferecidas pelo ordenamento jurídico, em outras áreas extrapenais.” O direito, portanto, identifica e seleciona os bens mais caros ao grupo social e os denomina bens jurídicos-penais.

Conclui-se, dessa forma, que o Direito Penal deve assegurar que sejam preservados os direitos e as garantias fundamentais dos cidadãos. Assim, o direito penal tem uma função importante a desempenhar no que tange à segurança do trânsito.

## 2.1 A política criminal e os crimes de trânsito

Para abordar as atuais tendências da política criminal no que tange à segurança do trânsito, necessário primeiro que se compreenda o que é política criminal. Zaffaroni e Pierangeli (2006, p. 116) postulam: “[...] política criminal é a ciência ou a arte de selecionar os bens (ou direitos), que devem ser tutelados jurídica e penalmente, e escolher os caminhos para efetivar tal tutela, o que ineludivelmente implica a crítica dos valores e caminhos já eleitos.”

Rocha (2000, p. 23), por sua vez, além de conceituar política criminal, descreve suas principais funções da seguinte maneira:

[...] conjunto de princípios e recomendações que orientam as ações da justiça criminal, seja no momento da elaboração legislativa ou da aplicação e execução da disposição normativa. Coerente com a opção política fundamental do Estado, a política criminal define o que deve ser considerado comportamento delitivo e quais são as estratégias mais adequadas ao combate à delinquência. No que diz respeito às estratégias de atuação prática da Justiça, a política criminal efetivamente influencia a escolha e desenvolvimento dos procedimentos necessários à investigação, processo e julgamento dos delitos.

Na mesma senda dos autores supracitados, Batista (2005, p. 34) postula:

Do incessante processo de mudança social, dos resultados que apresentem novas ou antigas propostas do direito penal, das revelações empíricas propiciadas pelo desempenho das instituições que integram o sistema penal, dos avanços e descobertas da criminologia, surgem princípios e recomendação para a reforma ou transformação da legislação criminal e dos órgãos encarregados de sua aplicação.

Da análise dos conceitos supra-apresentados, depreende-se que a política criminal é a responsável por orientar tanto a criação quanto a aplicação da lei penal, adequando-a aos princípios norteadores do Estado. Assim, cabe à política criminal dentro do Estado Constitucional e Democrático de Direito, segundo Rocha (2000, p. 144):

[...] preservar as garantias individuais, com destaque ao princípio da legalidade dos delitos e das penas, bem como estimular a visão pluralista da sociedade, reconhecendo os diferentes subsistemas valorativos, para promover repressão estritamente vinculada à necessidade da intervenção estatal para evitar novos conflitos. Conferindo prevalência aos critérios sociais de responsabilidade, à política criminal cabe apontar mecanismos de seletividade estrutural das demandas socialmente relevantes, bem como estimular a cumplicidade funcional entre as instituições e as comunidades diretamente envolvidas nas atividades repressivas.

Entre os aspectos acima ressaltados sobre a política criminal no atual contexto do Estado brasileiro, vale destacar o fato de que a repressão deve se reduzir ao necessário para evitar novos conflitos. De fato, Alves (1998) assevera ser essa uma tendência não só no Brasil, mas em diversos países.

Segundo o autor, as reformas penais contemporâneas manifestam uma humanização do Direito Penal, evidenciada pela diminuição da esfera de aplicação da lei penal e das penas privativas de liberdade, que são substituídas por outras penas que recaem sobre outros direitos.

Essa diminuição da recorrência ao Direito Penal é o principal postulado do movimento de minimalismo penal. Sobre o minimalismo, Biachini (s.d., p. 6) assevera: “Tal modelo engloba inúmeras propostas, todas vinculadas [...] à defesa da contração, em maior ou menor nível, do Direito repressivo.”

Almeida (2004, p. 21) destaca que o minimalismo pode ser sintetizado na seguinte expressão: “Mínima intervenção com máximo de garantias.”

Importante ressaltar, como bem destaca Gomes (2006, p. 51), que a proposta do Direito penal mínimo não é a acabar com o Direito penal, mas sim utilizá-lo racionalmente:

A doutrina do Direito Penal mínimo reconhece certa utilidade social ao sistema (leia-se: reconhece, em princípio, sua legitimação) e parte da consideração de que se o Direito penal desaparecesse não acabaria, mesmo assim, a reação contra o delito (pois nenhuma sociedade pode conviver sem controle) e seu lugar poderia ser ocupado por outras formas de controle social muito mais inseguras e totalitárias que a atual e provavelmente sem as garantias mínimas exigidas pelo atual estágio da nossa civilização. A clara proposta do Direito penal mínimo, como se vê, não é acabar com o Direito penal, senão minimizar sua utilização para a resolução dos conflitos penais, não só reduzindo seu âmbito de aplicação, senão também a intensidade ou o grau da resposta estatal, especialmente quando se trata da pena de prisão.

Esclarecedoras são também as considerações de Coelho (2001, p. 139) sobre o minimalismo:

Ora, o minimalismo propugna que a redução de abrangência da esfera penal não se dê de maneira aleatória, mas sim resguardando o sistema repressivo e punitivo para o combate de condutas que ofendam direitos humanos fundamentais de maneira relevante. Isso possibilita um incremento de efetividade do sistema penal sob dois aspectos prioritários: uma redução da quantidade de hipóteses previstas como crimes possibilita uma maior organização, concentração de esforços e fiscalização nas atividades repressivas e punitivas que significam respostas estatais à criminalidade, o que diminuiria a sensação de omissão do Estado e impunidade de infratores. Sob outro aspecto, possibilita a racionalização das atividades punitivas, o que potencializa que seja reestruturado o sistema de penas, de maneira que a privação da liberdade seja uma última hipótese, e, mesmo quando adotada, não tenha o caráter de inutilidade que hoje possui.

A ideia de contração do direito penal proposta pelos minimalistas contrapõe-se a outro movimento de política criminal: o movimento da lei e da ordem. Segundo Almeida (2004, p. 97):

Este movimento surgiu nos Estados Unidos da América como uma reação ao crescimento dos índices de criminalidade, mormente a partir da década de 70. a pena de morte, que estava suspensa, foi restabelecida em 1976 e novas leis e políticas duríssimas de combate ao crime foram adotadas.

Sobre o surgimento do movimento lei e ordem, aduz Bianchini (s.d., p. 2):

Esta nova perspectiva passa a dominar o cenário político-social, tendo sido responsável pela edição de inúmeras leis cujas características principais repousam na idéia de que o Direito penal deve representar um instrumento de combate à criminalidade, sendo que para tal há que se instituir uma ordem penal o máximo possível repressiva, reduzindo cada vez mais benefícios de ordem penal e processual penal.

Almeida (2004) destaca que, a despeito de a CRFB/88 trazer em seu bojo princípios que deveriam suscitar a retração da legislação penal, o que se tem notado é que ainda se verifica uma hipertrofia legislativa, bem como a aprovação de leis retrógradas quanto ao respeito aos direitos e garantias individuais, como a Lei 8.072/90 – Lei dos Crimes Hediondos.

Alves (1998, p. 305) alerta para a ineficiência dos mecanismos de lei e ordem, postulando:

Outra ilusão que ainda persiste é a de que medidas penais severas, rigorosas – como o apelo emocional à pena de morte para punir certos delitos que se julgam bárbaros ou para certos criminosos que se julgam irrecuperáveis ou incorrigíveis – eliminariam, por seu falso ou pretenso efeito intimidativo ou exemplar, a delinquência. Ora, a criminalidade é efeito de certas condições ou fatores, não é causa de si mesma, e somente eliminando-se ou reduzindo-se a influência de tais fatores, é que a criminalidade poderá ser reduzida, pois ela não depende para o seu aumento ou diminuição da aplicação de penas mais rigorosas.

Outro movimento político-criminal que precisa ser brevemente abordado é o movimento abolicionista. Enquanto o movimento lei e ordem prega a maximização do direito penal, o abolicionismo prega, em linhas gerais, sua extinção.

Marchi Júnior (2006, publicação sem número de páginas) sintetiza da seguinte maneira o pensamento abolicionista:

As doutrinas abolicionistas impugnam como ilegítimo o direito penal - não admitindo moralmente nenhum possível fim como justificador dos sofrimentos que ocasiona - e consideram vantajosa a abolição da forma jurídico-penal da sanção punitiva para dar lugar às medidas pedagógicas e outros meios informais de controle social. [...] A proposta abolicionista, de um modo geral, procura satisfazer diversas expectativas sociais durante a solução do problema criminal, tais como a conciliação entre os envolvidos, a reparação do dano causado tanto à vítima como à comunidade e, principalmente, a pacificação das relações sociais.

