

**CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR REINALDO RAMOS
C E S R E I**

**FACULDADE REINALDO RAMOS
F A R R**

CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM CIÊNCIAS CRIMINAIS

Eduardo Gomes Vasconcelos

**A RELATIVIZAÇÃO DO PRINCÍPIO DA SEGURANÇA JURÍDICA
DIANTE DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

Campina Grande - PB

2017

A RELATIVIZAÇÃO DO PRINCÍPIO DA SEGURANÇA JURÍDICA
DIANTE DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Monografia de conclusão de curso apresentada ao Curso de Especialização em Ciências Criminais, do Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos – Faculdade Reinaldo Ramos, como requisito parcial à conclusão do curso.

Orientador: Prof Ms Valdeci Feliciano Gomes

Campina Grande - PB

2017

-
- V331r Vasconcelos, Eduardo Gomes.
A relativização do princípio da segurança jurídica diante do código de trânsito brasileiro / Eduardo Gomes Vasconcelos. – Campina Grande, 2017. 52 f. : il. color.
- Monografia (Especialização em Ciências Criminais) – Faculdade Reinaldo Ramos-FAAR, Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos-CESREI, 2017.
"Orientação: Prof. Me. Valdeci Feliciano Gomes".
1. Código de Trânsito Brasileiro. 2. Trânsito – Injustiça – Presunção de Legitimidade. 3. Trânsito Brasileiro – Etilômetro. I. Gomes, Valdeci Feliciano. II. Título.

CDU 34:656.07(81)(094.5)(043)

EDUARDO GOMES VASCONCELOS

**A RELATIVIZAÇÃO DO PRINCÍPIO DA SEGURANÇA JURÍDICA DIANTE DO
CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

Aprovada em: 02 de SETEMBRO de 2017.

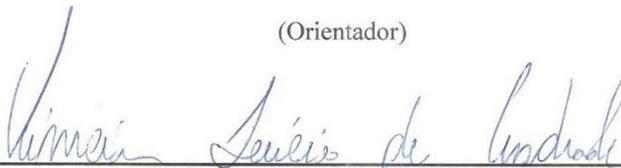
BANCA EXAMINADORA



Prof. Ms. Valdeci Feliciano Gomes

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

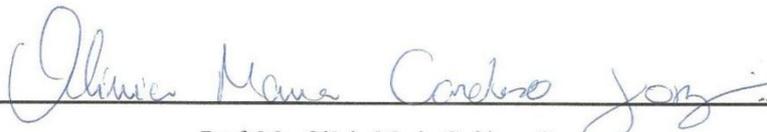
(Orientador)



Prof. Ms. Vinicius Lúcio de Andrade

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

(1º Examinador)



Prof. Ms. Olívia Maria Cardoso Gomes

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

(2º Examinador)

Dedicatória

*Dedico esta obra às minhas três princesas a quem tanto amo em meu coração:
Karine Vasconcelos, minha amada esposa, e
Ângela Eduarda e Ana Beatriz: os tesouros
que Deus me confiou nesta terra.*

AGRADECIMENTOS

É com grande satisfação que apresento o presente trabalho que foi fruto de muita disciplina e dedicação e noites sem dormir ao som do doce choro da minha pequena e recém-nascida filha Ana Beatriz.

Agradeço em primeiro lugar a Deus por ter depositado fé em meu coração para nunca desistir de meus ideais e me fazer forte ante as intempéries da vida. Porque tudo por ELE, para ELE são todas as coisas.

Não posso me furtar de reconhecer o valor dos meus pais pelo dom imensurável da vida e por me proporcionar momentos inesquecíveis em meu coração.

Quero agradecer também a minha família pelo apoio de sempre e por entender que quando estou estudando e, portanto solapando momentos de aconchego ao lado dos mesmos é porque desejo ser alguém diferente nessa sociedade e deixar um legado para as futuras gerações.

Abro um parêntese para agradecer também aos meus sogros, *Seu Santos e Dona Ana* pelo carinho e atenção e ajuda a nossa família, dos quais sem eles não teria também conseguido chegar ao final desta obra.

Não posso olvidar de agradecer aos amigos que a vida me presenteou, seja do trabalho, da faculdade ou alunos que eu tive a satisfação em passar um pouco do conteúdo do mundo jurídico para que sejam grandes vencedores na vida.

Ao meu orientador, Valdeci Feliciano Gomes, por ter renunciado horas de seu repouso e bem estar para se dedicar a revisão dessa obra para que se adapte aos fins sociais a que ela se destina.

Por fim agradeço a minha esposa por toda a compreensão e dedicação dispensada a mim na feitura desta obra, onde não tenho palavras para expressar o quanto a amo, pois onde ministro aulas, seja nos cursinhos ou faculdades e outras instituições é preciso que eu me prepare para ministrar boas aulas, e essa preparação exige que eu esteja em casa, mas ao mesmo tempo não esteja, pela dedicação que a docência requer.

Deus sempre é tudo em todos aqueles que aceitam a sua poderosa intervenção divina!

Eduardo Gomes Vasconcelos

EPÍGRAFE

*É melhor você tentar algo, vê-lo não funcionar
e aprender com isso, do que não fazer nada.*

Mark Zuckerberg

RESUMO

O presente trabalho possui o objetivo de almejar a discussão por parte da academia e de profissionais que labutam na área do trânsito para a correta aplicação da Lei no. 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e legislações complementares. Pautado no Direito Constitucional, Administrativo e Direito Penal de Trânsito é que se desenvolveu a investigação de alguns institutos do presente diploma legal e as consequências de possíveis aferições subjetivas da responsabilidade administrativa e/ou criminal de condutores de veículos automotores quando são alvos da fiscalização pelos agentes da autoridade de trânsito. O objetivo das argumentações a seguir será o de verificar até que ponto as autoridades de trânsito e seus agentes podem utilizar da presunção de legitimidade (fé de ofício), um dos requisitos do ato administrativo, sem ocasionar uma situação de injustiça alarmante para o cidadão. A metodologia utilizada no trabalho foi a descritiva e expositiva, haja vista que o assunto em questão já é conhecido, e a discussão almeja proporcionar uma nova visão sobre as constantes injustiças perpetradas contra o cidadão quando da aferição de responsabilidades em termos de infrações ou crimes de trânsito previsto na lei 9.503/97. Ademais, busca-se levantar hipóteses que são confirmadas durante todo o trabalho sobre a inaptidão técnica de alguns agentes da autoridade de trânsito na lavratura de autos de infrações de trânsito.

A lei seca também será avaliada durante o trabalho, onde serão questionados alguns elementos da aferição da capacidade psicomotora e a crescente inconstitucionalidade da lei 12.760/12 que por ora obriga o condutor de veículo automotor a se submeter ao teste do etilômetro mesmo não possuindo nenhum sinal de ingestão de bebida alcoólica.

Por fim, será possível concluir ao fim desta obra que o usuário das vias abertas à circulação terrestre está pedindo socorro todos os dias e a grande contribuição para que tal situação acabe, virá pelos constantes debates que este texto irá suscitar no meio acadêmico e, por conseguinte na sociedade.

Palavras-chave: Trânsito– injustiça – presunção de legitimidade - etilômetro

ABSTRACT

The present work has the objective of aiming the discussion by the academy and professionals who work in the area of traffic for the correct application of Law no. 9,503 / 97, which established the Brazilian Transit Code - CTB and complementary legislation. Guideline on Constitutional, Administrative and Criminal Law of Transit has been developed the investigation of some institutes of the present legal diploma and the consequences of possible subjective assessments of the administrative and / or criminal responsibility of drivers of motor vehicles when they are targets of the inspection by the agents of the transit authority. The purpose of the following arguments will be to verify to what extent the transit authorities and their agents can use the presumption of legitimacy (*ex officio*), one of the requirements of the administrative act, without causing an alarming situation of injustice to the citizen. The methodology used in the work was descriptive and expositive, since the subject matter is already known, and the discussion aims to provide a new view on the constant injustices perpetrated against the citizen when assessing responsibilities in terms of infractions or crimes of provided for in Law 9,503 / 97. In addition, it seeks to raise hypotheses that are confirmed throughout the work on the technical inability of some agents of the transit authority in drafting traffic violations.

The dry law will also be evaluated during the work, where some elements of the psychomotor capacity measurement and the growing unconstitutionality of law 12.760 / 12 will be questioned, which for now forces the motor vehicle driver to undergo the ethylometer test even though it has no signal of alcoholic beverage intake.

Finally, it will be possible to conclude at the end of this work that the user of the roads open to the earth's circulation is calling for help every day and the great contribution to ending this situation will come from the constant debates that this text will raise in the academic environment, society.

Keywords: Transito- injustice - presumption of legitimacy - ethylometer

ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES

AIT: Auto de Infração de Trânsito.

CNH: Carteira Nacional de Habilitações.

ETILÔMETRO: Aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

TÊMIS: Era a titânica deusa da Justiça, da lei e da ordem e protetora dos oprimidos e tinha muitos nomes apesar de apenas uma forma.

MBFT: Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito.

