

Recursos em matéria de trânsito

Francisco Carvalho Correa¹, fcarvalhocorrea@yahoo.com.br; **Arthur Fábio Bitencourt Ferreira**², arhturfabio@gmail.com

1. Professor na Faculdade de Minas (FAMINAS); especialista em Direito Civil e Direito Processual Civil pela Universidade Veiga de Almeida (UVA), RJ; advogado.
2. Advogado.

RESUMO: Os recursos em matéria de trânsito tiveram sua revolução com as grandes mudanças trazidas pelo novo Código de Trânsito Brasileiro, que ocasionaram alguns prejuízos aos condutores devido às falhas constantes no mesmo. O que se busca com esta pesquisa é analisar alguns pontos controversos do CTB, bem como, a indústria de multas que se formou com os radares eletrônicos, estes com indagações de inconstitucionalidade. Outros pontos a serem analisados no presente artigo é o da defesa prévia, notificações das infrações cometidas e a questão do efeito suspensivo dessas infrações.

Palavras-chave: trânsito, multas, infrações.

RESUMEN: Recursos en materia de tránsito. Los recursos en materia de tránsito tuvieron su revolución con los grandes cambios que trajo el nuevo Código de Tránsito Brasileño, que ocasionaron algunos perjuicios a los conductores debido a las constantes fallas del mismo. Lo que se busca con esta pesquisa es analizar algunos puntos controvertidos del CTB, así como, la industria de multas que se formó con los radares electrónicos, estos con indicios de inconstitucionalidad. Otros puntos analizados son de

la defensa previa, las notificaciones de las infracciones cometidas y la cuestión del efecto suspensivo de estas infracciones.

Palabras llaves: tránsito, multas, infracciones.

ABSTRACT: Resources in transit subject. The resources in transit subject had had their revolution with the great changes brought by the new Brazilian Code, which had caused some damages to the conductors due to the constant imperfections in it. What is searched with this research is to analyze some controversial points of the CTB, as well as, the industry of fines that it formed with the electronic radars, these ones with unconstitutionality investigations. Other points analyzed are the preliminary statement, the notifications of the committed infractions and the question of the supersedeas of these infractions.

Keywords: transit, fines, infractions.

Introdução

O presente artigo visa fazer um estudo a respeito dos recursos em matéria de trânsito, eis que, ao longo das últimas décadas, as tragédias ocorridas no trânsito brasileiro vêm tomando destaque em todo o mundo. Estatísticas comprovam que anualmente nosso trânsito provoca mais mortes do que numa guerra ou revolução.

Em busca de novas soluções ao caótico sistema viário, editou-se o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) visando a adequação do atual sistema, sendo o Brasil detentor de um dos trânsitos mais violentos. Ao contrário do Código anterior (Lei n. 5.108/66), o novo Código apresentou-se rigoroso, impondo severas sanções aos motoristas que conduzem seus veículos de forma perigosa.

Os números assustadores levaram o legislador brasileiro a tomar medidas severas, visto que não se encontrou outra solução a não ser criar figuras específicas para coibir motoristas imprudentes, visando minimizar o elevado índice de mortes no trânsito. Nesse prisma, foi sancionado o novo Código de Trânsito Brasileiro em 23/09/1997 através da Lei 9.503/97, com vigência prevista a partir de 23/01/1998, com a finalidade de coibir o exagerado índice de mortes ocorridas anualmente no Brasil, como também disciplinar o motorista imprudente.

O Código de Trânsito Brasileiro autoriza ainda que o CONTRAN estabeleça penalidades e medidas administrativas definidas nas suas próprias resoluções. Se os regulamentos estão *infra legem*, quanto mais as resoluções, produzidas ao sabor de circunstâncias e interesses às vezes pouco claros. Assim, ferem o inciso II do artigo 5º da Constituição Federal: “Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” (BRASIL, 1999).

A proliferação desordenada de resoluções aumenta de forma acentuada as incertezas no trânsito. Além do mais, não obstante o avanço alcançado pelo novo regramento, deparamo-nos com alguns equívocos trazidos pelo Código. Sedento por punir de forma rigorosa o motorista imprudente, o legislador acabou suplantando princípios elementares do Direito, colidindo com texto constitucional e com o Princípio da Proporcionalidade.

Como o número de infrações vem aumentando, muitos condutores buscam nos recursos de trânsito a forma de terem canceladas suas penalidades. O abuso por parte de algumas autoridades de trânsito, e também o excesso de Medidas Provisórias e Resoluções, fizeram com que o número de recursos aumentassem exorbitantemente.

O recurso de trânsito objetiva a garantia Constitucional prevista no artigo 5º, LV da CF/88, quando inconformados os cidadãos podem recorrer de decisões, estas passíveis da falibilidade humana.

Efetivamente, ao incriminar um fato reprovável incumbe ao legislador avaliar suas conseqüências sociais. Assim, aqueles que se sentirem lesados nos seus direitos, sepor impropriedades, irregularidades ou até mesmo inconsistência dos autos de infrações, deverão buscar nos recursos suas garantias constitucionais de defesa, objetivando o cancelamento da (s) penalidade (s) imposta (s).