Uma das principais críticas tecidas à teoria abolicionista diz respeito ao fato de que se o Estado não exercer a função punitiva, os indivíduos poderão querer reivindicar tal prerrogativa para si, gerando uma anarquia punitiva, como bem esclarece Ferrajoli (1995, *apud* Alice Bianchini, s.d., p. 5):

Ao monopolizar a força, delimitar seus pressupostos e modalidades e excluir seu exercício arbitrário por parte de sujeitos não autorizados, a proibição e a ameaça penal protegem as possíveis partes ofendidas contra os delitos, enquanto que o juízo e a imposição da pena protegem, por paradoxal que possa parecer, aos réus (e aos inocentes de quem se suspeita como réus) contra vinganças e outras reações mais severas. Sob ambos os aspectos a lei penal se justifica enquanto lei do mais fraco, orientada à tutela de seus direitos contra a violência arbitrária do mais forte.

Considerando as ponderações acerca do movimento da lei, da ordem e sobre o movimento abolicionista, percebe-se que se trata ambos de posturas extremistas em relação ao direito penal. O movimento minimalista, por sua vez, apresenta-se, nas palavras de Coelho (2001, p. 132) como uma proposta mais racional:

Já o minimalismo apresenta-se como a solução mais racional dentro do quadro jurídico criminológico contemporâneo. Sua adoção possibilita o 'enxugamento' da esfera penal, direcionando-a para condutas ofensivas aos direitos humanos fundamentais. Ou seja, por um lado, não se dispenderia esforço legislativo, teórico-dogmático e prático operacional sobre assuntos que melhor e suficientemente ficariam tratados em outras esferas que não a penal. Por outro lado, resguardar-se-iam intervenções e punições penais sobre condutas que em outras esferas não teriam suficiente resposta jurídica, por sua gravidade no contexto da vida social.

Esclarecedora para discussão dos movimentos de política criminal é a seguinte colocação de Alice Bianchini (s.d., p. 6):

A legitimidade do sistema penal, num Estado social e democrático de direito, encontra-se condicionada a sua capacidade de alcançar as finalidades protetoras, no sentido de diminuir a violência que grassa na sociedade (seja ela privada ou estatal), ao mesmo tempo em que cumpre os fins de garantia formal e material a ele assinalados, sem que, para isto, extrapole os limites estabelecidos por este tipo de Estado.

Diante de todo o exposto, conclui-se que o movimento político criminal minimalista apresenta preceitos que melhor atendem a sociedade, diminuindo a violência no trânsito com sanções penais e procedimentos processuais penais que indicam consonância com princípios constitucionais. Em matéria de trânsito, a intervenção penal estatal deve se limitar às situações nas quais não haja outros meios suficientes para responderem à ofensa. Permite, portanto, o minimalismo, que as atenções do Direito Penal se destinem a garantir a proteção dos direitos fundamentais dos indivíduos que eventualmente podem ser violados por condutas praticadas na direção de veículos automotores.

## Seção 3

### O conceito de crime de trânsito e suas aplicações penais e processuais

Crimes de trânsito, conforme disposto no art. 291 da Lei n 9.503/1997, “são os cometidos na direção de veículo automotor, por quem está no comando dos mecanismos de controle e velocidade de veículo automotor”, ou seja, o motorista.

O conceito de veículo automotor vem definido no art. 4º do CTB e anexo I, como sendo todo **veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios**, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. Ex.: automóveis, caminhões, vans, motocicletas, motonetas, quadriciclos, ônibus, ônibus elétrico que não circule por trilhos etc. Carroças, charretes, bicicletas e patinetes não são veículos automotores. Nesse sentido, o pedestre não incide em crime de trânsito, isso porque não está na direção de veículo automotor.

Todos os crimes de trânsito estão tipificados no Código de Trânsito Brasileiro, porém, subsidiariamente, são aplicadas as normas do Código Penal, do Código de Processo Penal e da Lei n. 9.099/95, exceto quando a lei, o CTB, dispuser de forma diversa.

#### 3.1 Aplicação da Lei n. 9.099/95

A Lei n. 9.099/95 introduziu no sistema penal e processual penal brasileiro o conceito de infração de menor potencial ofensivo, criou os juizados especiais criminais e instituiu uma série de institutos despenalizadores, ou seja, de mecanismos que visam a evitar a aplicação de penas privativas de liberdade, entre os quais a composição civil dos danos, representação como condição de procedibilidade nos crimes lesão leve e culposa, transação penal e suspensão condicional do processo.

Tais institutos são aplicáveis, via de regra, aos crimes de trânsito que se ajustam ao conceito de infração de menor potencial ofensivo (quando a pena máxima prevista não excede 2 anos).



São eles: omissão de socorro (art. 304); fuga do local do acidente (art. 305); violação da suspensão ou omissão da entrega da habilitação (art. 307); participação em racha (art. 308); direção sem habilitação (art. 309); entrega de veículo à pessoa não habilitada (art. 310); excesso de velocidade em determinados locais (art. 311); fraude no procedimento apuratório (art. 312).

Por outro lado, o procedimento previsto na Lei n. 9.099/95 não se aplica aos seguintes crimes:

- a. lesão culposa na direção de veículo automotor (art. 303), que tem pena de até 2 anos e é de ação penal pública condicionada, porém, tem regras próprias (art. 291, §§1º e 2º, do CTB) - neste crime o autor pode ser beneficiado por transação penal, bem como pela extinção da punibilidade em caso de composição quanto aos danos civis, exceto nas hipóteses do § 1º, I, II e III, do CTB;
- b. homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302), que tem pena de detenção de 2 a 4 anos, portanto, para a sua apuração na fase policial deve ser instaurado inquérito policial. O rito do processo é o sumário, sendo vedada a transação penal e a suspensão condicional do processo;
- c. embriaguez ao volante (art. 306) – detenção de 6 meses a 3 anos – sua apuração é efetuada mediante inquérito policial, não sendo aplicável o procedimento e os institutos despenalizadores da Lei n. 9.099/95.

### **3.2 Suspensão ou proibição cautelar da permissão ou da habilitação**

Durante o procedimento para a apuração do crime de trânsito, conforme disposto no art. 294 do CTB, o juiz pode decretar a suspensão ou proibição cautelar da permissão ou da habilitação, tendo por objetivo impedir que o condutor continue a provocar danos ou colocar em perigo a coletividade enquanto se aguarda o desfecho do processo.

Essa decisão deverá ser comunicada ao Conselho Nacional de Trânsito e à autoridade executiva estadual de trânsito (art. 295 do CTB). Dessa decisão cabe recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.

### **3.3 Efeito extrapenal da condenação por crime de trânsito**

O condutor condenado por qualquer delito previsto no CTB ficará obrigado a se submeter a novos exames para poder voltar a dirigir (conforme normas do Contran).

Trata-se de uma penalidade administrativa - um efeito automático da sentença, que não precisa ser motivado na sentença.

### **3.4 Multa reparatória – art. 297 do CTB**

O Juiz poderá fixar um valor líquido e certo a ser pago pelo condenado (por crime de trânsito do qual decorra prejuízo para determinada pessoa), após o seu trânsito em julgado da sentença. Esse valor fixado não é pena e nem efeito automático da condenação, exigindo menção expressa na condenação.

Trata-se de uma prefixação das perdas e danos, ou pelo menos, de parte deste montante. Essa cobrança é feita pelo próprio interessado (vítima ou sucessor) e não pelo Ministério Público, salvo se a vítima for pobre (art. 68 do Código de Processo Penal).

### **3.5 Prisão em flagrante e fiança – art. 301 do CTB**

Segundo o disposto no art. 301 do CTB: “Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela”.

Observa-se que para estimular o socorro às vítimas, o legislador veda a lavratura do auto de prisão em flagrante, bem como dispensa a fiança ao condutor de veículo envolvido em acidente que venha a prestar socorro à vítima.

Destaca-se que quem não presta socorro à vítima responde por homicídio ou lesões corporais culposas, com pena acrescida de 1/3 até metade (art. 302 e 303, parágrafo único, III, do CTB).

## **Seção 4**

### **Introdução aos estudos dos crimes de trânsito em espécie**

Os tipos penais de crimes estão definidos nos artigos 302 a 311 do Código de Trânsito Brasileiro. Quanto ao resultado, alguns desses crimes são classificados como de dano (geram um prejuízo efetivo para o bem jurídico-penal protegido) e outros como crimes de perigo (criação de situação iminente de risco de dano).