CFC: Centro de Formação de Condutores

PPD: Permissão Para Dirigir

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	PG. 12
CAPÍTULO 01- O PRINCÍPIO DA SEGURANÇA JURÍDICA E O CTB: UMA RELAÇÃO DESCONTEXTUALIZADA	PG. 15
CAPÍTULO 02 - A PRESUNÇÃO DE LEGITIMIDADE COMO GARANTIDORA DO EXCESSO DE PODER?	PG. 19
CAPÍTULO 03 - ANALISANDO O AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO E SUA VALIDADE COMO ATO ADMINISTRATIVO VINCULADO	PG. 23
CAPÍTULO 04 - ANÁLISE DOS ARTIGOS QUE IMPLICAM SUBJETIVIDADES PROBLEMÁTICAS	PG. 28
CAPÍTULO 05 - A PERCEPÇÃO SUBJETIVA DE FATOS TÍPICOS	PG. 34
5.1 Cumprir o artigo 306 e descumprir o artigo 301 do CTB?	PG. 39
CAPÍTULO 06 - QUANDO A INTERPRETAÇÃO NÃO CONDIZ COM A TIPICIDADE	PG. 44
CONCLUSÃO	PG. 51
REFERÊNCIAS	PG. 52

I – INTRODUÇÃO

A administração pública deve pautar suas condutas visando à consecução de benefícios que atendam à coletividade. Partindo desse pressuposto, os órgãos estatais incumbidos de prestar serviços públicos de um modo geral, bem como os seus agentes não devem satisfazer pretensões individuais sob o risco de incorrerem em desvio de finalidade.

O *welfare state* (Estado de bem estar) deve atender ao interesse público e onde houver conflito entre interesses individuais com os coletivos, deve prevalecer este último.

Há em tese uma tentativa de se excluir a apreciação do princípio da supremacia do interesse público diante de situações do cotidiano, tendo em vista que em muitos casos é possível sustentar a possibilidade de se opor ao Estado contra alguma ilegalidade praticada pelo mesmo.

Malgrado deve-se analisar tal ponderação com bastante acuidade, pois se tomarmos a exceção de esporadicamente o Estado tomar uma posição contrária à lei por ação ou omissão, poderemos incorrer em uma nova problemática que envolverá até mesmo a subsistência da segurança jurídica dos administrados.

Insta observar que a Administração Pública comete equívocos durante suas atuações e deste modo por ter consciência disso deverá rever os seus próprios atos quando insurgir em alguma injustiça contra o cidadão de acordo com a Súmula 473 do STF.

É nesse viés que se desenrola o presente trabalho, pois o que se pretende evidenciar é que na era da pós-modernidade, o Estado tem se tornado ausente e bastante equidistante da revisão de seus atos que sobejamente são ilegais, não reconhecendo suas falhas administrativas gerando um crasso prejuízo para os administrados, levando a uma ausência e um distanciamento do princípio da dignidade da pessoa humana, um dos fundamentos da República Federativa do Brasil, quando desrespeita direitos que foram consagrados aduras penas, levando-nos a pensar que estamos ainda em uma era medieval que é mais grave do que outrora, pelo fato de termos uma vasta legislação que aprisionada nas teias da antiética estatal tem devorado seus súditos.

Sob a análise de que os bens e interesses públicos não pertencem à Administração Pública nem aos seus agentes, referendando o princípio oculto da indisponibilidade, que possui total vigência no nosso ordenamento jurídico atual é que podemos nos debruçar neste interim no objeto desta obra, pois a Lei n 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro exagera em seu poder que

considero ilimitado tendo em vista que oferece alguns “permissivos legais” para que a autoridade de trânsito e seus agentes possam se valer da “capacidade legal e legítima” de gerir o trânsito aberto à circulação, oferecendo um arbítrio desarrazoado em algumas condutas típicas elencadas pelo diploma legal, onde o administrado (usuário) das vias terrestres em que seja possível a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais se configure em um completo hipossuficiente ante o arbítrio estatal.

É com fulcro nesse objetivo que o presente trabalho busca evidenciar que o administrado, nessa condição os condutores de veículos automotores, estão à mercê de uma grande carga de subjetividade da autoridade de trânsito e de seus agentes quando decidem por si mesmos quando uma pessoa cometeu direção perigosa ou não, ou quando afirmam categoricamente através de um Termo de Constatação de Alteração da Capacidade Psicomotora previsto na Resolução Contran 432 de 2013, que regulamentou a lei 12.760 de 2012, que um cidadão mesmo não tendo soprado no etilômetro cometeu o crime de embriaguez ao volante.

Destarte, será demonstrado durante toda o trabalho que o princípio da *Segurança Jurídica* está sendo relativizado ante algumas más interpretações desarrazoadas de alguns artigos do Código de Trânsito Brasileiro que até mesmo imputam responsabilidade criminosa por meio da aferição de um agente da autoridade de trânsito que sequer em alguns casos possua habilidade técnica necessária para aferir se realmente um determinado condutor cometeu ou não determinada infração capitulada no mesmo diploma como crime.

O trânsito em condições seguras é um direito e responsabilidade de todos e dever dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, entretanto não se pode garantir tal direito de harmonização e coexistência pacífica descumprindo princípios que são estruturantes nos dias hodiernos.

É bem verdade que os serviços públicos devem ter uma continuidade não podendo ser interrompidos de forma alguma sem justificativa legal e razoável. Sendo assim, o trânsito que consiste na utilização das vias por pessoas veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga deve ser gerido pelas autoridades de trânsito e seus agentes, no sentido de que tal necessidade é premente para que haja até mesmo o progresso do nosso país.

Podemos ilustrar em como é pontual a necessidade de um trânsito que flua de maneira escoreita e harmônica, bem como seja seguro o suficiente para os seus usuários, quando, por exemplo, nos deparamos com um engarrafamento, pois neste momento,

produzimos algumas reações biopsicossociais, tais como estresse, dor de cabeça, taquicardia, nervosismo, intolerância e diversas doenças psicossomáticas.

Não obstante, como afirmado em linhas iniciais neste discurso, não se pode almejar resolver tais problemas com a famigerada inflação de legislações que prometem ser mais consistentes, levando ao administrado a pensar que “endurecendo” as leis que rezam o Código de Trânsito Brasileiro obteríamos uma segurança e fluidez mais enfática com relação ao assunto em comento.

É sobre esta problemática que buscamos trazer à baila o presente estudo que foi desenvolvido para que despertemos para a realidade da extinção da segurança jurídica nos dias hodiernos e o suplício dos injustiçados sob o “manto do Estado Democrático de Direito”.

A metodologia utilizada foi a descritiva com a apresentação de situações fáticas e jurídicas através da análise de jurisprudências e acompanhamento de notícias onde foram comprovadas injustiças por parte da administração pública do nosso país no tocante ao trânsito.

CAPÍTULO 1: O PRINCÍPIO DA SEGURANÇA JURÍDICA E O CTB: UMA RELAÇÃO DESCONTEXTUALIZADA

*Tenho um sorriso confiante que às vezes não demonstra o tanto de insegurança por trás dele.
Johnny Depp*

De acordo com algumas definições do dicionário versão online de Aurélio Buarque de Holanda¹, segurança é definida como afastamento de todo perigo, viajar com segurança, certeza, confiança; mas uma delas me chamou atenção, pois tal termo pode também ser definido como garantia.

É a garantia que move a nossa vida, é esta que nos faz ter a devida confiança em um porvir melhor, pois sem ela surge a ansiedade e somos acometidos de problemas que serão recheados de preocupações.

Houve uma época em que não era servidor público e como me sentia quando alguém da loja em que trabalhava era demitido por razões que só mesmo o empregador tinha em mente o que estava fazendo, talvez pouco se importando com o que aquela pessoa, recém-desempregada iria fazer depois dali.

Naquele momento me sentia impotente como se estivesse caindo de um edifício de vinte andares, isto mesmo, pois não tinha uma *garantia, segurança*, sobre o amanhã em termos de estabilidade financeira.

Em tempos de crise em nosso país a palavra chave do momento se chama segurança. É a ausência da materialização dessa palavra nos negócios pátrios que traz incerteza para os investidores internacionais. São os constantes roubos e homicídios que minam a confiança na polícia. É a falta de fé em um Brasil melhor ante o quadro de corrupção que impera em nossa *terra brasilis*, onde essas e outras situações parecem nos conduzir para uma grande areia movediça que suga tudo o que se coloca sobre ela pelo fato de não possuímos raízes fortes.

É com base nessa segurança ou sua ausência que é necessário asseverar nessas linhas que a incerteza dos administrados não pode ser a regra e o receio ante a aplicação de uma lei de forma injusta deve ser repensada pelos entes políticos administrativos estatais.

No que tange à aplicação da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, a perspicácia da certeza quanto aos usuários das vias terrestres abertas à circulação fica

¹ <https://www.dicio.com.br/seguranca/>

comprometida, pois mesmo que estes conheçam o conteúdo jurídico das normas e atividades jurídicas e cumpram com seus deveres de condutor ante o Código de Trânsito Brasileiro não estão livres de um erro de um agente da autoridade de trânsito no tocante a um possível engano quanto à lavratura de um auto de infração de trânsito, cujo responsável pela lavratura do ato administrativo em destaque, pode se equivocar quanto a um carácter alfanumérico de uma placa, causando uma situação indesejada e por demais injustas para algum condutor ou proprietário de veículo automotor que sequer estava sem o cinto de segurança como aludido pela discussão em comento, mas que recebeu tal imputação de responsabilidade que deveria ser atribuída à outra pessoa.