Apesar dos avanços trazidos pelo Código, não basta a edição de normas severas, distanciadas de programas de conscientização dos motoristas, medidas a serem tomadas mediante ações conjugadas através de campanhas na mídia e, sobretudo nas escolas.

Nesse prisma, a prevenção especial figurada pela punição, deve ceder antes de tudo, às prevenções gerais, estampadas mediante ações governamentais no sentido de educar o motorista brasileiro. Infelizmente, campanhas educativas não adiantam muito, pois os fatos “sempre acontecem com os outros” e a conscientização não é uma marca do novo mundo.

As regras atuais são em sua maioria desconhecidas por parte dos condutores: mais de 500 Resoluções Contran; mais de 200 Portarias Denatran; mais de 300 Deliberações Contran.

Assim, não haveria outro resultado senão o aumento dos recursos, visto que é o instinto que leva todo homem a não se sujeitar, sem reação, ao conceito ou sentença do primeiro censor ou juiz.

Apesar de alguns pontos conflitantes, o Código de Trânsito representa um poderoso regramento para minimizar o desmedido número de tragédias ocorridas no Brasil, restando apenas colocá-lo em prática.

I – Dos recursos

1.1 – Definição e fundamentação

O vocábulo recurso é de origem latina – *recursus* – e significa “curso retrógrado, corrida atrás, caminho de volta, volta, possibilidade de voltar, recurso” (CRETELLA JÚNIOR, 1995, p. 591).

Recurso é um meio utilizado para modificar uma decisão anteriormente tomada desfavorável à parte litigante, visando este defender o seu direito. Como garantia constitucional, o recurso está fundamentado no seu artigo 5º, LV, CF/88, quando inconformado da penalidade sofrida, o cidadão tem a possibilidade de recorrer de decisões humanas passíveis de falhas e erros.

1.2 – Definição administrativa

Na esfera do Direito Administrativo, um dos Princípios é conhecido como a Autotutela Administrativa. Muito acertada foi a colocação do eminente Antônio A. Queiroz Telles, “a Administração Pública fiscaliza e revê seus próprios atos, retirando-os de circulação quando não sejam mais interessantes, convenientes e oportunos ou se manifestarem ilegais” (1995, p. 360).

1.3 – Definição específica

O recurso em matéria de trânsito é um pedido de reexame feito pelo condutor penalizado, visando o cancelamento da (s) multa (s), sendo este dirigido ao Órgão que impôs tal penalidade, sendo tal direito assegurado pela Constituição em seu artigo 5º, XXXIV, letra a.¹

¹ São a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas: o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direito ou contra ilegalidade ou abuso de poder.

1.4 – Requisito básico

Primordial em todo recurso é a lesividade para o recorrente, que utiliza tal remédio contra sentença ou decisão a que se recorre. José Frederico Marques, assim assevera “sem prejuízo ou gravame a direito da parte, não pode esta pretender recorrer”.² Neste sentido, tem que haver a violação a direito do recorrente, devendo o mesmo acatar a penalidade imposta quando do contrário.

1.5 – Pressupostos recursais

1.5.1 – Motivação

Todo recurso deve conter os motivos, sendo estes indispensáveis para tal pretensão. O recorrente expõe os prejuízos sofridos e as razões de fato e de direito para obtenção da revisão dos atos da Administração pública, sendo o recurso um instrumento de correção, e não de prevenção.

1.5.2 – Singularidade / unirrecorribilidade

É cabível somente a interposição de um único recurso referente ao mesmo caso em 1ª Instância, exceto no caso de um recurso contra decisão da JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infrações), este de 2ª Instância e dirigido ao CETRAN, órgão superior, sendo neste caso necessária a comprovação do recolhimento do valor da multa, o que não se exige para a interposição de recurso em 1ª Instância.

Neste caso, se o recorrente entender que há legitimidade, mesmo havendo esgotado as esferas administrativas, ele poderá utilizar-se de via judicial, como, por exemplo, o mandado de segurança, provocando assim, a apreciação judicial do seu pedido.

Arremata o professor Hely Lopes Meirelles afirmando que “exauridos os meios de impugnação administrativas, torna-se irretratável, administrativa-mente, a última decisão, mas nem por isso deixa de ser atacável por via judicial” (1993, p. 583).

² MARQUES, José Frederico. Apud SILVA, José Geraldo, SOPHI, Roberta Ceriolo, op cit., p. 5.

1.5.3 – Tempestividade

Como todos os recursos existentes no direito brasileiro, os de trânsito também deverão ser interpostos dentro do prazo legal estabelecido, contados a partir da data da notificação da penalidade, conforme regido pela Resolução 829/9, sendo que o envio fora do prazo estabelecido acarretará a não apreciação do recurso interposto, isto é, o recurso se torna intempestivo.

1.6.4 – Legitimidade

A legitimidade recursal tem ligação com o interesse de recorrer, devendo o recurso ser interposto por quem esteja legitimado para tal.

Nas infrações de trânsito poderão recorrer somente aqueles que tiverem ligação com o auto de infração, ou seja: o proprietário do veículo; o condutor do veículo; e a autoridade que impôs a penalidade.

II – Da notificação

A Notificação é o ato pelo qual se dá conhecimento a uma pessoa de alguma coisa ou de algum fato, a fim de que se possa usar das medidas legais que lhe sejam assegurados por lei.