Os crimes de perigo são classificados em perigo abstrato e concreto. Tanto os crimes de perigo concreto (nos quais há necessidade de comprovar a situação real de perigo) quanto os de perigo abstrato (que para a sua consumação basta a comprovação do evento, pois o perigo é presumido), relacionados no CTB, ficarão absorvidos quando ocorrer o dano efetivo. Por exemplo, o crime de lesões corporais e o de homicídio culposo na direção de veículo automotor absorvem os crimes autônomos de embriaguez, direção sem habilitação e excesso de velocidade em certos locais.

## Seção 5

### Homicídio culposo

Art. 302 - Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único - No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros;

V - Revogado. (BRASIL, 1997a)

O crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor (veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas) foi tipificado especificamente no Código de Trânsito Brasileiro, não sendo aplicável o art. 121, § 3º, do Código Penal.

Ocorre esse crime quando o agente provoca a morte de modo não intencional, na direção de veículo automotor. O agente não quer o resultado nem assume o risco de produzi-lo, porém, age com culpa (negligência – omissão ou falta de atenção, imprudência – pratica uma ação perigosa, ou imperícia - falta aptidão ou capacidade para realizar determinado ato). O crime se consuma com a morte da vítima, sendo a tentativa inadmissível por se tratar de crime culposo.

O crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor, previsto no art. 302 do CTB, pode ser praticado, por exemplo, pelo agente que está na direção de caminhões, motocicletas, automóveis, vans, motocicletas, motonetas, quadriciclos, ônibus ou outro veículo automotor. Por outro lado, não incide neste crime, mas sim no crime do artigo 121, § 3º, do Código Penal, o agente que provoca a morte de alguém na condução de uma bicicleta ou de um skate.



Para exemplificar, anota-se que tem sido admitido o homicídio culposo na direção de veículo automotor, entre outros, nos seguintes casos: quando há velocidade inadequada para o local, desrespeito às vias preferenciais, ingresso em rodovia sem as devidas cautelas, falta de distância do veículo à frente, ultrapassagem em local proibido, ultrapassagem sem as devidas cautelas, desrespeito à faixa de pedestres, queda de passageiro de coletivo com portas abertas ou de boia-fria de caminhão e embriaguez ao volante.

Entretanto, os Tribunais Brasileiros têm entendido de forma majoritária que as disputas entre veículos, denominadas “racha”, que acabam resultando no falecimento de pessoas, caracterizam homicídio doloso, ou seja, crime previsto no art. 121, *caput*, do Código Penal.

Isso em decorrência do chamado dolo eventual, ou seja, da aceitação do resultado morte como possível pelo motorista. Destacam-se os seguintes casos: STF: HC 71.800-RS, DJ 3/5/1996; do STJ: REsp 225.438-CE, DJ 28/8/2000; REsp 186.440-SC, DJ 22/3/1999, e REsp 247.263-MG, DJ 24/9/2001. REsp 249.604-SP, Rel. Min. Felix Fischer, julgado em 24/9/2002. Nesse caso, o agente é submetido a julgamento pelo Tribunal do Júri.

No Direito Penal não existe compensação de culpas, assim, no caso de culpa recíproca do motorista e do pedestre atropelado ao atravessar a rua sem os cuidados devidos, o motorista responde pelo delito do art. 302 do CTB. A existência de culpa exclusiva da vítima afasta a responsabilização do condutor.

A ação penal no homicídio culposo é pública incondicionada, ou seja, que independe de manifestação da vítima ou de quem a represente para que seja apurada, sendo possível também a aplicação do perdão judicial, nos termos previsto no art. 121, §5º, do Código Penal, por exemplo, no caso do pai que atropelou e matou involuntariamente o seu próprio filho ao manobrar o veículo automotor.

As penas decorrentes do crime de homicídio na direção de veículo automotor são acrescidas de um terço até a metade, nos termos do art. 302, parágrafo único, para os seguintes casos:

- a. quando o agente não possuir permissão ou habilitação, ou seja, não tiver autorização do Poder Público para dirigir veículo automotor;

- b. evento praticado em faixa de pedestres ou calçada;
- c. omissão de socorro – quando possível fazê-lo, sem risco pessoal, por exemplo, não exista risco de que o motorista seja linchado.
- d. veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens: táxi, ônibus, lotação e o condutor tenha cometido o evento no exercício da profissão.

O homicídio culposo absorve os demais delitos de trânsito, em face do princípio da consunção ou absorção, ou seja, é uma conduta típica mais gravosa que absorve outras de menor relevância.

Por fim, destaca-se que os institutos despenalizadores previstos na Lei n. 9.099/95 não se aplicam ao crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor.

## Seção 6

### Lesão corporal culposa

Art. 303 - Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único - Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior. (BRASIL, 1997a)

Incide nas penas desse artigo aquele que diante de uma conduta praticada na direção de veículo automotor ofende a integridade corporal ou saúde de outrem, por imprudência, negligência ou imperícia, como previsto no artigo 302 do CTB.

Assim, ocorre esse crime quando o agente provoca lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, ainda que essa seja de natureza leve. O agente não quer o resultado nem assume o risco de produzi-lo, porém, age com culpa (negligência – omissão ou falta de atenção, imprudência – pratica uma ação perigosa, ou imperícia - falta aptidão ou capacidade para realizar determinado ato). O crime se consuma com a lesão corporal da vítima, sendo a tentativa inadmissível, por se tratar de crime culposos.

Estão abrangidos pelo CTB a lesão corporal culposa e outros crimes de trânsito praticados por condutores de veículos automotores nas vias terrestres, conseqüentemente, a lesão corporal culposa provocada por condutor de embarcação ou aeronave configura crime tipificado no Código Penal.

As penas decorrentes do crime de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor são acrescidas de um terço até a metade, nos termos do art. 303 do CTB, que remete à aplicação do disposto no art. 302, parágrafo único, do CTB, conforme anteriormente tratado em relação ao crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor, nos seguintes casos:

- a. quando o agente não possuir permissão ou habilitação, ou seja, não tiver autorização do Poder Público para dirigir veículo automotor;
- b. evento praticado em faixa de pedestres ou calçada;
- c. omissão de socorro – quando possível fazê-lo, sem risco pessoal.
- d. veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens: táxi, ônibus, lotação e o condutor tenha cometido o evento no exercício da profissão.

A ação penal é pública, condicionada à representação da vítima, conforme art. 291, parágrafo único, do Código de Trânsito Brasileiro, e art. 88 da Lei 9.099/95, mas contempla exceções:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

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

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

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

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

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Trata-se de um crime de menor potencial ofensivo e, salvo as exceções previstas no artigo 291, § 1º, I a III, do CTB, em relação às quais a ação penal é pública incondicionada, aplicam-se os institutos despenalizadores da Lei n. 9.099/95, ou seja, a composição civil extintiva da punibilidade, a exigência de representação, transação penal e a suspensão condicional do processo.

Portanto, é um crime, via de regra, de competência do Juizado Especial Criminal, que é o competente para o processo e julgamento dos crimes com pena máxima de dois anos, nos termos do artigo 61 da Lei n. 9.099/95, observadas as situações que importam na exceção.

## Seção 7

### Omissão de socorro

Art. 304 - Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único - Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves. (BRASIL, 1997a)

A lei impõe a obrigação de se prestar socorro. Nesse sentido, o crime de omissão de socorro está genericamente previsto no art. 135 do Código Penal. Trata-se de crime que pode ser praticado por qualquer pessoa. Se vários negam assistência à vítima, todos respondem, porém, se apenas um presta socorro, não há crime aos demais.

O ofendido, vítima ou sujeito passivo do crime previsto no artigo 135 do Código Penal, pode ser: a criança abandonada (em determinado lugar), criança extraviada (perdida), pessoa inválida (com defeito incapacitante), pessoa ferida (que sofreu lesões corporais), em grave e iminente perigo (de grandes proporções – pessoa pendurada em abismo, trancada em quarto de prédio em chamas etc.).

Assim, há um dever de assistência e solidariedade entre as pessoas e aqueles que podem prestar socorro (assistência imediata) ou solicitar auxílio (assistência mediata) e, não o fazendo, podem vir a incidir no crime de omissão de socorro.

A omissão de socorro caracteriza o chamado crime omissivo próprio, ou seja, o crime não é praticado por ação, mas por omissão.

Quando a omissão de socorro tem como vítima a pessoa idosa, há o crime específico do art. 97 da Lei n. 10.741/03 e não o do artigo 135 do Código Penal.

De forma específica, a pessoa que age culposamente na direção de veículo automotor, causando lesão corporal e não socorrendo a vítima, incide no crime de art. 303, parágrafo único, III, da Lei n. 9.503/97.