Deste modo a certeza de que nunca será notificado pelo cometimento de uma infração de trânsito pelo fato de ser diligente quanto à direção do seu veículo automotor, escorrega facilmente ante a uma imperícia que fora cometida pela administração pública, que em condição de superioridade sequer adimple o questionamento em recursos administrativos impetrados por condutores injustiçados.

Nesse diapasão, a administração pública que deveria fomentar a estabilidade das relações jurídicas destrói com as próprias mãos a relação de confiança que poderia ser construída a partir daquele instante, pois quando um órgão de trânsito notifica um condutor por dirigir falando ao celular, por erro na interpretação de um agente da autoridade de trânsito que não observou atentamente a sutil diferença entre coçar a orelha e usar o smartphone, derriba toda segurança que o cidadão tinha naquele momento, pois mesmo que “chore” aos pés da Junta de Arrecadação de Recursos Contra as Infrações - JARI, esta impiedosa, depositará toda a sua confiança no agente que lavrou tal AIT pouco se importando se o condutor tinha razão ou não.

Para ilustrar mais uma vez como é frágil a situação de um condutor, é completamente possível que algum motorista que esteja em estacionamento proibido receba outra notificação por desobedecer as ordens da autoridade de trânsito ou seus agentes, previstos artigo 195 do CTB sob a alegação de uma interpretação equivocada por parte de um deles que quem sabe que não deve estacionar em local proibido além de estar cometendo tal infração, também de regra comete a desobediência.

A situação se torna mais delicada caso o agente da autoridade de trânsito entenda que no caso de solicitar que um motociclista pare o seu veículo para ser fiscalizado quanto a sua CNH ou CRLV e outros equipamentos obrigatórios, e este empreenda evasão do local da blitz, e, assim que é detido, pode por falta de informação de algum agente público, ser

conduzido para Delegacia de Polícia pelo cometimento do crime de desobediência previsto no artigo 330 do Código Penal.

É preciso que o (a) leitor (a) saiba que de acordo com o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito previsto nas Resoluções do Contran 371, 497 e 561, que delineiam de forma categorizada o *modus operandi* de cada lavratura de notificação por cometimento de infração, que esta situação acima explanada não constitui crime, de acordo com a ficha número 583-50 da Resolução do Contran 371, mas apenas pode ser tomada uma providência administrativa. Tal caso é uma suposição, mas pode ensejar em uma situação prática e fática tendo em vista a falta de preparo técnico de alguns agentes de trânsito.

É nesse cenário aturdido por incertezas que surge o princípio da segurança jurídica insculpido no artigo 2º da lei nº 9.784/99 que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, oferecendo assim uma nova proposta para os administrados, onde é prometido sob todos os enfoques que nada e ninguém ferirão qualquer direito, pois a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada conforme o artigo 5º, inciso XXXVI da Carta Republicana de 1988.

O que se procura evidenciar é que deve haver uma análise pormenorizada do que se está discutindo, pois o excesso de poder ofertado pelo Código de Trânsito Brasileiro aos agentes da autoridade de trânsito e a falta de sua contenção dos atos e condutas que ultrapassam os limites adequados, tem gerado as mais absurdas situações onde de um lado está o agente de trânsito com “*fé de ofício*” e do outro o hipossuficiente do cidadão que se encontra raquítico diante de tais abusos e de luto pelo fato da ampla defesa e contraditório não serem respeitados nos dias que se passam.

Em SP, 2% dos recursos de motoristas flagrados na lei seca são aceitos. Tal situação fática foi constatada pelo Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo – DETRAN/SP².

Ocorre que na matéria acima mencionada é apresentado ao leitor e transparece que o objetivo colimado pela autoridade de trânsito não é reconhecer se existem erros quanto à lavratura de uma notificação irregular e se o cidadão possui algum direito, mas a ordem é punir a todo custo. Analisemos um trecho da matéria:

Um balanço do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de São Paulo mostra que a criação de um órgão só para julgar recursos de motoristas flagrados com base na lei seca, há um ano, praticamente triplicou o número de casos analisados. Implementadas em novembro de 2015, as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jaris)

²<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,apenas-2-5-dos-recursos-da-lei-seca-sao-aceitos-pelo-detransp,10000088226>

especializadas em ocorrências de alcoolemia também tornaram os processos mais rígidos. Se antes até 50% dos recursos eram acatados, hoje as Jaris aceitam 2,5% (Grifo nosso).

Pelo trecho acima transcrito do endereço eletrônico do Portal UOL é perceptível que as JARIS que possuem o dever de avaliar a consistência de autos de infrações de trânsito são bastante rígidas quanto à análise de recurso interpostos pelos cidadãos, e talvez por isso, muitos usuários das vias terrestres abertas à circulação, por saberem que nunca conseguirão convencer esse órgão do Sistema Nacional de Trânsito, abdicam da ampla defesa e contraditório e resolver assumir tal responsabilidade mesmo que haja equívocos por parte do agente da autoridade de trânsito quanto à lavratura do AIT.

O grande problema está no referendar das ações de alguns agentes da autoridade de trânsito, mesmo em situações que não fora observada a formalidade desejada pelo ato administrativo, pois no momento em que o cidadão não recorre de alguma notificação de autuação/penalidade ou a JARI, mantém o auto mesmo sendo provado que é insubsistente, alimenta e incentiva a produção de mais abusos contra o cidadão.

Segundo o jurista FILHO, em Manual de Direito Administrativo (2017. P. 59):

O princípio da proporcionalidade, que grassou no Direito Constitucional, hoje incide também no Direito Administrativo como forma de controle da Administração Pública. É necessário, contudo, advertir que, embora o aludido princípio possa servir como instrumento de controle da atividade administrativa, sua aplicação leva em conta, repita-se, o excesso de poder. Não pode, porém, interferir no critério discricionário de escolha do administrador público, quando este tiver à sua disposição mais de uma forma lícita de atuar, oportunidade em que estará exercendo legitimamente seu poder de administração pública. Em consequência, sua aplicação exige equilíbrio e comedimento por parte do julgador, que deverá considerar com acuidade todos os elementos da hipótese sob apreciação; se não o fizer, ele mesmo será o agente violador do princípio que pretende aplicar. (Grifo nosso)

Diante de todo o exposto entende-se que reside uma revolta por parte da sociedade pelo fato de em um simples recurso administrativo contra a imposição de uma penalidade de multa, se vê afogada em um mar de incertezas legitimado pelo Estado Democrático de Direito, que em alguns momentos realmente está com os olhos vendados como a alegoria da deusa grega Têmis, mas que nesse momento a conotação não é ser imparcial no nosso cenário cotidiano, aplicando a justiça conforme a lei, mas em sua grande maioria estão totalmente inertes e inflexíveis quase cegos, diante das injustiças em recursos administrativos não adimplidos mesmo eivados de ilegalidades.

CAPÍTULO 2

A PRESUNÇÃO DE LEGITIMIDADE COMO GARANTIDORA DO EXCESSO DE PODER?

A injustiça num lugar qualquer é uma ameaça à justiça em todo o lugar. Martin Luther King

Todo agente público goza de um poder administrativo conferido como prerrogativa especial que fora outorgado por algum ente político administrativo como a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios que possuem servidores que estão irmanados em prol de beneficiar a coletividade.

Sabendo que este poder dever de agir é conferido ao agente público e este é irrenunciável e, por conseguinte deve ser exercido por seus titulares de modo que se assim não o fizer, trará trágicas consequências negativas ao cidadão por conta de sua inércia.

MEIRELLES (2001 p. 82/83,) ressalta que: “Se para o particular o poder de agir é uma faculdade, para o administrador público é uma obrigação de atuar, desde que se apresente o ensejo de exercitá-lo em benefício da comunidade”.

Ocorre que este poder nem sempre é usado da forma correta pelos agentes da administração pública e ao acontecer tal problema deve ser sanado administrativamente ou judicialmente, pois a utilização do poder deve se pautar no que é preconizado pela legislação vigente e não em uma discricionariedade ilimitada.

Uma das formas abusivas do exercício do poder é quando o agente atua fora dos limites de sua competência. Logo diante da discussão em que se esposa o autor, entende-se que é preciso enfatizar de acordo com a Resolução Contran nº 371 de 10 de dezembro de 2010, é perfeitamente vislumbrado as competências dos agentes da autoridade de trânsito com relação à lavratura de autos de infrações de trânsito tendo uma distribuição de tarefas, onde existem infrações de competência municipal, estadual e/ou rodoviária, não podendo deste modo uma notificação que seja de responsabilidade de uma autarquia municipal como avançar o sinal vermelho ser lavrada por algum órgão estatal, pois tal ação incorreria em abuso de poder de acordo com a Portaria 0003/2016 do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Sobre o intento de tal discussão neste capítulo, se torna imperioso conceituar quem é o agente da autoridade de trânsito. De acordo com o artigo 280 §4 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº 9.503/97, o agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração é o servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Deste modo é visível pela leitura do preceptivo legal supramencionado, que seria desarrazoado um órgão de trânsito em pleno século XXI confiar um talão eletrônico para a lavratura de um AIT, a um servidor público que não seja designado pela autoridade de trânsito, pois embora goze da atribuição de zelar pelos bens da coletividade, inclusive a vida, deve ter a devida competência estabelecida e delegada pela autoridade de trânsito de seu domicílio para operações de fiscalização de trânsito.