Com relação às infrações de trânsito, a notificação é o conhecimento que se dá, por escrito, a um infrator das leis de trânsito, de que lhe foi aplicada uma sanção administrativa pecuniária, a qual traz a indicação do valor e da data do vencimento, bem como do prazo para a interposição de recurso, se o desejar (SILVA; SOPHI, 2001, p. 31).

2.1 – Prazo para notificação

No texto do CTB, o prazo máximo para notificação é de 60 (sessenta) dias, sendo alterado no mesmo dia de publicação do CTB pela Lei 9.602 de 21 de Janeiro de 1998, que redefiniu o prazo máximo de notificação para 30 (trinta) dias.

Se o proprietário do veículo não for notificado em até 30 (trinta) dias da ocorrência da infração, a multa deveria ser arquivada e seu registro julgado insubsistente, e não processada. Entretanto, nem sempre esta regra é cumprida pelas autoridades que a fizeram. Dessa forma, cabe recurso à enormidade de motoristas que foram injustamente multados nestas circunstâncias.

O procedimento correto para informar o motorista que ele incorreu em uma infração de trânsito é enviar o conhecimento do fato pelo correio, e

esperar 30 dias para apresentação de defesa prévia. Caso o motorista não conteste, após este prazo haveria a emissão de multa propriamente dita. Tal fato não ocorre, o que causa perplexidade que um motorista não seja informado de que está sendo movido um processo administrativo contra si, antes de receber a guia para o pagamento de multa. Com esta linha de conduta o órgão coator descarta a defesa prévia.

Ressalta-se que a redação dos artigos 281 e 282 do Código de Trânsito Brasileiro deixa clara a necessidade de duas notificações ao infrator. A primeira uma notificação da autuação, que será julgada pela autoridade de trânsito. A segunda, a notificação da infração, emitida após o julgamento da primeira. E assim está no Código:

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único – O auto de infração será arquivado e seus registro julgado insubsistente:

I – se considerado inconsistente ou irregular,

II – se, no prazo máximo de 30 dias, não for expedida a notificação da autuação (acrescido pela Lei 9602 de 21.01.1998)

Art. 282 – Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade (BRASIL, 1998).

Como normalmente é realizada a emissão apenas da segunda notificação (a de infração), suprimiu-se uma instância de defesa do condutor.

Salienta-se que dentro do próprio CTB estão insertas disposições que fazem menção à necessidade da notificação da autuação, como por exemplo, o prazo para apresentação do real condutor, que começa a contar do dia da notificação da autuação (art. 257, § 7º)³. Ora, se esta jamais for emitida, este prazo, de 15 dias jamais terá começado a fluir.

³ 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.

De acordo com o art. 285, “o auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente se no prazo de máximo de trinta dias não for julgado” (BRASIL, 1998).

Muito acertada é a posição do eminente doutrinador Arnaldo Rizzardo acerca do prazo para julgamento do recurso: “A mera impossibilidade de cumprir o prazo, como por excesso de processos, é suficiente para o deferimento” (1998, p. 724).

2.2 – Da devolução da notificação

Estabelece o parágrafo 1º do artigo 282 do CTB que “será considerada válida para todos os efeitos a notificação devolvida por desatualização do endereço” (BRASIL, 1998). Dessa forma, cabe ao proprietário do veículo comunicar o novo endereço num prazo de trinta dias (artigo 123, parágrafo 2º CTB)⁴, sendo esta passível de autuação se deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação (artigo 241 CTB)⁵.

2.3 – Do conteúdo da notificação

A notificação para que seja juridicamente aceita, deve ser revestida de algumas formalidades, como: ser escrita; ser expedida mediante comprovante de recebimento; ser expedida no prazo de trinta dias, contados da data da autuação; deve trazer informações acerca do infrator; a data do término do prazo para interposição do recurso e seu endereçamento; deverá consignar o valor da multa e o prazo para o seu pagamento; e por fim, deverá mencionar os dados resumidos do auto, como dispositivo transgredido, local, data e horário e dados de identificação do veículo e seu proprietário. Caso esteja faltando qualquer uma dessas formalidades exigidas por lei, também será passível de recurso, neste caso alegando vício essencial, sendo o ato nulo.

III – Da defesa prévia

O CTB quando trata em seu Capítulo XVIII do Processo Administrativo, permitiu que o auto de infração pudesse ser lavrado não somente pela

⁴ No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o certificado de licenciamento anual.

⁵ Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou habilitação do condutor.

autoridade mas também pelo seu agente, utilizando-se da ajuda da aparelho (radar eletrônico) ou qualquer outro meio tecnológico (bafômetro) disponível para comprovar a infração cometida pelo motorista.

Quanto ao processo administrativo, ele percorre quatro fases, sendo a instauração (através de portaria ou auto de infração), instrução (para elucidar os fatos), defesa (ampla, com possibilidade de contestação e provas), relatório e julgamento final (prolatado pela autoridade competente).

Reforçando esta lição, a Constituição de 1988, garante em seu artigo 5º, LV, a ampla defesa e o contraditório em qualquer processo administrativo.