Diante do exposto, incidirá no crime do artigo 304 do Código de Trânsito Brasileiro somente a pessoa que se envolveu em acidente na direção de veículo automotor, não agiu de forma culposa e não prestou socorro à vítima. Já o transeunte que não preste socorro cometerá o crime do artigo 135 do Código Penal.

Vê-se que o artigo 304 do CTB é de pouquíssima aplicação prática, pois a única hipótese possível de aplicação desse crime autônomo é a de um motorista que, sem qualquer culpa, atropelar alguém e omitir-se a prestar socorro, como, por exemplo, no caso do agente que, embora não tenha sido culpado pelo atropelamento da vítima que, de abrupto tenha tentado atravessar via pública na frente de seu veículo, é prostrada ao solo, não lhe ministra primeiro atendimento, no mínimo, transportando-a até hospital próximo ou solicitando auxílio da autoridade pública (de instituição de socorro tal como o SAMU, de policiais ou corpos de bombeiros).

Existe também a possibilidade de o condutor não ter condições de prestar o socorro, ou ainda, temer prestar o socorro e provocar outras complicações. Entretanto, nesse caso, como já dito, o legislador exige-lhe que solicite o auxílio da autoridade pública.

O parágrafo único do artigo 304 procura punir o condutor, ainda quando terceiros venham a suprir sua omissão, ou também, quando a vítima esteja com ferimentos leves ou tenha ocorrido morte instantânea. Pretende o legislador punir o condutor que trata a vítima com indiferença, impassível, deixando-a a sua própria sorte, mas jamais aquele que não possuía condições para tanto, embora quisesse. Assim, o parágrafo veio tentar pôr um fim a entendimentos dos tribunais, que eximiam os agentes nessas circunstâncias. O que se tem nessas circunstâncias, por certo, é um excesso de zelo do legislador.

## Seção 8

# Fuga de responsabilidade

Art. 305 - Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (BRASIL, 1997a)

O legislador ao falar em condutor nos dá ideia do responsável pelo acidente, pois o tipo penal exige que seja para fugir a essa responsabilidade, seja civil ou penal. Isso porque, o dispositivo pune quem tenta, no afã de se defender, eximi-se da responsabilidade ao se afastar do local.

Trata-se de uma forma de burlar a Administração da Justiça, impedindo a identificação e a apuração do ilícito na esfera civil e penal. Pouco importa se o acidente resulta de vítima ou não. Qualquer acidente de trânsito com veículo já basta. O termo veículo é utilizado de forma genérica, nos termos do art. 96 do código de trânsito brasileiro.

A consumação do crime ocorreria com o afastamento do local do acidente de trânsito, porém, quando ocorre homicídio culposo ou lesão corporal culposa, e o agente se evadir do local, responderá pelos delitos conjuntamente, haja vista os bens jurídicos serem distintos.

O presente tipo penal é de ação pública incondicionada, ou seja, a sua apuração deve ser efetuada independentemente de qualquer solicitação da vítima ou ofendido, sendo-lhe aplicáveis os institutos despenalizadores da Lei n. 9.099/95.

O tipo penal exige o dolo, a vontade, porém, há entendimentos que tal dispositivo legal viola o disposto na o art. 5º, incisos LVII e LXVII, da CRFB/88, consoante dois fundamentos:

1. porque ninguém é obrigado a produzir prova contra si, diante da presunção de inocência prevista no art. 5º, LVII, da CRFB/88;
2. porque viola a vedação de imposição de prisão civil, no termos do inciso LXVII.

Neste sentido, Taquary (2009, P. 54) destaca:

Adotando os fundamentos acima, o Juizado Especial criminal de Brasília vem reconhecendo a inconstitucionalidade do art. 305 do

CTB, para arquivar todos os procedimentos que visem a apurar tal infração penal, destacando a importância do controle difuso de constitucionalidade.

Diante do exposto, constata-se que existem fundamentos consistentes sobre a suposta inconstitucionalidade do presente tipo penal.

## Seção 9

### A influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou,

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (BRASIL, 1997a)

Com a redação dada ao art. 306 do CTB, pela Lei n. 12.760 de 2012, a chamada “lei seca” na sua segunda versão, profundas e importantes alterações foram promovidas objetivando punir aqueles que dirigem sob efeito de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

A primeira dessas alterações diz respeito à retirada da expressão “via pública”, que até então estava presente na redação deste artigo do CTB. Com isso, além da fiscalização que naturalmente já ocorria nas vias públicas, permitiu-se a fiscalização naqueles locais não considerados como vias abertas à circulação,

como o interior de sítio, a garagem da residência, pátios de edifícios, postos de combustível, estacionamento de supermercado, de shoppings, entre vários outros locais congêneres.

Outra importante alteração foi permitir que a caracterização do crime ocorresse - além do exame de sangue ou do teste de etilômetro - por meio de sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora.

Essa alteração veio a corrigir o até então previsto no art. 306 do CTB, e que havia sido trazido pela Lei nº 11.705/2008, pois de acordo com a **antiga redação** havia a necessidade:

1. De o condutor aceitar realizar o exame de sangue ou teste de *bafo*metro;
2. De que acusasse valor igual ou superior a 6 decigramas por litro de sangue (equivalente a 0,30 miligramas por litro de ar alveolar, no caso do teste ser realizado pelo *bafo*metro).

Como os condutores valiam-se do seu direito constitucional de não produzir provas contra si, a caracterização do crime de embriagues ao volante não havia como ser feita, cabendo apenas ao Agente fiscalizador aplicar as sanções na esfera administrativa (art. 165 do CTB).

Nesse sentido, está firmado o entendimento de que ninguém pode ser constrangido a realizar o exame do etilômetro, tendo por fundamento o disposto no art. 8º do Pacto de São José da Costa Rica:

Toda pessoa acusada de delito tem direito a que se presuma sua inocência enquanto não se comprove legalmente sua culpa. Durante o processo, toda pessoa tem direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínimas:

[...]

g) direito de não ser obrigado a depor contra si mesma, nem a declarar-se culpada; [...]

Com as alterações promovidas pela Lei nº 12.760/2012, o crime poderá ser constatado ou comprovado (§ 1º do art. 306 do CTB):

- I. concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar;

- II. sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

De acordo com o inciso I, em sendo realizado o exame de sangue, restará caracterizado o crime com quantidade igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue. Em sendo realizado o teste por meio do etilômetro, restará caracterizado o crime quando o valor apurado for igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar.

No caso do teste de etilômetro, deverá ser levada em consideração, ainda, a margem de erro do equipamento, conforme apresentado no Anexo I da Resolução nº 432/2013 do Contran, que regulamentou o assunto.

Assim, para restar caracterizado o crime de embriaguez ao volante por meio do teste de etilômetro, a medição realizada deverá ser, de no mínimo, 0,34 miligramas de álcool por litro de ar alveolar, sendo o valor considerado de 0,30 miligramas de álcool por litro de ar alveolar (mg/ L Ar).

Cabe destacar que essa tolerância se deve à **margem de erro do equipamento** conforme Regulamento Técnico Metrológico (Portaria n.º 06/2002 do Inmetro).

No caso de o condutor fiscalizado sob efeito de álcool **se recusar** a realizar o exame de sangue ou teste de etilômetro e **apresentar** sinais de estar sob efeito de álcool, o crime será caracterizado pelos sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, a alteração da capacidade psicomotora. Essa previsão está contida no inciso II do § 1º do art. 306 do CTB.

Conforme apresentado no referido inciso, caberá ao Contran regulamentar a forma de caracterizar os sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora.

Essa regulamentação se deu pela Resolução nº 432/2013.

O § 3º do art. 306 do CTB prevê que o Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado nesse artigo. A esse respeito a Resolução nº 432/2013 do Contran apresenta os valores entre os distintos testes para caracterização não só do crime (art. 306) como também da infração de embriaguez (art. 165).

O § 1º do art. 7º da Resolução nº 432/2013 do Contran determina que “a ocorrência do crime de que trata o *caput* não elide a aplicação do disposto no art. 165 do CTB”. Esse dispositivo da norma significa que restando caracterizado o crime de embriaguez, automaticamente estará caracterizada a infração do art. 165 do CTB.

### Substância psicoativa

É toda e qualquer substância que age no cérebro, modificando o seu funcionamento, alterando o humor ou o comportamento. Portanto, dentro desse grupo de substâncias existem:

1. medicamentos;
2. substâncias de aplicação na vida diária moderna;
3. substâncias que se transformaram em hábitos sociais do ser humano;
4. um grupo de drogas que ocasiona abuso e dependência e são ilegais.