Outra característica importante de acordo com o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), aprovado pela Resolução Contran nº 371/2010 é, que, além do agente estar devidamente credenciado pela autoridade de trânsito delegante através de publicação em Diário Oficial do Estado em que o servidor público está lotado, este precisa estar devidamente uniformizado conforme o padrão da instituição, estando no pleno exercício de suas funções, não se admitindo nessa inteligência que o mesmo notifique um condutor de veículo automotor que está sem o cinto de segurança de acordo com o artigo 167 do CTB, na sua folga, pois isso seria totalmente ilegal e um abuso de poder.

Excesso de poder segundo as lições preciosíssimas de José dos Santos Carvalho Filho em seu Manual de Direito Administrativo, (2017, p. 67) “é a forma de abuso própria da atuação *do agente fora dos limites de sua competência administrativa*. Nesse caso, ou o agente invade atribuições cometidas a outro agente, ou se arroga o exercício de atividades que a lei não lhe conferiu.”

Outro ponto bastante interessante aqui evidenciado no MBFT é que o veículo utilizado na fiscalização de trânsito deve ser totalmente caracterizado de modo que todos os usuários das vias terrestres abertas à circulação percebam que ali está uma viatura que visa o disciplinamento do trânsito, pois o caráter ostensivo que a presença dela causa, inibe condutas e produz a segurança viária e, por conseguinte a segurança pública arrolada no artigo 144 §10 da CF/88, onde remetemos o nobre leitor para a leitura, pois a segurança viária será exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas compreendendo a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à

mobilidade urbana eficiente, competindo também no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

O segundo ponto é quando o agente público, embora dentro de sua competência, afasta-se do interesse público visando um objetivo particular, incorrendo em desvio de poder.

Destarte, o agente público deve aplicar a lei para alcançar o interesse público. Se este atua fora desse imperativo, desvia-se do poder que lhe foi conferido e pratica conduta ilegítima. Tal ação materializada através do ato administrativo, é considerada como desvio de finalidade de acordo com a lei nº 4.717/65, artigo 2º, parágrafo único alínea “e”, pois serão nulos os atos lesivos praticados contra o administrado nos casos de incompetência, vício de forma, ilegalidade do objeto, inexistência dos motivos, desvio de finalidade, bem como o desvio de finalidade se configurará quando o agente pratica o ato visando fim diverso daquele previsto, explícita ou implicitamente, na regra de competência.

Nesse diapasão percebe-se que uma situação fática que não está distante da realidade, em que um possível agente da autoridade de trânsito no que tange a lavratura de um auto de infração, o faça como forma de perseguição a uma pessoa, deixando esta sem possibilidade de defesa, caso não consiga provar tal desvio de conduta do agente de trânsito, é completamente possível.

Um das afirmações mais corriqueiras nos dias hodiernos por agentes públicos é que os mesmos possuem a tão famosa “fé de ofício”, onde parafraseando tal conceito é possível perceber que alguns servidores públicos por falta de preparo técnico no que concerne a aplicação da legislação de trânsito, “arremessam” sobre o rosto do usuário quando o mesmo questiona a legalidade de uma notificação de autuação, que os mesmos possuem a famosa frase referenciada neste parágrafo, deixando o condutor em uma situação fragilizada, porque provar e desvencilhar que tal fé não se coaduna com a verdade real leva tempo, esforço e muita paciência que na maioria dos casos o que termina prevalecendo é a vontade do agente de trânsito.

Fé de ofício de acordo com o site Enciclopédia Jurídica como uma credibilidade e confiança que merece a afirmação, atestação ou certificação de quem a fez

em razão de ofício ou função pública que exerce. Entretanto, é necessário trazer à baila o que afirma Patrícia Rodrigues Miranda no sítio eletrônico “Dom Total”³:

É nítido que o Estado abusa de sua supremacia para justificar seus atos e inviabilizar a defesa do indivíduo. Com o auxílio da presunção de veracidade dos atos da administração – fé pública –, o Estado confirma e aprova os atos dos agentes de trânsito sem oposição. Assim, a crítica que faço tem como base a inviabilidade de defesa do indivíduo que, perante a arbitrariedade do Estado, torna-se refém de sua supremacia.”

Para o juiz da 4ª Vara da Fazenda Pública de Belo Horizonte, Renato Luís Dresch, apenas a palavra do agente de trânsito não é suficiente para validar a aplicação da infração de trânsito. O magistrado ainda argumenta que as interpretações naquele sentido são um resquício do autoritarismo que historicamente tem gerido os atos da Administração Pública brasileira, muitas vezes impossibilitando o exercício da defesa, já que não é possível a produção de prova em contrário. (Grifo nosso).

Perante a arbitrariedade do Estado, o indivíduo se encontra desamparado. Malgrado, com a mudança de entendimento já existem decisões pela inversão probatória, transferindo ao ente estatal o ônus probatório.

Por fim, entende-se que a presunção de legitimidade dos agentes da autoridade de trânsito nada mais é que *iuris tantum* (relativa), sabendo que pode ceder a prova em contrário, no sentido de que o ato não se conformou às regras que lhe traçavam as linhas, como era de se esperar.

Ocorre que mesmo diante de tal regramento jurídico embebido pelas lições do Direito Administrativo pátrio, vários usuários do trânsito nacional tem sido injustiçados com essa “presunção de legitimidade” ou “fé de ofício” das autoridades de trânsito e seus agentes, pois o administrado como é demonstrado ao longo dessa pesquisa, não possui total poderes para provar no âmbito de um recurso na maioria dos casos, que tal auto de infração de trânsito está eivado de ilegalidade.

Por isso, eis um dos objetivos traçados nestas linhas que o leitor fora chamado para participar, pois a injustiça perpetrada contra alguém em um determinado lugar é uma ameaça à justiça em qualquer lugar, e desta forma, deve ser encarada frente a frente, para que soluções sejam alcançadas, visando uma intervenção jurídica apta a desmoronar não princípios basilares como o da segurança jurídica e da proporcionalidade, mas posturas que estão alijadas da formalidade e, por conseguinte desviadas da legalidade, tendo deste modo não a geração de direitos ou obrigações, mas excrecências, pelo fato de que a sua elaboração foi permeado de vícios que o tornaram impuro.

³ <http://domtotal.com/noticias/detalhes.php?notId=1065198>

CAPÍTULO 3

ANALISANDO O AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO E SUA VALIDADE COMO ATO ADMINISTRATIVO VINCULADO

Adoramos a perfeição, porque não a podemos ter; repugna-la-íamos se a tivéssemos. O perfeito é o desumano porque o humano é imperfeito.

Fernando Pessoa

Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito do Código de Trânsito Brasileiro, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX, que trata acerca dos crimes cometidos à direção do veículo automotor. (Adaptado do artigo 161 da Lei nº 9.503/97).

A lavratura de um auto de infração de trânsito deve ser vinculado à lei, não deixando margem de discricionariedade por parte do agente da autoridade de trânsito em escolher se irá notificar ou não um condutor que incorra na desobediência a um dos seus mandamentos legais, de acordo com o artigo 280 do CTB.

O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito aprovado pela Resolução Contran nº 371/2010 assevera que: “O agente de trânsito deve priorizar suas ações no sentido de coibir a prática das infrações de trânsito, porém, uma vez constatada a infração, só existe o dever legal da autuação, devendo tratar a todos com *urbanidade e respeito*, sem, contudo, omitir-se das providências que a lei lhe determina”. (Grifo nosso).

Partindo do raciocínio deste último parágrafo, é possível perceber nas entrelinhas que o agente público deve estar capacitado e com atenção redobrada, para no momento em que detecte algum condutor de veículo automotor cometendo uma infração de trânsito, deverá prontamente fazer o uso do talonário eletrônico do bolso e lavrar o auto em destaque.

Ocorre que, possivelmente esse seja um dos grandes erros da Resolução em comento, pois traz uma responsabilidade demasiada e até desumana para que o agente público responsável pela fiscalização de trânsito se transforme em uma espécie de robô, que notifica tudo o que passa pela frente.

Neste interim, percebe-se que é importante esboçar críticas a presente legislação de trânsito, pois no afã de querer lavrar autos de infrações de trânsito cumprindo a obrigatoriedade imposta pela entidade estatal, este ser humano, que fora transformado em

uma máquina de fazer multas, em alguns casos não está interessado em saber se sua maneira de executar o ofício em espeque está ou não eivado ilegalidade, até porque percebemos que falta capacitação para os agentes da autoridade de trânsito no nosso país, mas nesse prisma por terem recebido o devido aval estatal para lavrar notificações, parece que isso basta, levando-nos a crer que o objetivo da administração pública não é o disciplinamento do trânsito por si só, mas arrecadação de fundos para o erário estatal.

O AIT é uma peça informativa que subsidia a autoridade de trânsito na aplicação das penalidades, e sua consistência (validade) está na perfeita caracterização da infração, devendo ser preenchido de acordo com as disposições contidas no artigo 280 do CTB, que considera campos de preenchimento obrigatório como o local, a data da infração, a hora, a identificação dos caracteres alfanuméricos (placa) entre outros detalhes que serão imprescindíveis para o cometimento de qualquer infração por condutor de qualquer veículo automotor.

Destarte, o auto de infração de trânsito deve observar os requisitos para a elaboração de todo ato administrativo como *competência, finalidade, forma, motivo e objeto*, pois qualquer erro vislumbrado em tal procedimento inquina de vício o presente documento, não restando alternativa pela administração pública a não ser propugnar por sua anulação.