No entanto, ao que parece, os órgãos públicos estão aplicando penalidades administrativas aos motoristas infratores sem a ampla defesa e o contraditório. Ou seja, o poder público está punindo administrativamente sem oportunidade de defesa do autuado.

Mas a penalidade da infração de trânsito, para não cair em arbitrariedade, terá legalidade somente se observar àquelas garantias constitucionais, visto que no Direito Brasileiro não se admite a existência de processo administrativo sem oportunidade de defesa. Do contrário, tal punição se torna nula, sendo juridicamente inconstitucional.

Não bastasse esta alegação, mais grave é qualificá-las de inexistentes juridicamente, por falta de participação da autoridade competente.

O CTB diz que o agente da autoridade poderá lavrar o auto de infração utilizando equipamentos eletrônicos. Ou seja, o agente provoca o início do processo, mas este processo terá que ser presidido e julgado pela autoridade de trânsito. Legalmente (artigo 5º, LIII, CF/88), nem o agente nem os equipamentos podem efetuar julgamentos ou aplicar penalidades, tendo valor jurídico somente se emanadas da autoridade competente.

Sabe-se, porém, que ao invés de primeiramente notificarem os infratores da lavratura do auto de infração, abrindo-se prazo para defesa, o poder público está comunicando de imediato a penalidade aplicada ao motorista. Muitos deles estão recebendo pelo correio uma simples comunicação da condenação, e nela sequer consta o nome ou assinatura da autoridade que teria julgado a infração, nem os fundamentos obrigatórios da decisão, sequer o número do processo administrativo ou oportunidade de defesa. Depois de condenado, ele recebe prazo para recorrer a JARI, cujo recurso não tem o benefício do efeito suspensivo, exceto para a pena da multa.

Ninguém deseja aqui o descumprimento da lei, o que não podemos assistir é o poder público afastar-se do cumprimento do CTB e da Constituição Federal, como fazem os maus motoristas.

Infelizmente, estamos assistindo a práticas absolutistas e condenações sumárias. Entendemos ser ilegal, pouco democrática e não promove a cidadania.

A disputa doutrinária e jurisprudencial que se implantou tem como base o fato de que o CTB não previu expressamente a defesa prévia, anteriormente prevista em Resoluções do CONTRAN, mais especificamente a Resolução 568/82. O artigo 314, parágrafo único, do CTB, dispõe que “as resoluções do CONTRAN continuam em vigor naquilo em que não conflitem com ele” (BRASIL, 1998).

A Resolução n. 568/82, prevê, porém, a apresentação de defesa prévia à aplicação da penalidade, referindo-se a uma defesa a ser apreciada na ocasião do julgamento do auto de infração, o que consta dos artigos 1º, 2º e 5º.

O artigo 5º, incisos LIV e LV da CF/88 preconizam que: “ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal; 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, 1999).

Os prosélitos da imprescindibilidade da defesa prévia argumentam que a norma constitucional tem aplicação ampla, e dentro da supremacia da Constituição, postulam que somente com a ampla defesa anterior à aplicação da penalidade estará sendo cumprida a determinação constitucional.

Nesta esteira, qualquer ato que implique em restrição à esfera de direitos individuais deve ser precedida de manifestação dos atingidos. Além disso, a acepção da palavra recurso implicaria um julgamento anterior, do auto de infração, e conseqüentemente deveria haver defesa que o precedesse.

De acordo com o art. 280, VI do CTB, “ocorrendo alguma infração, lavrar-se-á o respectivo auto, que, dentre outros requisitos, conterá a assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração” (BRASIL, 1998). Na hipótese de ser impossível colher a assinatura do infrator, determina ao agente comunicar tal fato à autoridade competente, para os fins do art. 281, que contempla o julgamento da consistência do auto e aplicará a penalidade legal. Dentre os motivos de insubsistência do auto, o art. 281, parágrafo único, II, prevê a falta de expedição da notificação da autuação.

Deste ato cabe recurso sem recolhimento da multa.

Assim exposto, o art. 2º da Resolução 568/80, do Conselho Nacional de Trânsito foi recepcionada nos termos do art. 314, parágrafo único, do CTB, segundo a qual, recebido o auto de infração, o interessado poderá apresentar defesa prévia à autoridade de trânsito, antes da aplicação da penalidade.

O CTB prevê um sistema de recursos muito bem elaborado, a partir do art. 281. Existe um primeiro recurso, endereçado à autoridade de trânsito, onde o seu objeto é a autuação, ou seja, o ato administrativo elaborado pelo agente de trânsito. Após a imposição da multa pela autoridade de trânsito, será

cabível um novo recurso perante a Jari, que analisará a legalidade do ato administrativo realizado pela Autoridade de Trânsito.

A possibilidade de imposição imediata da multa suprimiria o direito de defesa do cidadão, e ofende o princípio previsto no artigo 5º, inc. LV, da Constituição da República, negando-lhe ampla defesa e inobservando o devido processo legal.

Muito bem salientou Arnaldo Rizzardo “como se percebe, a contraposição das tendências vem de longe; porém, com a devida vênia, nenhuma dificuldade há em assegurar a defesa antes da imposição da pena, como prevê o art. 2º da Resolução 568/80 do CONTRAN” (2006, p. 705-06).