O álcool e o tabaco são socialmente aceitos, assim como o uso de medicamentos prescritos pelos médicos ou, até recomendados por conhecidos. No entanto, é mal vista a mudança de comportamento produzida por qualquer das drogas legais. Por outro lado, existem substâncias que não têm utilidade médica e são ilegais. Em geral, são substâncias que mudam mais intensamente o comportamento das pessoas e por serem ilegais podem alterar também a forma de vida dos indivíduos. (UFCSA, 2013).

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

Infração – gravíssima.

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

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

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (BRASIL, 1997a).

A parte final do *caput* do art. 306 do CTB trata da condução de veículo automotor com capacidade psicomotora alterada, em razão de outra **substância psicoativa** que determine dependência.

Para caracterização do crime de condução de veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão de outra substância psicoativa que determine dependência, é necessário que o Agente fiscalizador **flagre** o condutor utilizando algum tipo de droga, como por exemplo maconha, cocaína ou mesmo algum medicamento.

Caso não flagre o condutor utilizando alguma droga ou medicamento, a caracterização somente poderá ocorrer em laboratórios especializados indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, haja vista haver a necessidade de ser colhido material para análise.

Em razão das alterações promovidas pela Lei nº 12.760/2012 a comprovação da materialidade delitiva do art. 306 ficou mais facilitada, haja vista que mesmo que o condutor se recuse em realizar o exame de sangue ou teste de etilômetro, haverá a caracterização pelos sinais apresentados.

## Seção 10

### Violação de suspensão e direção de veículo

Art. 307 - Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único - Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação. (BRASIL, 1997a)

A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor está prevista no art. 293 do Código de Trânsito Brasileiro, nos seguintes termos:

Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois meses a cinco anos.

§ 1º Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária, em quarenta e oito horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

§ 2º A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.

Essa suspensão da permissão ou da habilitação pode ser imposta **judicial** ou **administrativamente** às pessoas legalmente habilitadas.

A suspensão judicial ocorre quando o agente é condenado por crime de trânsito, para o qual é prevista essa modalidade de sanção penal, e ocorre o trânsito em julgado da referida sentença. Essa penalidade tem duração de 2 (dois) meses a 5 (cinco) anos.

Já a suspensão administrativa é aplicada pela autoridade de trânsito, nos termos dos art. 259, 261, §1º, e 265 do CTB. No art. 259 do CTB restou estabelecida uma pontuação para cada infração cometida:

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.

Ao atingir o somatório de 20 pontos, o condutor estará sujeito à aplicação da suspensão administrativa do direito de dirigir, conforme o art. 261, § 1º, do CTB:

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, prevista no art. 259.

A suspensão será aplicada por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao suposto infrator amplo direito de defesa, segundo determina o art. 265 do CTB:

Art. 265. As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

O prazo da suspensão administrativa é de um mês a um ano e no caso de reincidência, período de doze meses, o prazo é de seis meses a dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo Contran.

A proibição só pode ser imposta judicialmente aos condutores de veículos automotores que cometeram crimes do Código de Trânsito para os quais haja previsão legal dessa espécie de medida (homicídio culposo, lesão culposa, direção em estado de embriaguez, violação de suspensão ou autorização, participação em disputa não autorizada, e nos demais crimes só quando o réu for reincidente – art. 296 do CTB).

Frente ao exposto, constata-se que a consumação do crime do artigo 307 do CTB ocorre quando o agente viola a suspensão administrativa ou judicial da permissão

ou habilitação, bem como a proibição judicial, dirigindo veículo automotor durante o período em que essa conduta está vedada, independentemente da exposição da incolumidade pública a risco.

Da mesma forma, o crime estará consumado, segundo o parágrafo único do artigo 307 do CTB, quando o agente em razão de condenação por outro crime de trânsito não entrega à autoridade judiciária, no prazo de quarenta e oito horas, a contar da intimação, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

Ressalta-se ainda que se trata de um crime de ação penal pública incondicionada, englobado pelo conceito de infração de menor potencial ofensivo, sendo-lhe aplicáveis os institutos despenalizadores da Lei n. 9.099/95.

## Seção 11

### Participar de disputa não autorizada

Art. 308 - Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1997a)

Com o aumento do número de acidentes envolvendo corridas, disputas ou competições automobilísticas não autorizadas – conhecidas como “rachas” – que causam risco para a incolumidade pública ou privada, ou seja, para a vida e a integridade física de um número indeterminado de pessoas, esses fatos, que antes configuravam a contravenção do art. 34 do Decreto-Lei n. 3.688/41 (contravenção de direção perigosa), passaram a ser considerados crimes, punidos com pena de detenção de seis meses a dois anos.

As corridas, disputas ou competições automobilísticas somente caracterizarão crime nos termos do art. 308 do CTB, quando ocorrerem de forma concomitante os seguintes requisitos: forem realizadas em via pública; não haver autorização da autoridade de trânsito; ocorrer dano potencial à incolumidade pública ou privada.

Sobre a necessidade de prévia permissão da autoridade de trânsito para a realização de competições desportivas em vias públicas, no art. 67 do CTB foi estabelecido:

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrar os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

Assim, havendo permissão da autoridade de trânsito, os organizadores e competidores não incidem na prática do crime do art. 308. É importante lembrar que a própria autoridade de trânsito poderá ser responsabilizada administrativa, civil e penalmente, caso conceda permissão para a realização de competição em vias públicas, sem as necessárias garantias de segurança: isolamento do local, policiamento adequado, entre outras.

Conforme leciona Damásio de Jesus (2009, p. 192), trata-se de um crime de concurso necessário, pois “não pode ser cometido por uma só pessoa. Ninguém pratica ‘racha’ sozinho. O tipo exige a participação de dois ou mais motoristas”.

Pode ainda haver a participação (art. 29 do Código Penal) de organizadores, promotores do evento, de passageiros, inclusive de espectadores que estimulem a corrida. (LOURENÇO, 2009).

Abrange as disputas a alta velocidade, com tomada de tempo e as competições de acrobacias (freadas, cavalo de pau, direção de motocicletas em única roda).

Quando em decorrência de tais competições não autorizadas e envolvendo veículos em via pública ocorrem acidentes com vítimas, restam caracterizados delitos de maior gravidade, como o de homicídio e de lesões corporais dolosas, previstos nos art. 121 e 129 do Código Penal, pois nesses casos há, no mínimo, dolo eventual, assumindo o risco pelo resultado (RIZZARDO, 2008).

Nesse sentido, o Superior Tribunal de Justiça, no Recurso Especial n. 247263/MG, manifestou-se nos seguintes termos:

III - Não se pode generalizar a exclusão do dolo eventual em delitos praticados no trânsito. Na hipótese de “racha”, em se tratando de pronúncia, a desclassificação da modalidade dolosa de homicídio para a culposa deve ser calcada em prova por demais sólida. No *iudicium accusationis*, inclusive, a eventual dúvida não favorece os acusados, incidindo, aí, a regra na velha parêmia *in dubio pro societate*.

IV – O dolo eventual, na prática, não é extraído da mente do autor, mas, isto sim, das circunstâncias. Nele, não se exige que o resultado seja aceito como tal, o que seria adequado ao dolo direto, mas isto sim, que a aceitação se mostre no plano do possível, provável. (grifos nossos)

De forma semelhante decidiu o Tribunal de Justiça de Santa Catarina:

Agentes que, sob efeito de álcool e disputando corrida automobilística não autorizada (“racha”) em alta velocidade, perdem o controle dos veículos e colidem frontalmente com a motocicleta conduzida pela vítima, evadindo-se do local. Dolo eventual acertadamente reconhecido pelo conselho de sentença. Decisão dos jurados amparada no conjunto probatório. Soberania do veredicto popular. (TJSC, Apelação Criminal n. 2010.021570-5, de Brusque, 14/07/2011) (grifos nossos)

Entretanto, ocorrendo morte durante o “racha”, haverá a absorção do crime do art. 308 do CTB, pelo crime de homicídio culposo ou mesmo doloso (assumir o risco – dolo eventual).

Ressalta-se ainda que a disputa de corrida não autorizada em via pública ou racha caracteriza também as infrações administrativas previstas nos arts. 173 e 174 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 173. Disputar corrida por espírito de emulação:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes.

As sanções decorrentes das infrações administrativas descritas são aplicadas de forma independente às penas pela prática do crime do art. 308 do Código de Trânsito Brasileiro.

## Seção 12

### Dirigir sem habilitação

Art. 309 - Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (BRASIL, 1997a)

Dirigir sem a devida permissão diz respeito a não obtenção da competente permissão, por não atender aos requisitos do art. 140 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 140 - A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único - As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Dirigir sem a devida habilitação significa que o condutor não possui a Carteira Nacional de Habilitação, por não preencher os requisitos do § 3º do art. 148 do Código, ou que seja habilitado para dirigir outro tipo de veículo automotor.