O policial militar que esteja devidamente credenciado pela autoridade de trânsito de seu estado só poderá lavrar autos de infrações de competência *estadual*. Destarte, os integrantes desta corporação possuem o condão de fiscalizar o trânsito de acordo com o artigo 23 da lei 9.503/97, que predispõem que compete às policiais militares dos Estados e do Distrito Federal executar a fiscalização de trânsito, *quando e conforme convênio firmado*, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

Insta observar que se um policial militar que preste serviço na zona urbana e que por desconhecimento com relação à Portaria 0003/2016 exarada pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, que trata acerca das competências quanto às lavraturas de infrações de trânsito, ao flagrar um condutor realizando o transporte de passageiros em compartimento de carga e decide lavrar o auto de infração em destaque, este procedimento estará inquinado de ilegalidade, porque faltou o requisito “*competência*”, pois a responsabilidade pela elaboração de tal ato administrativo é de competência municipal ou rodoviário.

De outro modo com relação ao requisito *finalidade*, se em algum instante o agente da autoridade de trânsito na ânsia de ter que lavrar todas as infrações que se

apresentem a sua frente como foi discutido ao longo desses apontamentos, consegue visualizar uma ou duas infrações cometidas por usuários das vias terrestres e não realiza outras pela dinâmica da prática das desobediências à legislação de trânsito serem como uma correnteza violenta que por mais que se queira, não é possível realizar todas as que visualizar, pode deixar transparecer que em algum instante ele resolveu multar “A”, “B” e “C”, mas pelo excesso de condutores infratores, não teve o tempo suficiente e por isso não multou “Z”.

É sobre essa impessoalidade que é necessária uma reflexão, pois se um agente da autoridade de trânsito multa uns e outros não, tal atitude não está moralmente correta, pois se todas às vezes que se visualiza uma infração ocorre o dever aplicar tal notificação para este, então nenhum condutor infrator deveria escapar.

Você deve está neste momento pensando: Se não existe efetivo suficiente e sistema de monitoramento de câmeras em quantidade aprazível para evitar a impunidade no trânsito brasileiro, como então exigir que os que estão exercendo a função de fiscais do trânsito consigam dar conta de tamanha empreitada?

A resposta para essa indagação está em uma afirmação simples: Se não existem condições básicas para que não se cometam injustiças ou que o serviço não possa ser realizado de forma que todos que realmente cometam infrações sejam penalizados administrativamente, então que a máquina estatal, já que gerou tal obrigação de lavrar tal notificação a todo custo, também invista em todos os meios possíveis de tecnologia e recursos humanos capacitados suficientes para evitar que alguém saia de uma fiscalização dizendo “*ufa*”, porque conseguiu esconder o celular antes de ser visualizado pelo agente público responsável pela fiscalização de trânsito.

Se assim não for esse pensamento, fica a reflexão sobre o presente tema e uma conclusão, de que se algum condutor consegue se mimetizar, camuflando ou escondendo-se da visão dos fiscais de trânsito durante o cometimento de uma infração, entende-se que em outras palavras está havendo a legitimação do velho jargão “o mundo é dos espertos”. O que seria um disparate aceitar tal constatação, pois não seria o particular (administrado) que estaria fazendo essa afirmação, mas o próprio Estado, aqui de forma genérica, porque estaria dando azo para que os mais “espertos” continuassem a transgredir os mandamentos legais da lei nº 9.503/97.

Dando prosseguimento ao presente estudo, o terceiro requisito do ato administrativo chamado “forma” é expresso nas lições Carvalho Filho (2017, p. 128), encontramos a definição de forma:

O vício de forma provém do ato que inobserva ou omite o meio de exteriorização exigido para o ato, ou que não atende ao procedimento previsto em lei como necessário à decisão que a Administração deseja tomar. Para exemplificar, veja-se a hipótese em que a lei exija a justificação do ato e o agente a omite quando de sua prática. Da mesma forma, configura-se como vício no referido elemento a punição sumária de servidor público, sem que se tenha instaurado o necessário processo disciplinar com a garantia da ampla defesa e do contraditório. (Grifo nosso).

Percebe-se então que a forma é um dos requisitos valiosíssimos para que qualquer ato administrativo possua a devida validade e eficácia. Deste modo, todo auto de infração de trânsito deve se revestir de todas as formalidades que são elencadas através de Resoluções e Portarias oriundas do DENATRAN, que atestam como deve ser o procedimento pelos agentes da autoridade de trânsito no momento em que lavram um auto de infração de trânsito.

Para referendar nossas argumentações, vamos neste momento analisar como deve ser o procedimento para a lavratura do auto de infração de trânsito com relação ao artigo 195 do CTB de acordo com o MBFT:

Tipificação resumida: Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes			Cód. Enquadramento: 583-50
Amparo legal: Art. 195			
Tipificação do enquadramento: Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes			
Natureza: Grave	Penalidade: Multa	Medida administrativa: Não	Pode Constituir Crime: Não
Infrator: Condutor	Competência: Órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal e rodoviário		
Pontuação: 5	Constatação da Infração: Possível sem abordagem		
Quando autuar	Não autuar	Definições e Procedimentos	Campo 'Observações'
Condutor que desobedecer ordem do agente de trânsito relativa a normatização do trânsito em geral, desde que não configure outra infração específica.	Se a ordem de parada determinada pelo agente de trânsito for em local onde o controle do fluxo de veículos esteja sendo operado pelo mesmo, utilizar enquadramento específico: 605-02, art. 208	As ordens do agente de trânsito terão prevalência sobre as normas de circulação e outros sinais (art. 89, I).	Obrigatório descrever a situação observada: Ex: "Não apresentou o veículo regularizado para vistoria, dentro do prazo fixado pela autoridade (§ 3º do art. 270 do CTB)."

Figura A

Como demonstrado através da figura acima, é possível visualizar como deve ser o *modus operandi* do agente público que deverá descrever a situação observada, onde a título de exemplo algum condutor poderia cometer essa infração se desrespeitasse alguma ordem de um agente de trânsito. Situação que deve ser descrita no campo observações do AIT, sob pena de invalidade do ato administrativo em espeque por ferir o requisito da formalidade.

Conductor que retirar veículo retido sem autorização do agente da autoridade de trânsito.	No caso do condutor envolvido em acidente com vítima, deixar de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinado por policial ou agente da autoridade de trânsito, utilizar enquadramento específico: 531-20, art. 176, IV.	Res. 160/04, item 7 - Sinais Sonoros: Os sinais sonoros somente devem ser utilizados em conjunto com os gestos dos agentes.	
Conductor que desobedecer ordem emanada da autoridade de trânsito.	Na recusa da entrega, mediante recibo, dos documentos de habilitação ou CRLV, ou de outros exigidos por lei, para averiguar a autenticidade, utilizar enquadramento específico: 697-10, art. 238		
Regulamentação:			
Não caracteriza crime previsto no art. 330 do CP pois o art. 195 do CTB constitui uma infração administrativa. Para caracterização da infração administrativa prevista no art. 195 são necessários 3 pressupostos: 1º - seja relativa a normatização do trânsito em geral; 2º - que seja emanada da autoridade de trânsito ou de seu agente; 3º - participação em qualquer situação de trânsito, em sentido amplo. A ordem pode ser verbal, escrita, bem como através de gestos e sinais sonoros.			

Figura B

É de bom alvitre ressaltar que caso um agente da autoridade de trânsito venha a se equivocar por falta de treinamento adequado ou por outros interesses que não se coadunam com o público, poderá cometer de acordo com a figura “B”, um excesso de poder e até mesmo Abuso de Autoridade de acordo com a lei nº 4.898/65, pensando que por desobediência as suas ordens com relação a um desrespeito a ordem de parada, gerará a subsunção ao crime do artigo 330 do Código Penal Brasileiro, o que visualizando a ficha nº 583-50 oriunda do MBFT, não se harmoniza juridicamente com o procedimento formal correlato, pois a primeira figura c/c a segunda é totalmente enfática ao asseverar que não configura crime tal infração de trânsito, devendo ser resolvida tal situação no âmbito administrativo somente.

Por último o “motivo” e o “objeto”, como últimos requisitos do ato administrativo vêm bem a calhar nesta exposição, pois se o agente da autoridade de trânsito lavra o auto de infração por qualquer outro motivo equidistante da legislação, que não seja para disciplinar o trânsito que fiscaliza, tendo como objeto o bem da coletividade através da harmonização do trânsito para que a fluidez seja usufruída por todos, estará contribuindo para o desrespeito ao cidadão que fora multado injustamente, pois não existiu em primeiro lugar a infração cometida pelo mesmo (motivo), e em segundo lugar não havia a necessidade de alcançar o objetivo de organização do trânsito para que houvesse a vontade estatal personificada por este agente público de almejar o salvamento de vidas por intermédio da esmerada fiscalização de trânsito, então o ato administrativo em comento fora emitido aludindo uma situação fática fantasiosa que gerou um dano irreparável para o condutor de um veículo automotor.