É incabível notificação de infração de trânsito cumulada com notificação de penalidade aplicada sem a observância da defesa prévia.

São inúmeros os casos trazidos aos Tribunais, após a edição dos novos dispositivos pertinentes à regulamentação do trânsito, no sentido de atacar os procedimentos administrativos que tolhem o princípio da ampla defesa, vez que a principal alegação reside no fato de que são aplicadas penalidades para, em segundo momento, conceder o prazo pertinente à dedução das inconformidades e justificações, visando a anulação de multas.

IV – Das infrações de radar eletrônico e direção sob influência de álcool

A velocidade parece ter sido sempre aspiração do homem, havendo registros de corridas esportivas de grande repercussão. O homem inventou os meios de transportes modernos com a velocidade sendo afirmada cada vez mais. Em geral, a velocidade é um meio de alcançar mais rápido alguma finalidade, não raro, um fim em si mesmo de sentir o delírio da velocidade ou competir em via pública, o que condenamos sempre.

O veículo tem que ser veloz, mas a funcionalidade deve ser considerada incluindo principalmente a segurança. A velocidade adequada, todavia, não significa necessariamente baixa velocidade, que neste caso causa congestionamentos e multiplicação de ultrapassagens, aumentando os riscos de acidentes.

Questão muito discutida é o da limitação rígida de velocidades.

O diploma legal de trânsito do Código Francês recomenda “*rester maître de sa vitesse*” – manter-se senhor de sua velocidade – quando na verdade deveria o condutor ser o senhor do veículo e não da velocidade.

Nos EUA, admite-se a defesa de velocidade acima do limite legal a quem prove que não tenha havido nas circunstâncias qualquer perigo *in concreto*.

É provado, estatisticamente, que o número de acidentes fatais são causados pela inobservância das velocidades na sinalização local ou nas circunstâncias do tempo e estradas.

O radar fotográfico desempenha excelente papel nessa questão.

No Brasil, essa e outras comprovações são, em geral, negligenciadas, pela raridade dos procedimentos regulares de defesa.

O radar a uns 200 metros já é capaz de alcançar quatro faixas da pista, podendo facilmente focalizar veículo em faixa contígua à do incriminado, ou até mesmo, considerar um veículo maior que venha por trás do que esteja sendo questionado. Até mesmo algo impelido por rajadas de vento, podem dificultar a precisão do radar, como a poeira e folhas de plantas.

O CTB é claro ao estabelecer no seu art. 280 que “o auto de infração deverá ser lavrado pelo agente de autoridade de trânsito legalmente constituída e seus agentes” (BRASIL, 1998), que poderão utilizar-se de ajuda de aparelho eletrônico ou qualquer outro meio tecnológico disponível para comprovar a infração cometida pelo motorista. Legalmente, nem os agentes nem os equipamentos eletrônicos podem efetuar julgamentos ou aplicar penalidades. Estas só terão valor jurídico quando emanadas da autoridade competente.

O artigo 5º, LIII, Constituição da República reforça o parágrafo anterior: “Ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente” (BRASIL, 1999). O que normalmente vem ocorrendo são empresas terceirizadas, com funcionários próprios, operando os citados radares móveis nas rodovias federais.

A aplicação da penalidade, via correios, sem que se conste nesta o nome ou assinatura da autoridade que teria julgado a infração ou os fundamentos da decisão é arbitrária por não permitir ao condutor o direito de defesa, ferindo o preceito constitucional que nos é garantido.

A punição por meio de detecção utilizada pelo equipamento fere os princípios constitucionais da ampla defesa e da inocência, além de admitir provas oriundas de meio ilícito.

O radar não permite uma defesa ampla, pois o motorista não tem como saber que, no momento da “suposta” infração, ele estava sendo multado. Faltam os sinais sonoros e visuais da aplicação da multa, dificultando sobremaneira a contestação da infração. Some-se a isso o fato de que uma única foto não é suficiente para comprovar uma infração.

Os órgãos vêm invertendo o ônus da prova, pois através de uma simples foto, que não comprova a infração cometida, obriga os motoristas a provarem que não estavam errados (o que no plano prático é quase impossível para o cidadão comum que foi multado). Cabe ao acusador o ônus de comprovar, válida e substancialmente, a infração e não ao acusado provar que não a

cometeu, por não dispor de muitos meios que facilitem sua defesa (é o motorista, sem sombra de dúvida, a parte mais fraca neste contexto).

A vulnerabilidade dos condutores é, portanto, por demais evidente, quando confrontamos as suas condições com a posição confortável de qualquer órgão que age da maneira ora em comento.

Em verdade, a multa gerada pelo radar não oferece a segurança que dele se espera. Não se consegue, efetivamente, comprovar que o condutor “flagrado” desobedeceu a determinação prevista em lei. Como já dito, uma única foto não é o suficiente para se ter um motorista como infrator. Nesse caso, por princípios gerais do nosso ordenamento jurídico, é melhor deixar impune vários culpados do que punir um inocente. Para uma aplicação justa e imparcial das multas, as fotos tiradas deveriam ser convalidadas por um agente da autoridade de trânsito para ter uma efetiva validade.