Art. 148 (...)

§ 3º - A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, ou seja, reincidente em infração média.

**A possibilidade de cassação do direito de dirigir encontra-se prevista no art. 263 do Código de Trânsito Brasileiro.**

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

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

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º - Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º - Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

**Inicialmente, destaca-se que dirigir veículo automotor sem possuir a CNH, sem permissão para dirigir, com CNH de categoria diferente, com a validade vencida, configura infração administrativa prevista no art. 162 do CTB:**

Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e apreensão do veículo;

III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de

habilitação;

IV - (VETADO)

V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

Somente haverá o crime do art. 309 do CTB quando o agente dirigir: sem a devida permissão, sem a devida habilitação e quando cessado esse direito, **pondo em risco a segurança alheia**, ou seja, é preciso que da maneira de conduzir decorra perigo concreto, pois, do contrário, haverá somente a infração administrativa.

Nesse sentido, destaca-se a notícia publicada no site do Superior Tribunal de Justiça:

Segundo o Superior Tribunal de Justiça (Sexta Turma) - Não havendo risco de dano concreto à pessoa, a direção de veículo sem habilitação é apenas infração administrativa, não configurando crime. O entendimento, da Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), permitiu a concessão de habeas-corpus ao motorista, para trancar a ação penal a que respondia irregularmente. L. P. foi autuado por dirigir em via pública, sem habilitação, quando bateu em veículo que estava parado e foi abordado por policial em patrulha. Segundo seu depoimento, única prova do fato, apenas “encostou” no outro veículo, nem mesmo amassando-o. Por isso, foi denunciado pela prática do crime descrito no artigo 309 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei n. 9.503/97: “Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano”). “Tem-se, ‘in casu’, que se está a imputar ao paciente fato penalmente atípico, à falta de perigo de dano a pessoa, resultado de que depende a caracterização do delito tipificado no artigo”, esclareceu o ministro Hamilton Carvalhido. Para o relator, tal configuração permite a concessão do habeas-corpus para trancamento da ação penal, em razão de falta de justa causa, já que no caso concreto não existiu risco concreto de dano a pessoa. Não havendo risco de dano concreto à pessoa, a direção de veículo sem habilitação é apenas infração administrativa, não configurando crime. O entendimento, da Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), permitiu a concessão de habeas-corpus ao motorista, para trancar a ação penal a que

respondia irregularmente. Para o relator, tal configuração permite a concessão do habeas-corpus para trancamento da ação penal, em razão de falta de justa causa, já que no caso concreto não existiu risco concreto de dano à pessoa.

O artigo exige ainda que a conduta gere perigo de dano concreto. Gerar significa produzir, ou seja, produzir dano, uma lesão, um prejuízo, que pode ser à integridade física ou ao patrimônio de alguém (pessoa física ou jurídica).

Conforme disposto na Súmula 720 do Supremo Tribunal Federal, o art. 309 do CTB revogou o art. 32 da Lei de Contravenções Penais quanto à direção de veículos automotores em vias terrestres:

Súmula 720 do STF: O art. 309 do Código de Trânsito Brasileiro, que reclama decorra do fato perigo de dano, derogou o art. 32 da Lei das Contravenções Penais no tocante à direção sem habilitação em vias terrestres.

Essa contravenção penal continua vigente somente em relação à direção sem habilitação de embarcação (barco, Jet Sky etc.) em águas públicas.

Ressalta-se que a pessoa que dirige veículo automotor em via pública, causando perigo de dano, e ao ser parada, apresenta habilitação falsa, incide no crime do art. 309 do CTB em concurso com o crime do art. 304 do Código Penal (uso de documento falso).

Finalmente, é preciso lembrar que dirigir sem habilitação pode configurar agravante do art. 298, III, do CTB, em crimes de embriaguez ao volante, excesso de velocidade, participação em competição.

## Seção 13

### Entrega de veículo à pessoa não habilitada

Art. 310 - Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor à pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa

A entrega de veículo à pessoa não habilitada, com habilitação cassada; com direito de dirigir suspenso, que por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez não esteja em condições de conduzir com segurança, configura também infração administrativa prevista no art. 162 do CTB:

[...] Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e apreensão do veículo;

III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação;

IV - (VETADO)

V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até o saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado.

Art. 163. Entregar a direção do veículo à pessoa nas condições previstas no artigo anterior:

Infração - as mesmas previstas no artigo anterior;

Penalidade - as mesmas previstas no artigo anterior;

Medida administrativa - a mesma prevista no inciso III do artigo anterior.

Art. 164. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 162 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via:

Infração - as mesmas previstas nos incisos do art. 162;

Penalidade - as mesmas previstas no art. 162;

Medida administrativa - a mesma prevista no inciso III do art. 162.

[...]

Art. 166. 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:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Conforme já estudado, dirigir sem habilitação é crime do art. 309. No presente tipo penal faz-se a previsão de sanção penal ao agente que permite, entrega ou consente que: pessoa inabilitada; com habilitação cassada; com direito de dirigir suspenso, pessoa que por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez não esteja em condições de conduzir com segurança, conduza o veículo automotor.

Trata-se de crime de ação penal pública incondicionada. Assim, a persecução penal deve ocorrer independentemente da manifestação de vontade de qualquer pessoa.

Sendo o fato noticiado à autoridade policial competente (que conforme o STF pode ser policial civil, policial rodoviário federal ou policial militar), haverá a lavratura de termo circunstanciado e o seu encaminhamento para o Juizado Especial Criminal.

Há crime do art. 310 ainda que quem recebeu o veículo dirija de forma regular. Nesse sentido, Marcão (2009, p. 225) leciona:

[...] não há que se reclamar a demonstração de qualquer manobra perigosa para que efetivamente tenha exposto a perigo de dano a incolumidade de outrem. Permitir, confiar ou entregar a condução de veículo automotor a quem se encontre nas condições do art. 310 é conduta temerária, cujo perigo se presume, sendo suficiente o perigo abstrato para a configuração do crime em qualquer de suas modalidades. Para a consumação do crime, entretanto, é imprescindível que aquele em relação a quem se pratica qualquer das condutas (permitir, confiar ou entregar) efetivamente coloque o veículo em movimento.

Trata-se de crime doloso, sendo a conduta culposa, ainda que existente, penalmente atípica, ou seja, não prevista na legislação penal. Sobre a questão houve manifestação do Tribunal de Justiça de Santa Catarina:

O delito do art. 310 admite tão somente a modalidade dolosa para sua configuração, fazendo-se necessário ainda, para a caracterização do crime, a comprovação da ofensa ao bem jurídico tutelado, ou seja, deve ocorrer a exposição de dano potencial à incolumidade pública, criada pelo motorista não habilitado na condução anormal do veículo (TJSC, ApCrim 125/05, rel. Cláudio Valdyr Helfenstein)

Assim, somente haverá o crime quando o agente tiver ciência do estado ou situação da pessoa que irá dirigir. Sobre o crime do art. 310 Fernando Célio de Brito Nogueira (2010, p. 303) apresenta uma pertinente crítica sobre a ausência de punição a título de culpa:

[...] o legislador poderia ter definido uma figura culposa, que se aplicaria aos casos em que o proprietário, sem maiores cautelas, confia, permite ou entrega a direção de veículo automotor à pessoa que nem sequer sabe se é ou não habilitada, ou a um bêbado ou doente mental. Razoável que a lei exija do proprietário ou possuidor de veículo automotor alguma cautela no tocante ao ato de entregá-lo a terceiros, para ser dirigido pela via pública.

Caso aquele que dirige venha a causar homicídio culposo ou lesão corporal culposa, o crime do art. 310 restará absorvido, porque o delito de dano absorve o de perigo, conforme já mencionado.

Por fim, ressalta-se que a pena cominada é de seis meses a dois anos, ou multa, cabendo ao juiz fazer a opção conforme as circunstâncias, seguindo o procedimento previsto na Lei n. 9.099/1995 no Juizado Especial Criminal. Por ser uma infração de menor potencial ofensivo (art. 61 da lei n. 9.099/95), são cabíveis as medidas despenalizadoras da transação penal (art. 76) e da suspensão condicional do processo (art. 89).

## Seção 14

### Velocidade incompatível

Art. 311 - Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (BRASIL, 1997a)

A lei pune penalmente a conduta do agente que trafega ou imprime velocidade incompatível em locais em que está ocorrendo grande aglomeração de pessoas.

O legislador apresenta um rol exemplificativo de tais locais: “escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos”. Na sequência, traz uma expressão genérica: “onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas” englobando qualquer local movimentado.