CAPÍTULO 4

ANÁLISE DOS ARTIGOS QUE IMPLICAM SUBJETIVIDADES PROBLEMÁTICAS

*O ignorante afirma, o sábio duvida, o sensato reflete.
Aristóteles*

O ato de dirigir um veículo automotivo revela em si para o candidato à primeira habilitação certa dose de ansiedade com relação aos exames que serão realizados pelos Departamentos Estaduais de Trânsito –Detrans, presente através das Circunscrições Regionais de Trânsito – Ciretrans espalhadas por todo o território brasileiro.

E, partindo desse momento que é muito esperado por grande maioria dos jovens e adultos do nosso país que procuram os Centros de Formação de Condutores – CFC's para que possam aprender como dirigir um veículo da forma segura, que se faz necessária a análise de algumas episódicas situações à luz da legislação constitucional vigente.

De acordo com a Resolução Contran nº 168 de 14/12/2004 e suas devidas atualizações, para se candidatar à primeira habilitação o candidato deverá comprovar que é penalmente imputável, ou seja, pessoa que tem a plena capacidade de entender o que está fazendo e de determinar-se de acordo com esse entendimento, saber ler e escrever, *verbi gratia*, não se admite que um analfabeto consiga tirar a primeira habilitação, e por fim, deve possuir Carteira de Identidade - RG e Cadastro de Pessoa Física - CPF.

Insta observar que após o cadastramento do candidato à Permissão Para Dirigir – PPD junto ao RENACH (Registro Nacional de Condutores Habilitados), este será submetido à Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular, nesta ordem.

A guisa de exemplo: se um candidato pretender se habilitar para a condução de um ciclomotor, que é aquele veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora, deverá ser aprovado no exame psicológico e frequentar um Centro de Formação de Condutores de sua escolha, onde terá que frequentar um curso Teórico-técnico com aulas de Legislação de Trânsito, Direção Defensiva, Noções de Primeiros Socorros e

Convívio Socioambiental no Trânsito e Noções de Funcionamento do Veículo totalizando 20 horas/aulas.

Além dessa carga horária também deverá frequentar Curso Prático de Direção Veicular que possui carga horária de 20 horas-aula, inclusive com aulas noturnas, onde terá noções de como fixar o capacete, cuidados para acionar a partida, desenvolvimento e redução de marchas, paradas acionando os freios dianteiro e traseiro simultaneamente, uso do freio motor, terá ainda que aprender a observar a parada obrigatória, pois terá que apoiar o pé direito no freio e o esquerdo sobre o solo, bem como posicionamento e manobra: conversão e cruzamento entre outros cuidados que serão repassados pelo instrutor do CFC.

É assim a vida de um aluno que pretende se transformar em um condutor de um ciclomotor. Para os candidatos à obtenção da PPD para as categorias “A” ou “B” ou “AB”, o curso teórico possui a duração de 45 horas/aulas, observando-se que no Curso Prático de Direção Veicular este possuirá carga horária de 25 horas para a categoria “B” e 20 para a categoria “A”, sendo que 20% dessa carga horária prática deverá ser realizada no período noturno.

Mas o que todas essas regras acima mencionadas têm a ver com a discussão dessa pesquisa? Você deve estar se perguntando.

É necessário entender que todo o processo de habilitação leva um tempo e que não se pode entregar a direção de um veículo automotor a alguém não habilitado pelo fato de não ter a devida perícia, prudência que são tão almeçadas para que não ocorram acidentes automobilísticos.

Ocorre que, revendo a Resolução Contran nº 561 de 15 de outubro de 2015 é possível encontrar o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT volume II, onde na ficha de nº 501-00 é afirmado pelo legislador pátrio em consonância com o artigo 162, inciso I do CTB, alterado pela lei nº 13.281/16 que dirigir o veículo sem possuir Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor, constitui infração gravíssima com a penalidade de multa (três vezes) e medida administrativa de retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

Conforme se pode observar pela leitura acima, o condutor que é penalmente imputável, incorrerá nessa situação tipificada pelo CTB todas as vezes que resolver tomar posse de um veículo sem possuir no mínimo a PPD para o veículo que está conduzindo, além de poder ser enquadrado e encaminhado à Delegacia de Polícia para responder pelo crime previsto no artigo 309 do mesmo diploma legal, pois 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 enseja ao condutor as penas de detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Ocorre que analisando mais detidamente o artigo em questão é possível constatar que na ficha de enquadramento 501-00 previsto na Resolução Contran 561 no MBFT vol. II no canto superior direito, há uma informação asseverando que pode configurar crime, dando-nos uma interpretação que não são todas as vezes que um agente da autoridade de trânsito ao flagrar um condutor sem PPD/CNH irá conduzi-lo para a autoridade policial, mas em momentos em que o dano seja concreto.

Percebemos que mais uma vez é imperioso o estudo e aperfeiçoamento dos agentes da autoridade de trânsito, porque o Direito Penal de acordo com o princípio da intervenção mínima deve ser a *ultima ratio*, só vindo a ser suscitado quando realmente os outros ordenamentos jurídicos ou administrativos não resolverem.

Portanto, caso um piloto de uma motocicleta venha a ser abordado em uma blitz e não apresente o documento de habilitação ou PPD, não poderá ser levado à Delegacia de Polícia simplesmente por estar conduzindo um veículo sem habilitação, pois o dano deve ser concreto e não abstrato. É necessário que ele tenha gerado realmente um dano, como ter causado um acidente, derrubado um muro, onde pela análise das circunstâncias poderia ter gerado a morte de alguém.

O Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul já se posicionou em relação a este tema no site Jus Brasil:

TJ-RS - Recurso Crime RC 71004208716 RS (TJ-RS)
Data de publicação: 28/05/2013
Ementa: APELAÇÃO
CRIMINAL. DIRIGIR SEM HABILITAÇÃO, GERANDO PERIGO DE DANO. ART. 309 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO . SENTENÇA CONDENATÓRIA MANTIDA Demonstrado o perigo de dano na conduta do réu, que andou em zigue-zague em local de grande movimentação de veículos e pedestres. RECURSO IMPROVIDO. (Recurso Crime Nº 71004208716, Turma Recursal Criminal, Turmas Recursais, Relator: Eduardo Ernesto Lucas Almada, Julgado em 27/05/2013)⁴ (Grifo nosso).

É notório o juízo de valor que o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul assentou no sentido de manter a sentença condenatória ao condutor que praticar o crime de trânsito previsto no artigo 309 do CTB, mas é de bom alvitre que o leitor atente bem para o fato de que a sentença não foi mantida só pelo fato do condutor estar pilotando a motocicleta

⁴ (Fonte: <https://tj-s.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/112884469/recurso-crime-rc-71004208716-rs>)

sem a devida permissão ou CNH, mas que sua conduta foi associada à possibilidade de gerar perigo de dano pelo simples fato de estar conduzindo o seu veículo em zigzague em uma via que apresentava grande concentração de pessoas e veículos. Eis a chave da questão!

De acordo com esse raciocínio, se o mesmo condutor estivesse em um local desabitado, sem grande concentração de pessoas ou de veículos, exemplo da zona rural totalmente deserta, não poderia ser conduzido à Delegacia de Polícia para a lavratura do Termo Circunstanciado de Ocorrência – TCO, onde a pena máxima não excede a dois anos de acordo com o artigo 61 da lei dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais nº 9.099/95, porque não estaria gerando perigo de dano.

Em outro julgado do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul é possível visualizar mais uma vez o raciocínio acima:

TJ-RS - Recurso Crime RC 71004759304 RS (TJ-RS)
 Data de publicação: 16/05/2014
 Ementa: APELAÇÃO-CRIME.ARTIGO 309 DO CTB DIRIGIR SEM HABILITAÇÃO, GERANDO PERIGO DE DANO. INEXISTÊNCIA DE PROVA DE CIRCUNSTÂNCIA ELEMENTAR, RELATIVA AO PERIGO DE DANO. SENTENÇA CONDENATÓRIA REFORMADA. A simples ocorrência de acidente não serve de mote para consubstanciar condenação, vez que a colisão entre espelhos pode perfeitamente ter sido provocada pelo condutor do outro automóvel. 2. A prova se resume aos depoimentos dos policiais e da outra parte envolvida no acidente, que não viram a forma como o acusado dirigia, contra a versão deste último, que negou qualquer condução anormal. (Recurso Crime Nº 71004759304, Turma Recursal Criminal, Turmas Recursais, Relator: Edson Jorge Cechet, Julgado em 12/05/2014)⁵ (Grifo nosso).

A sentença acima oriunda do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul datada de 16 de maio de 2014 perfilha o raciocínio esposado ao longo desse capítulo, pois o acusado foi considerado inocente e sua sentença foi reformada com fulcro no brocardo jurídico *in dubio pro reo*, pelo fato do acidente por si só não poder ser provado que foi ocasionado pelo acusado, haja vista não haver testemunhas ou policiais que viram o fato, nem registro de filmagens e a ocorrência de danos materiais no veículo em si, pois não são provas de que o réu causou o acidente, que pode muito bem ter sido ocasionado pelo outro condutor envolvido no acidente.

Como demonstrado ao longo desses capítulos, se não houver uma preparação maior dos agentes da autoridade de trânsito por parte das autoridades de trânsito,

⁵(Fonte:<https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/120137275/recurso-crime-rc-71004759304-rs>)

vários cidadãos serão conduzidos à Delegacia sem ter havido o cometimento da figura típica do artigo 309 do CTB.