Como colocar um guarda ao lado de cada “olho vivo” é contraproducente, os radares padecem de um vício que os impede de funcionar com legitimidade e legalidade. Não servem como instrumento auxiliar no controle do tráfego por não serem confiáveis e por beneficiarem tão somente quem quer manter a indústria das multas.

A lei é clara e determina que o exercício dos poderes da autoridade de trânsito, bem como a função de autuar os infratores e aplicar multas é função específica da Polícia Rodoviária Federal, sendo o dispositivo legal preceituado no Código de Trânsito Brasileiro, confirmado pelo Regimento Interno da Polícia Federal, conforme Portaria MJ n. 166 de 16/02/2001 que em seu artigo 1º incisos II e III determinam:

Art. 1º. O Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF, órgão específico singular, a que se refere o art. 2º, inciso II, alínea g, e o art. 25 do Anexo I do Decreto nº 3.698, de 21 de Dezembro de 2000, diretamente subordinado ao Ministério do Estado da Justiça, tem por finalidade exercer as competências estabelecidas no art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no Decreto nº 1.655, de 03 de Outubro de 1995, e especificamente:

II - exercer os poderes de autoridade de trânsito, cumprindo e fazendo cumprir a legislação e demais normas pertinentes, bem como executar o policiamento, a fiscalização e a inspeção do trânsito e do transporte de pessoas e bens, além de supervisionar, inspecionar e fiscalizar o tempo de direção dos motoristas de veículos de transporte de cargas e passageiros;

III - autuar infratores, impor multas, aplicar penalidades administrativas e adotar as demais medidas cabíveis, relativas ao trânsito e ao transporte, bem como arrecadar multas aplicadas, taxas e valores decorrentes de prestação de serviços de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de carga superdimensionadas, indivisíveis ou perigosas e serviço de guincho (BRASIL, 2001).

As referidas rodovias não estão ostensivamente sinalizadas com a placa delimitadora de velocidade máxima permitida. Quando em algum momento se verifica placa sinalizadora, vê-se que está encoberta pela vegetação que a circunda, fato caracterizador de ingerência e desdém dos órgãos responsáveis pela manutenção de tal atividade.

O reflexo da tal ingerência não pode ser atribuído e projetado ao condutor sério cuja não-culpa se faz penalizada pelo digno órgão federal de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece que a sinalização de trânsito será colocada em posições e condições que a tornem perfeitamente visível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança, destinada aos condutores e pedestres.

Assim, é, necessário que o órgão responsável pela sinalização adote as medidas necessárias que assegure este direito aos usuários da via, podendo ser responsabilizado caso negligencie o seu dever, nos termos do § 1º do art. 90 CTB: “O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação” (BRASIL, 1998).

Dessa forma quando houver fiscalização eletrônica é necessário que antes dela, na região, exista sinalização informando a sua presença. É o que determina também as resoluções 079/98 e 820/96 do Conselho Nacional de Trânsito que obrigam a presença de sinalização informando a existência de fiscalização eletrônica, ao longo de todo trecho da via que será fiscalizada, devendo existir também a pelo menos 300 metros de cada aparelho de fiscalização, o que não acontece na maioria dos casos.

Os motoristas estão sendo multados através de radares instalados de forma camuflada, sem qualquer ostensividade, com o fito exclusivo de arrecadação de numerários, quando a norma em vigor é expressa em exigir a colocação de sinalização vertical ao longo da via fiscalizada, para manter o usuário permanentemente informado da existência do equipamento eletrônico, posto que o objetivo primeiro da fiscalização de trânsito é a educação e prevenção de acidentes e não a repreensão e a arrecadação.

A demonstração cotidiana dos erros crassos cometidos por tais aparelhos comprova e demonstra que o radar não pode, com justiça e equidade, substituir o agente de trânsito, porque não possui o tato, a experiência, a percepção sensorial necessárias para perceber se houve ou não uma infração. Assim o radar acaba por classificar como infração um fato que, por motivos circunstanciais de momento e contexto, não constitui-se em uma violação às leis de trânsito (punindo comportamento autorizado e não vedado no CTB).

A portaria 115 do INMETRO impõe um limite de 7 km de tolerância às velocidades aferidas. Sendo assim, tendo o veículo objeto de multa passado pelo aparelho de radar numa velocidade de 114 km/hora, deve a mesma ser considerada para fins de direito como 107km/hora. Desta forma, a infração não foi cometida, visto que a velocidade máxima permitida não foi ultrapassada.

Conforme verificamos também, o CTB determinou expressamente em seu inteiro artigo 61, “a velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito” (BRASIL, 1998).

No n. 1, letra a do inciso I, determinou expressamente o limite máximo de “110 Km/h para veículos classificados como automóveis e camionetas” (BRASIL, 1998).

Assim por determinação da legislação atual, a velocidade máxima é a limitada em 110 Km/h e não 80 Km/h conforme vem sendo afixada nas notificações combatidas.