Para haver o delito, é necessário ainda que o agente, com a sua conduta, gere perigo de dano, ou seja, exponha concretamente a vida, a integridade física ou o patrimônio público ou privado, a risco mediante o tráfego com velocidade incompatível a segurança. Não foi empregada a expressão “velocidade superior a permitida” e sim “velocidade incompatível”, portanto, pode haver o crime ainda que o agente esteja em velocidade inferior à permitida para a via. Exemplo: o agente está em uma via em que a velocidade permitida é de 70 Km/h e transita a 60 km/h, em meio a uma grande passeata de pedestres.

A “velocidade incompatível” não precisa ser aferida por equipamento eletrônico, servem como meio de prova as imagens de câmeras de segurança fixadas em via pública e até mesmo provas testemunhais.

Destaca-se que a prática de outras manobras perigosas, tais como: avançar sinal vermelho, transitar na contramão, transitar em sentido contrário ao da via, efetuar “cavalos de pau” e outras manobras não caracterizam o crime previsto no art. 310 do CTB, mas a contravenção de direção perigosa, prevista no art. 34 da Lei de Contravenções Penais (Decreto-Lei n. 3.688/41):

Art. 34. Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:

Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa

Sobre a configuração do crime do art. 311 do CTB, colhe-se na jurisprudência do TJRS:

O perigo de dano consubstancia-se não apenas quando o autor do crime dirige veículo em velocidade incompatível nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque ou desembarque de passageiros, logradouros estreitos ou onde haja grande concentração ou movimentação de pessoas, mas principalmente quando põe em risco a segurança de outras, como os Policiais Militares que estavam no exercício de suas funções e dos transeuntes que por ali passavam (TJRS, ReCrim 71001533769, Turma Recursal Criminal, 2008).

A ação penal é pública incondicionada e a competência para o julgamento da presente infração penal é do Juizado Especial Criminal, pois a pena é de detenção de seis meses a um ano, ou de multa, tratando-se de infração de menor potencial ofensivo (art. 61 da Lei n. 9.099/95).

## Seção 15

### Fraude em acidente de trânsito

Art. 312 - Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único - Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere. (BRASIL, 1997a)

O presente delito pressupõe a ocorrência de acidente automobilístico com alguma vítima.

Ocorre o crime quando o agente “inovar” (modificar); “artificialmente” (de forma fraudulenta), o estado de pessoa, coisa ou local. Abrange ações de apagar marcas de frenagem, retirar placas de sinalização, alterar o local de carros, limpar

estilhaços no chão, lavar o veículo para retirar manchas de sangue, alterar o local do corpo da vítima e modificar laudos, dentre outras.

A fraude tem por finalidade enganar policiais, peritos ou juízes. Sobre esse aspecto, Ronaldo Batista Pinto (2010, p. 1117) afirma: “A fraude, quase sempre, é perpetrada logo após a ocorrência do fato. Puni-la somente após a instauração do inquérito seria transformar a lei em letra morta, sem qualquer aplicação prática e sem eficácia na prevenção dessa espécie de conduta”.

É um delito bastante semelhante ao previsto no art. 347 do Código Penal, em relação ao qual o agente é punido de forma mais severa. Entretanto, tendo por fundamento o princípio da especialidade, tratando-se de crime de trânsito, deve ser aplicado o disposto no art. 312 do CTB.

A conduta fraudulenta deve ter uma potencialidade lesiva mínima, ou seja, deve ser capaz de enganar os policiais, peritos e juízes que eventualmente vierem a apreciar os fatos concretos. Assim, não haverá o crime quando a falsidade for grosseira ou incapaz de alterar qualquer aspecto relativo à prova.

Trata-se de um crime exclusivamente doloso, ou seja, praticado pelo agente mediante dolo direto (agente quer o resultado) ou indireto (alternativo – agente deseja um ou outro resultado; eventual – agente assume o risco), consistente na inovação artificiosa, na pendência de procedimento criminal, de estado de lugar, coisa ou pessoa.

Se houver homicídio culposo na direção de veículo automotor e posteriormente a inovação artificiosa descrita no presente tipo penal, o agente responderá pelos crimes previstos nos artigos 302 e 312 do Código de Trânsito Brasileiro, em concurso material. Havendo a adulteração, ou seja, a modificação de sinal identificador de veículo, o agente responderá pelos crimes dos arts. 311 do Código Penal (adulteração de sinal identificador de veículo automotor), em concurso formal com o crime do art. 312 do CTB.



# Considerações Finais

No primeiro capítulo tivemos a oportunidade de estudar as medidas administrativas apontadas no Código de Trânsito Brasileiro. Cada uma delas foi identificada e detalhada, pois são medidas que, principalmente o agente de trânsito, deve tomar ainda no local da ocorrência, para oportunizar aos usuários da via pública a segurança tão propalada pelo CTB.

O foco de estudo do segundo capítulo foram as penalidades de trânsito. Toda desobediência ao CTB determina que seja aplicada uma ou mais sanções administrativas, que o CTB chamou de penalidade. Tivemos também a oportunidade de conhecer cada uma das penalidades previstas, bem como sua forma de aplicação e a autoridade que é responsável pela apuração. Vimos que elas necessitam de prévio processo administrativo, uma vez que podem resultar na aplicação de sanção administrativa.

No terceiro capítulo de estudo, os conhecimentos propostos foram na área dos crimes de trânsito, os quais foram tratados como crimes cometidos na direção de veículo automotor, previstos no CTB, por quem está no comando dos mecanismos de controle e velocidade de veículo automotor, tais como automóveis, caminhões, vans, motocicletas, motonetas, quadriciclos, ônibus etc. Abordamos a relação de tais crimes com a segurança pública e a aplicação subsidiária de normas penais e processuais penais.

No último capítulo de estudo, vimos especificamente a caracterização de cada um dos crimes de trânsito, o procedimento destinado a sua persecução penal, os principais aspectos destacados na doutrina e na jurisprudência dos tribunais estaduais e superiores (STJ e STF).



# Referências

ALMEIDA, Gervan de Carvalho. **Modernos movimentos de Política Criminal e seus reflexos na legislação brasileira**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2004.

ALVES, Roque de Brito. **Ciência Criminal**. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

ASSIS, Jorge César de. **Comentários ao Código Penal Militar**: comentários, doutrina, jurisprudência dos tribunais militares e tribunais superiores. 6. ed. Curitiba: Juruá, 2007a.

BIANCHINI, Alice. **Os grandes movimentos de Política criminal na atualidade**: movimento de lei e ordem, minimalismo penal e abolicionismo. Disponível em: <[http://www.uvb.com.br/main/posgraduacao/CienciasCriminais/AulasImpressas/PC\\_Aula\\_02.pdf](http://www.uvb.com.br/main/posgraduacao/CienciasCriminais/AulasImpressas/PC_Aula_02.pdf)> Acesso em: 19 mai 2009.

AULETE, Caldas. **Dicionário da língua portuguesa** na internet. 2011. Disponível em <<http://educacao.uol.com.br/dicionarios/>>. Acesso em abr 2011.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 2003. p. 563-571.

BRASIL. **Decreto nº 62.127**, de 16 de janeiro de 1968. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/Antigos/D62127.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D62127.htm)>. Acesso em: 28jun2010 às 1057H

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997.

\_\_\_\_\_. **Promulgação da Convenção Americana sobre Direitos Humanos** (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969. Brasília. Decreto n. 678, de 6 de novembro de 1992. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/anexo/andec678-92.pdf](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/anexo/andec678-92.pdf)>. Acesso em: 15 mar. 2008.

\_\_\_\_\_. **Resoluções do CONTRAN**. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em 31 ago. 2011

\_\_\_\_\_. **Lei 9.503**, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm). Acesso em 31 ago. 2011.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº 2.848**, de 07 de dezembro de 1940. Código Penal. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del2848.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848.htm)>. Acesso em 08 set. 2011.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº 3.688**, de 03 de outubro de 1941. Lei de contravenções penais. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del3688.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del3688.htm). Acesso em 25 set. 2011.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 6.488**, de 19 de junho de 2008. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6488.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6488.htm)>. Acesso em 08 set. 2011.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997a. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm)>. Acesso no dia 19 mai. 2010.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 5.108**, de 21 de setembro de 1966. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/1950-1969/L5108.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1950-1969/L5108.htm). Acesso em: 28jun2010 às 1037H

\_\_\_\_\_. **Mensagem nº 1056**, de 23 de setembro de 1997b. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/Mensagem\\_Veto/anterior\\_98/Mvpe1056-97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/Mensagem_Veto/anterior_98/Mvpe1056-97.htm). Acesso em 04 dez. 2010.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 61**, de 21 de maio de 1998. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em 08 set. 2011.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 205**, de 20 de outubro de 2006a. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em 28 ago. 2011.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 206**, de 20 de outubro de 2006b. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em 28 ago. 2011.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Trânsito - Contran. **Resolução nº 432**, de 23 de janeiro de 2013. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/%28resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c%29.pdf>. Acesso em 28 out 2013.