Ainda percorrendo tal estrada com relação à situação fática de dirigir sem possuir CNH ou PPD, é de bom alvitre trazer à baila a atitude de quem permite, entrega ou confia à direção de veículo automotor a pessoa sem possuir o documento acima colacionado.

O artigo 163 e 164 respectivamente do CTB, asseveram que entregar, permitir a direção do veículo a pessoa que não possui CNH/PPD ou que está com o direito de dirigir suspenso ou cassado, com categoria diferente do veículo que está conduzindo, com tal documento vencido há mais de trinta dias ou sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo imposta por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir enseja infração de natureza gravíssima, perfaz em penalidade de multa (três vezes) e medida administrativa de retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

Pela leitura do parágrafo acima mencionado é perceptível que existe uma punição administrativa para quem também permite ou entrega a direção de um veículo automotor à pessoa não habilitada, onde o valor da multa é de três vezes o valor da infração de natureza gravíssima perfazendo um total de R\$ 1.760,82 (mil setecentos e sessenta reais e oitenta e dois centavos), pois o valor da infração gravíssima de acordo com o artigo 258 da Lei nº 9.503/97 é de R\$ 293,47 (duzentos e noventa três reais e quarenta centavos) ensejando ainda a perda de 07 (sete) pontos no prontuário do proprietário do mesmo.

Cabe trazer à discussão oportuna, que a ação de permitir envolve a ausência do proprietário do veículo que não está junto com o condutor do veículo que não possui CNH/PPD no momento da descoberta da fiscalização de trânsito, ou seja, o condutor nas entrelinhas teve autorização em tese para conduzir o veículo automotor pelo proprietário do mesmo.

Com relação ao ato de entregar à direção do veículo automotor conforme a ficha 506-10 contida no Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito Volume II esta, envolve a presença física do proprietário do bem móvel, pois este entrega deliberadamente à direção a uma pessoa mesmo sabendo que ela não possui a carteira de motorista.

Cumprido salientar que além das infrações de trânsito que estão sujeitos os proprietários dos veículos em apreço, é também previsto como crime este ato para quem permite, confia ou entrega a direção de veículo automotor à pessoa não habilitada.

O artigo 310 do CTB assevera que permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir

suspensão, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança é crime que sujeita o condutor a penas de detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Comentando este artigo acima evidenciado mais uma vez o legislador propugnou pela possibilidade do cometimento de crime para quem oferta deliberadamente a direção de veículo automotor à pessoa que não possui condições legais, psíquicas ou motoras.

Insta observar que o leitor deve estar atento ao caráter volitivo que envolve tal permissão, confiança ou entrega, porque se um pai de família deixa o seu lar para trabalhar em uma moto e tranque devidamente a chave do seu carro em um cofre que só quem possui o segredo é ele mesmo e o filho de 18 anos ao saber que o pai já saiu para a labuta diária, resolve tentar descobrir a senha e consegue, tendo acesso ao carro e utilizando o mesmo para dirigir em via pública, entendemos que este (o filho) se for flagrado em uma fiscalização de trânsito será multado por não possuir CNH/PPD, mas nessa situação fática seria desarrazoado atribuir culpa ao pai e multá-lo por ter permitido ao mesmo dirigir, pois faltou o dolo (vontade) deliberada do pai para que o seu filho tivesse acesso irrestrito ao automóvel.

Destarte, com base nesse raciocínio, se não é justo atribuir a infração do artigo 164 do CTB, que ensejaria a ação dolosa de permitir ao filho dirigir o veículo, já que este surrupiou tal chave sem o consentimento do pai, quiçá chegar até o trabalho desse pai e conduzi-lo até à delegacia da área do cometimento do fato, por ter cometido o crime do artigo 310 da lei nº 9.503/97. Seria realmente um constrangimento totalmente desnecessário e ilegal!

Finalizando este capítulo os artigos 162, 163 e 164 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e sua aplicação no que tange aos crimes previstos no capítulo XIX do mesmo diploma legal acima mencionado, ficou constatado que é imperiosa a pesquisa e qualificação constante por parte de todos os agentes da autoridade de trânsito para evitar a possibilidade do cometimento de erros, pois os usuários das vias terrestres abertas à circulação podem padecer de danos morais e materiais irreparáveis e com a devida razão ingressar com a ação reparatória.

Do exposto, caso aconteça algum dano provocado pelos agentes da autoridade de trânsito, o artigo 37 §6º da CF/88 é bem enfático ao asseverar que as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

CAPÍTULO 05

A PERCEPÇÃO SUBJETIVA DE FATOS TÍPICOS

*Tudo é relativo a algo que depende do contexto. E, sinto
lhe informar, quase sempre o contexto é instável.
Gustavo Zanatta Bruno*

Entende-se que nem sempre o juízo de valor sobre determinadas coisas é o mesmo que o de outras pessoas, pois a percepção sobre os fatos que cercam o ser humano é relativa. A reflexão sobre como o mundo impacta a vida de alguém oferece uma carga diferenciada sobre as impressões que cada pessoa pode expressar para o mundo que a rodeia.

“Todo ponto de vista é a vista de um ponto”. Esta composição de palavras é deveras utilizada sempre que alguém deseja asseverar para o outro que respeite a sua opinião, até porque diante um Estado Democrático Direito, é preconizado categoricamente que a liberdade de expressão e pensar diferente deve ser apreciada, mesmo que não se concorde com tal ponto.

Destarte, com base nesse raciocínio acima esposado, entende-se que existe certa dose de subjetividade (ponto de vista) na aferição por parte do agente da autoridade de trânsito através do Termo de Constatação de Alteração da Capacidade Psicomotora – TCACP, quando ocorre a situação em que o condutor se recusa a realizar o teste no etilômetro, mas que mesmo assim, se o agente público conseguir “detectar” que por exemplo o condutor apresenta olhos vermelhos, sonolência e desordem nas vestes poderá ser conduzido pelo crime em tese do artigo 306 do CTB pelo agente de trânsito.

A “Lei Seca” foi criada diante de inúmeros acidentes automobilísticos que envolviam direção e álcool e foi sendo reformulada com o passar dos anos, buscando punir de forma mais severa quem resolve beber e conduzir algum veículo automotor.

A lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012 alterou os artigos 165, 276, 277 e 306 do CTB e juntamente com a Resolução Contran 432 de 23 de janeiro de 2013 trouxe um espécie de manual de procedimentos operacionais de como os órgãos de segurança pública podem se organizar juntamente com a administração indireta estatal e a sociedade civil organizada no combate à embriaguez ao volante.

O artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro já foi alterado pela lei 11.275 de 2006, 11.705 de 2008, em 2012 pela lei 12.760 e obteve recentemente a sua última alteração até aqui por intermédio da lei 13.281 de 2016.

De acordo com o artigo acima mencionado, dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, enseja infração de natureza gravíssima com a penalidade de multa (dez vezes) perfazendo um total de R\$ 2.934,70 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, além do recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

Por outro lado, caso o condutor se recuse e não apresente sinais de ingestão de bebida alcoólica, será aplicada a mesma sanção do artigo 165 acima citado com a diferença de que pelo fato de não apresentar sintomas, não será preso pelo cometimento do crime do artigo 306 do CTB.

Pela leitura dos preceptivos acima se alcança o entendimento que o artigo 165 do CTB se mostra bastante razoável e proporcional no combate ao condutor que dirige sob a influência de álcool. Destarte, se o condutor realmente é punido quando existe a plena certeza do cometimento do crime, tudo está bem. Ocorre que se o mesmo estava sob o efeito de alguma bebida que poderia comprometer sua capacidade psicomotora sem realmente ser comprovado que estava gerando perigo de dano, tal situação pode ser uma causa geradora de injustiças.

Ocorre que na maioria dos casos o condutor é convidado a realizar o teste do etilômetro e este se recusa mesmo apresentando aparentemente que não ingeriu bebida alcoólica ou até mesmo fez o uso sim, mas de apenas uma taça de vinho que possivelmente não geraria a possibilidade de um homicida em potencial, convenhamos.

Malgrado, mesmo assim este condutor supracitado receberá uma multa no valor de R\$ 2.934,70 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos) associado à placa do proprietário do veículo, este será retido no local da fiscalização até a apresentação de condutor habilitado, que não poderá ter ingerido bebida com a presença de álcool em sua composição e a CNH ou PPD do condutor fiscalizado é recolhida pelo agente da autoridade de trânsito para que seja encaminhada ao Detran ou Ciretran para a devida aplicação da penalidade da suspensão do direito de dirigir, além do fato de que se apresentar um conjunto de sinais que oportunamente iremos transcórrer durante este estudo, poderá ser preso pelo cometimento do crime de embriaguez ao volante.

Insta salientar que a lei 12.760/12 c/c a Res. 432/13 atendendo ao clamor de grande parte da sociedade resolveu endurecer a conduta de dirigir embriagado e por querer tentar “acabar com o mal pela raiz”, decidiu punir até mesmo aquele que se recusa sem ter

feito o uso de bebida alcóolica ou por outras razões de fórum íntimo, que deveria ser respeitado pelo legislador pátrio, mas que não é observado no cotidiano.

O direito à privacidade, a intimidade consentâneos com o princípio da dignidade da pessoa humana foi totalmente execrado diante de tal lei, pois a partir do momento que uma pessoa que nunca bebeu, ou, por exemplo, se curou do vício da alcoolemia recentemente, é obrigada a realizar tal teste no etilômetro (bafômetro) se sentirá frustrada e completamente decepcionada, por não ter o seu direito a negar realizar tal procedimento administrativo para a aferição de alguma quantidade de álcool em seu organismo, respeitado pela administração pública.