Apenas para corroborar, o doutrinador Arnaldo Rizzardo, assim teceu os seguintes comentários a respeito do tema:

Para automóveis e camionetas a velocidade máxima será de cento e dez quilômetros por hora (110 Km/h). É a grande novidade, atendendo o apelo de muitos usuários, no sentido de que a velocidade máxima de 80Km/h (anteriormente admitida com máxima) era insuficiente para os veículos, que, como referido, são mais seguros e potentes, e para as vias, que oferecem uma melhor trafegabilidade do que há quase 30 anos atrás. Assim, a velocidade de 110Km/h está mais adequada aos veículos e vias hoje existentes, sem que com isso decorram maiores riscos à segurança dos usuários (2006, p. 208).

Por outro lado, no que tange à fiscalização de motoristas alcoolizados, a Constituição Federal prevê a proteção à vida, à dignidade humana e visa o bem comum, direitos e garantias individuais. O artigo 5º, LIV e LV CF - “nin-

guém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal; aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, são assegurados o contraditório e ampla defesa”, o mesmo artigo no inciso II preceitua: “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude da lei” e ainda o citado artigo no X assevera – “são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito de indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação” (BRASIL, 1999).

Ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo – Pacto de San Jose. A lei seca na maioria dos países tem o teor em torno de 0,8 decigramas de álcool por litro de sangue.

Numa lista de 82 países pesquisados pela International Center For Alcohol Policies (EUA), a nossa Lei Seca é mais rígida que 63 nações. Um exemplo prático de um erro seria o consumo de dois bombons com recheio de licor, o que caracterizaria direção embriagado.

Sabemos que a embriaguez é a principal causa de acidentes de trânsito, quase sempre fatais. A educação dos motoristas é fundamental para superar essa questão. A conscientização através de disciplinas como segurança no trânsito no ensino fundamental daria resultados mais significativos do que a edição de qualquer lei punitiva.

Por isso, é urgente e necessário instruir os agentes policiais que parem de ameaçar os condutores com “cadeia” por desobediência caso se neguem a fazer o exame do “bafômetro” (etilômetro).

A situação beira ao ridículo e não se coaduna com o Estado Democrático de Direito. A Administração Pública deve se adequar ao ordenamento jurídico e padronizar a conduta de seus agentes.

Caso duvide do resultado, o motorista pode pedir para que o policial repita o teste após alguns minutos.

O tempo de permanência do álcool no organismo varia de uma pessoa para outra. Fatores (estômago vazio ou cheio, ser homem ou mulher, branco ou negro, acostumado à bebida), ferindo, portanto os princípios da não culpabilidade e da não auto-incriminação, como também dos os princípio da proporcionalidade uma vez que ignorou a previsão de balizas mínimas e máximas.

O artigo 276 CTB: “Órgão ou Poder Executivo Federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos” (BRASIL, 1998).

Desta forma, são necessárias três condições, para caracterizar o nexo de causalidade, no que tange a embriaguez ao volante, senão vejamos: a) Conductor bebeu; b) Estar sob “influência” da bebida; c) Direção de forma anormal.

Não se admite presunção, “achismo”. E como fica a medição outros tipos de drogas?

A viabilidade constitucional e a aplicação da denominada Lei Seca está diretamente ligada na mudança da nossa legislação, mais precisamente na Constituição Federal.

Primordial é a proteção à vida, e nesse caso a Lei Seca acena como uma medida emergencial eivada de vícios, no entanto a educação no trânsito é de fundamental importância para a evolução do trânsito brasileiro.

IV – Do efeito suspensivo

O Efeito Suspensivo nada mais é do que suspender a execução do ato a que se recorre enquanto não se decide o recurso.

Com muita propriedade ensinou Celso Ribeiro Bastos, que: “o recurso administrativo com efeito suspensivo paralisa, bloqueia a eficácia do ato até a superveniência da decisão sobre o mesmo” (1994, p. 324).

Em função da notória demora no julgamento dos recursos nas Jari (em razão do excesso de recursos, da carência de material humano, entre outros motivos plenamente justificáveis que fazem com que o trabalho do órgão seja obstaculizado), mister se faz a concessão do efeito suspensivo, uma vez que pode este recurso não ser julgado no prazo legal. Não sendo concedido o efeito suspensivo, trata-se de um ato arbitrário.

Com o intuito de frisar a necessidade da concessão deste efeito, é importante demonstrar que o prazo em que deve ser julgado, vem, sistematicamente sendo inobservado pelo órgão, como se pode depreender da brilhante matéria publicada pelo renomado jornal Estado de Minas em seu caderno “Veículos”, de 10 de outubro do ano de 2000 com os seguintes dizeres em sua página de capa: “DNER DEBOCHA DO CIDADÃO: DNER ignora a lei e não julga multas no prazo, não libera efeito suspensivo e não devolve a quantia paga por multas consideradas educativas” (ESTADO DE MINAS, 2000).

O artigo 282 prevê o prazo de 30 dias para interposição do recurso. E o artigo 285 prevê o prazo para o julgamento do recurso também em 30 dias⁶. O mesmo artigo prevê o pedido do efeito suspensivo, o que pode ser feito perante a JARI, caso o recurso não tenha sido julgado dentro dos 30 dias, em seu § 3º assim disposto: “Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penali-

⁶ O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual deverá julgá-lo em até trinta dias.

dade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo” (BRASIL, 1998).

Como o próprio nome diz, suspende os efeitos da infração, enquanto não ocorre seu julgamento.