\_\_\_\_\_. Departamento Nacional de Trânsito. **Portaria 059/ 2007**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/port2007.htm>. Acesso em 23 jun. 2011.

\_\_\_\_\_. Departamento Nacional de Trânsito. **Resoluções 053, 066, 108, 136, 151, 155, 168, 182, 248 e 382**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9294.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9294.htm). Acesso em 23 jun. 2011.

\_\_\_\_\_. Departamento Nacional de Trânsito. Denatran. **Manual de procedimentos para o tratamento de polos geradores de tráfego**. Dezembro/2001. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/PolosGeradores.pdf>. Acesso em 01 nov 2013.

\_\_\_\_\_. **Suspensão do direito de dirigir**. Disponível em <http://www.frentetransitoseguro.com.br/artigos/448-suspensao-do-direito-de-dirigir>. Acesso em: 14 jun. 2010.

\_\_\_\_\_. Promulgação da Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969. Brasília. **Decreto n. 678, de 6 de novembro de 1992**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/anexo/andec678-92.pdf](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/anexo/andec678-92.pdf)>. Acesso em: 15 mar. 2008.

CAPEZ, Fernando; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Aspectos criminais do código de trânsito brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 1999.

\_\_\_\_\_. Fernando. **Curso de direito penal** – parte geral, volume 1. 6ª edição. São Paulo : Saraiva, 2003.

COELHO, Edhieres Marques. Minimalismo e principiologia penal. **Revista Jurídica UNIJUS**, Uberaba, v. 4, n. 1, p. 128-140, ago. de 2001. Disponível em: <[http://www.uniube.br/publicacoes/unijus/arquivos/unijus\\_4.pdf](http://www.uniube.br/publicacoes/unijus/arquivos/unijus_4.pdf)> Acesso em: 23 mai 2009.

DAOUN, Alexandre Jean, FLORÊNCIO FILHO, Marco Aurélio (coord.) **Leis penais comentadas**. São Paulo: Quartier Latin, 2009. p. 261-395.

GOMES, Luiz Flávio. **Delito de bagatela**: princípios da insignificância e da irrelevância penal do fato. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, ano 90, v. 789, p. 439-456, jul. de 2001.

GOMES, Ordéli Saverda. **Código de trânsito brasileiro comentado e legislação complementar**. 3ª ed. Curitiba – PR: Juruá, 2008.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito, infrações e crimes**. Campinas: Millennium, 2000.

\_\_\_\_\_. **Sanções do Código de Trânsito Brasileiro**: análise das penalidades e das medidas administrativas cominadas na Lei n. 9.503-97. Campinas, SP: Millennium editora, 2004.

JESUS, Damásio de. **Crimes de trânsito** – anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997). 8ª edição. São Paulo: Saraiva, 2009.

- LOURENÇO, Freddy. **Código de Trânsito Brasileiro** - Lei nº 9.503/1997. In: MAIA NETO, Cândido Furtado. **Código de direitos humanos para a justiça criminal brasileira**. Rio de Janeiro: Forense, 2003. p. 4.
- MARCÃO, Renato. **Crimes de trânsito** – anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei n. 9.503, de 23-9-1997. São Paulo: Saraiva, 2009.
- MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de Direito Penal**. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2006. v1.
- MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito. 2. ed. Rio de Janeiro – RJ: Forense, 2005.
- MUSEKA JÚNIOR, Rubens. **Remoção de veículo**: medida administrativa independente da pena de apreensão. 2006. Disponível em: <<http://www.cetran.sc.gov.br/estudos/remocao.htm>>. Acesso em: set 2011
- NOGUEIRA, Fernando Célio de Brito. **Crimes do Código de Trânsito**. 2ª edição, Leme: J. H. Mizuno, 2010.
- PAZETTI, Arnaldo Luis Theodosio. **A remoção do veículo nas infrações dos artigos 162, I, II e III, e 230, XX, do CTB**. 2009. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/4971/A-remocao-do-veiculo-nas-infracoes-dos-artigos-162-I-II-e-III-e-230-XX-do-CTB>>. Acesso em: set 2011
- PINTO, Lúcia Bocado Batista – PINTO, Ronaldo Batista. Trânsito. In: GOMES, Luiz Flávio, CUNHA, Rogério Sanches. **Legislação Criminal Especial**. 2ª edição rev., atual e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.
- PORTÃO, Sérgio de Bona. **Coletânea de legislação de trânsito** Anotada. 12ª ed. Tubarão: Gráfica e Editoria Copiart, 2008.
- \_\_\_\_\_. **Coletânea de Legislação de Trânsito** Anotada. 13ª ed. Tubarão - SC: Copiart, 2009.
- RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 7. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2008.
- ROCHA, Fernando Antônio Nogueira Galvão da. **Política Criminal**. Belo Horizonte: Mandamentos, 2000.
- ROXIN, Claus. **A proteção do bem jurídico como função do direito penal**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006.

SANTIN, Valter Foletto. **Controle judicial da Segurança Pública: eficiência do serviço na prevenção e repressão ao crime.** p. 78-79.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais.** 3. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2003. p. 4

\_\_\_\_\_. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988.** 4. ed. ver. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2006.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional positivo.** 9. ed. revista e atualizada. São Paulo: Malheiros, 1993. p. 96.

TAQUARY, Eneida Orbage de Britto. **O Controle Difuso de Constitucionalidade e o Art. 305 do Código de Trânsito Brasileiro.** Revista Jurídica Consulex Nº 154, de 15 de junho de 2003. p. 54-55

UFCSPA. Universidade Federal de Ciências da Saúde de Porto Alegre. **O que é substância psicoativa.** Disponível em <http://psicoativas.ufcspa.edu.br/droga.html> Acesso em 16 nov 2013.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl. PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro: parte geral.** 6. ed. ver. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.



# Sobre os Professores Conteudistas

## **Gildo Martins de Andrade Filho**

Major da Polícia Militar de Santa Catarina/ PMSC. Graduado pela Academia da Polícia Militar de Santa Catarina/ Curso de Formação de Oficiais, Pós Graduado em Meio Ambiente, Gestão e Segurança de Trânsito pela UNISUL (Universidade do Sul de Santa Catarina) e Pós-Graduado em Administração da Segurança Pública pela UNISUL (Universidade do Sul de Santa Catarina). Atualmente, é o Chefe do Setor de Planejamento (P-3) do 14º Batalhão da PMSC em Jaraguá do Sul. Professor no Curso de Formação de Soldados da PMSC.

## **João Mário Martins**

Mestre em Ciência Jurídica pela Universidade do Vale do Itajaí, graduado em Direito e Especialista em Segurança Pública. É oficial de carreira da Polícia Militar de SC e Professor de Direito Penal e Constitucional de Cursos de Graduação e Pós-Graduação. Na Administração Pública possui experiência na Área de Segurança Pública, Licitações e Contratos Administrativos

## **José Onildo Truppel Filho**

Especialista em Gestão de Segurança Pública pela Universidade do Sul de Santa Catarina - UNISUL (2010) e em Direito e Gestão de Trânsito pelo Complexo de Ensino Superior de Santa Catarina - CESUSC (2008). Possui Graduação em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI (1998) e Graduação em Curso de Formação de Oficiais - Polícia Militar de Santa Catarina (1993). É Oficial da Polícia Militar de Santa Catarina, atualmente no posto de Major. Tem grande vivência na área de trânsito, pois na carreira comandou o Pelotão de trânsito da parte continental de Florianópolis, São José e Palhoça. Desenvolveu atividades profissionais por cerca de cinco anos no Batalhão de Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina. Ministra aulas de trânsito para os diversos cursos de formação e aperfeiçoamento da instituição - PMSC - e para Cursos de Especialização em Centro de Ensino Superior.

## **Medidas Administrativas, Penalidades e Crimes de Trânsito**

Este livro busca entender dois dispositivos essenciais do Código de Trânsito Brasileiro – CTB: 1) em relação à integridade e à segurança no trânsito, tão debatidos nos dias atuais e que tem previsão legal (§2º do art. 1º e §1º do art. 269 do CTB); 2) temos as punições ou sanções previstas no CTB, sejam elas administrativas ou penais. A) CTB ainda prevê punições criminais a algumas condutas que o legislador julgou muito perigosas à segurança viária, especialmente as que colocam em risco a segurança do trânsito, a vida de pessoas e a sua integridade física.



9 788578 176334

[www.unisul.br](http://www.unisul.br)