Demais arbitrariedades e atos outros de displicência também estão sendo questionados na matéria, que rendeu uma página inteira do referido tablóide. Desta forma, podemos notar que os serviços não vêm sendo desempenhados em consonância com aquilo que se exige de um órgão de tamanha respeitabilidade.

Não é razoável, então, que o cidadão já achincalhado pelas dificuldades do dia-a-dia deva pagar além do preço astronômico de uma multa insubsistente, o tributo caro da submissão e morosidade deste sistema de análise de recursos de multas.

Atualmente, o Efeito Suspensivo vem sendo respeitado, porém o recorrente muitas vezes tem que entrar em contato com a JARI solicitando a concessão de tal benefício, para efeitos de liberação de licenciamento, bem como para a transferência de proprietário.

No caso de suspensão do direito de dirigir, o efeito suspensivo é quase que natural, porque o dinheiro ainda se desenvolve, mas uma retenção de carteira julgada indevida não. Como os julgamentos estão sendo demorados em virtude do volume, a expectativa de arrecadação da multa poderá ser frustrada por até dois licenciamentos, quando bem aproveitados os prazos recursais. Da mesma forma a pontuação não pode trazer seus efeitos, e se passado mais de um ano da autuação, essa pontuação cai fora da somatória. Assim também ocorrerá com as Permissões para Dirigir, com validade de um ano, e que darão a CNH apenas aos que não cometerem infrações graves e gravíssimas, ou reincidentes em médias, no período de um ano. Não são fórmulas mágicas de burlar a lei, é a própria lei, portanto tais conseqüências são plenamente previsíveis. A demora dos julgamentos é fruto de muitos recursos, e muitos recursos são frutos de muitas autuações.

Para ser concedido o efeito suspensivo, a pessoa protocola um recurso, por exemplo, hoje a autoridade envia até em 10 dias para a JARI, e esta tem mais 30 dias para julgar o recurso. Seria mais ou menos 40 dias no mínimo para que a pessoa tenha direito de acordo com a lei para conceder o efeito suspensivo.

Mas o Efeito Suspensivo somente é concedido para as penalidades, não abrangendo a pontuação dos motoristas. Assim, é mais um caso que gera transtornos enormes para os condutores, sendo os mesmos passíveis de terem suspenso o direito de dirigir, já que somadas estas multas suspensas podem ultrapassar o limite de pontos perdidos permitidos no período de um ano.

O efeito suspensivo significa que o cidadão não precisa pagar a multa para regularizar o veículo junto aos Detrans.

Assim, no caso de ser concedido o efeito suspensivo, o recorrente poderá licenciar seu veículo sem o pagamento da multa, já que fica suspensa a eficácia de sua exigência, até que seja proferida decisão acerca do recurso interposto.

V – Considerações finais

A análise geral dos recursos em matéria de trânsito nos leva a uma reflexão do ponto de vista da segurança, tanto para os condutores de veículos quanto para os pedestres.

É claro que o novo Código de Trânsito Brasileiro era uma necessidade, tanto que após estes anos de vigência o número de mortes no trânsito vem diminuindo gradativamente.

Porém, como qualquer outro código, o CTB precisa ser revisto diariamente devido às constantes evoluções humanas e tecnológicas.

Não se pretende com esta pesquisa propiciar aos motoristas uma lacuna existente na lei que os autorize dirigir em alta velocidade. O que não pode ocorrer é o exagero por parte de algumas autoridades, que beneficiem tão somente a indústria das multas, quando podem ser implantadas medidas preventivas.

O próprio CTB já prevê a reciclagem dos motoristas infratores através da reabilitação, devendo o mesmo preencher os requisitos dispostos no CTB, faltando apenas sua aplicabilidade. A educação no trânsito é de fundamental importância para a evolução do trânsito brasileiro.

Deve sim, ser punido com o rigor da lei, aquele motorista reincidente, principalmente nos casos de excesso de velocidade, como por exemplo, os que são flagrados em “pegas”, e também os que dirigem sob efeito de substâncias químicas proibidas por lei.

Enfim, o CTB acena ainda com leis complementares para várias questões relevantes, para as quais desejamos melhor técnica legislativa. Por causa dessa não divulgação das regras de trânsito, o condutor, às vezes, paga caro pela sua inobservância ou pela sua ignorância.

Referências bibliográficas

ABREU, Waldyr de. **Código de Trânsito Brasileiro, infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais**. São Paulo: Saraiva, 1998.

BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Administrativo**. São Paulo: Saraiva, 1994.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**, Lei n. 9.503/97 de 23 de Setembro de 1997

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**.

CRETELLA JR., José. **Curso de Direito Administrativo**. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1995.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

ESTADO DE MINAS. Caderno de Veículos, 10 de Outubro de 2000.

GASPARINI, Diógenes. **Direito Administrativo**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1995.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 18. ed. São Paulo: Malheiros, 1993.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 6. ed. São Paulo: RT, 2006.

SILVA, José Geraldo da; SOPHI, Roberta Ceriolo. 5. ed. **Dos recursos em matéria de trânsito**. Campinas: Millennium, 2002.

TELLES, Antônio A. Queiroz. **Introdução ao Direito Administrativo**. São Paulo: RT, 1995.