Nesse viés é necessário problematizar tais procedimentos e com todo o respeito aos pontos de vista das autoridades que realizam um excelente trabalho nas constantes fiscalizações de trânsito e blitzes da Lei Seca, mas existe uma fala corriqueira que é divulgada nas redes sociais que hoje o bafômetro serve para o condutor provar que não bebeu, ou seja, se o condutor não bebeu, não tem porque não soprar no aparelho que aferirá o ar alveolar que consiste no ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. Logo se ele não deve, não deve temer afinal o etilômetro é uma prova a favor do condutor.

Com toda vênia a quem propaga essa informação, mas se entende, que é imperioso ressaltar que muitas vezes parte da sociedade está legitimando ao Estado fazer através de uma lei e/ou resolução sem maiores ponderações, pois uma maior invasão estatal em esferas da vida da comunidade, vai sendo visto como totalmente normal tendo em vista o “interesse público” que também é por demais relativo.

Partindo desse pressuposto se percebe que hoje é visto como totalmente normal alguém que não ingeriu bebida alcóolica e se recusou a realizar o teste no etilômetro por razões pessoais que o mesmo não está obrigado a revelar, ser punido administrativamente ou penalmente.

Tudo isso sendo legitimado onde em um futuro bem próximo a depender da onda de violência alarmante em que se vive, algum ente estatal visando o “interesse público” poderá obrigar ao cidadão abrir as portas da sua casa independente de mandado judicial ou flagrante de delito, para que algum órgão de segurança pública através dos seus agentes adentre ao domicílio no intuito de “investigar algum crime”, ou ver se existe algum objeto fruto de delito. Se o raciocínio que o bafômetro virou uma prova a favor do condutor quando este sopra está certo, então o cidadão que não deve nada à justiça nem à polícia, possui a

obrigação de deixá-los ingressar em residências e atestar inocências, pois afinal o cidadão que é “honrado” não deve temer nada.

É de bom alvitre trazer à tona que o objetivo deste apontamento não é advogar a favor da impunidade no trânsito nem desejar que os motoristas embriagados deixem de ser punidos. Não é isso. O que esta obra busca em sua totalidade é problematizar à luz da CF de 1988 e suscitar o debate.

Quando um condutor é alvo de uma fiscalização de trânsito e sopra no etilômetro e a medição considerada é igual ou superior a 0,34 mg por litro alveolar expelido pelos alvéolos pulmonares de acordo com a Resolução Contran 432 de 2013, onde o mesmo é multado de acordo com o artigo 165 do CTB, sendo detido e conduzido pela prática do crime do artigo 306 do CTB à autoridade policial, é uma situação que está ao nosso ver mais próxima de uma atitude estatal justa, porque o aparelho que constatou a ingestão de bebida com composição alcoólica no hálito do condutor é verificado esporadicamente pelo Instituto Nacional de Metrologia Qualidade e Tecnologia – INMETRO e deste modo não causará nenhum prejuízo ao administrado.

Entrementes, quando o condutor se envolve em um acidente de trânsito e é perceptível de forma visível que àquele está com a capacidade psicomotora comprometida por talvez tiver feito a ingestão de bebida alcoólica ou algum entorpecente é outro caso que merece a devida intervenção do Direito Penal de Trânsito.

Malgrado de acordo com o parágrafo único do artigo 6º da Resolução CONTRAN 432 de 2013, entender que uma pessoa que se recusa a realizar um teste para a aferição da existência de álcool em seu organismo e apresenta visíveis sintomas que não estão atrelados à possibilidade de dano à outras pessoas, deve receber a mesma punição como se houvesse bebido é por demais desproporcional e descabido.

O artigo 306 do CTB assevera que conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência enseja penas de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Ocorre que de acordo com o Anexo II da Resolução Contra 432 de 2013 existe um documento que deve ser preenchido pelos integrantes dos órgãos de Segurança Pública, que quando de serviço presenciarem um condutor que alvo de uma fiscalização de trânsito ou blitz se negue a realizar o teste no etilômetro e apresente “sinais” de alteração da capacidade psicomotora.

Ocorre que de acordo com a inteligência do artigo 306 do CTB, é possível adimplir que é necessário que a capacidade psicomotora esteja alterada para a configuração do crime em evidência e haja a recusa do condutor a realizar o teste no bafômetro, e que este apresente sinais de que realmente ingeriu bebida alcóolica sendo isso atestado pelo agente da autoridade de trânsito.

No referido Termo de Constatação de Alteração da Capacidade Psicomotora que deve ser lavrado pelos agentes da autoridade de trânsito juntamente com a multa e os procedimentos administrativos elencados anteriormente nesta obra, é necessário conforme se pode visualizar abaixo com a transcrição do mesmo, que sejam preenchidos dados do condutor que foi alvo da fiscalização, blitz ou que se envolveu em acidente de trânsito.

O anexo II da Resolução 432/13 do CONTRAN traz um rol de informações mínimas que deverão constar no Termo de Constatação de Alteração da Capacidade Psicomotora mencionado no artigo 6º desta Resolução, para constatação dos sinais de alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito.

Algumas destas informações como o relato do condutor, o preenchimento pelo agente da autoridade de trânsito das respostas do condutor fiscalizado indagando se o mesmo declara ter ingerido bebida alcóolica, e se este responder que sim ou não (Em caso positivo, dizer quando) ou se usou substância psicoativa que determine dependência, se responder que sim ou não (Em caso positivo, dizer quando).

Não é preciso um esforço demasiado para a crítica a tal procedimento, pois como uma pessoa que está sem condições de falar, ficar em pé, por exemplo, vai oferecer condições de responder tais indagações? Como um condutor que está sem condições de concatenar bem as ideias pode saber responder onde está?

Deste modo, se o condutor responde todas as informações com propriedade, sem estar com fala alterada, dizendo a data do cometimento de tal infração, se sabe onde mora se colabora com o procedimento policial, como este cidadão está com a capacidade psicomotora alterada?

Outra observação em tal termo são os sinais observados pelo agente fiscalizador, para descrever se o condutor apresenta sonolência, olhos vermelhos, vômito, se está soluçando, se as vestes estão desordenadas e se há a apresentação de odor de álcool no hálito.

Ainda no mesmo procedimento administrativo em destaque deve ser observado pelo agente de trânsito se quanto à atitude, o condutor apresenta agressividade, arrogância, exaltação, ironia, falante ou dispersão.

Fazendo algumas ponderações ao presente termo, em primeiro lugar se um condutor está com visíveis sintomas de comprometimento da capacidade psicomotora nem conseguirá concatenar bem as ideias para fazer um relato do que aconteceu. Por isso, nesse ponto o referido documento deixa uma abertura e é falho, e serve de defesa para inocentar alguém que possa estar com alguns sintomas e não ofereceu risco a terceiros que prontamente descreveu corretamente o que fez na direção do veículo automotor.

5.1 Cumprir o artigo 306 e descumprir o artigo 301 do CTB?

O artigo 301 do CTB é emblemático ao afirmar que 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.

De acordo com o artigo acima citado, um condutor que apresente olhos vermelhos, vestes desordenadas, odor de álcool no hálito, irônico, que se envolveu em um acidente de trânsito com vítima não poderia nunca ser preso em flagrante ou prestar fiança pelo fato de ter prestado pronto e integral socorro àquela, o que colide frontalmente com o artigo 306 do CTB, pois este afirma que o condutor que estiver com a capacidade “psicomotora alterada” na direção do veículo automotor deve ser preso em flagrante só podendo ser posto em liberdade mediante fiança.

Entende-se que aqui existe uma antinomia no próprio Código de Trânsito Brasileiro, pois no artigo 301 do mesmo diploma é afirmado que não se pode prender em flagrante quem se envolver em acidente de trânsito com vítima e nem mesmo obrigar ao mesmo que preste fiança a fim de ser liberado se este prestar pronto e integral socorro à vítima. Não obstante o artigo 306 do mesmo código afirma que é cogente prender um condutor que se envolveu em um sinistro com vítima e apresente “sinais de alteração da capacidade psicomotora” que poderá nem estar realmente comprometida de acordo com as circunstâncias coligidas.

Se o condutor mesmo com odor de álcool no hálito, vestes desordenadas, olhos vermelhos, soluçando, presta pronto e integral socorro a uma vítima de acidente provocado pelo mesmo, não se entende que este motorista estava com a capacidade psicomotora comprometida, pois se teve a capacidade de entender o que aconteceu e socorreu quem mais precisava logrando êxito, é completamente injusto com o mesmo puni-lo com base no artigo 306 da Lei 9.503 de 1997, pois se assim for o raciocínio haverá o descumprimento do artigo 301 que bonifica a boa fé do condutor de ter permanecido no local do acidente e

ajudado à vítima acionando o socorro especializado e incentivando ao mesmo à praticar o crime de omissão de socorro previsto nos artigos 304 e 305 do Código de Trânsito Brasileiro.

Para corroborar tal entendimento no site do Jusbrasil a jurisprudência do Tribunal de Justiça do RJ colaciona no Processo HC 00503884820138190000 do RJ 0050388-48.2013.8.19.0000, tendo como órgão julgador a 8ª câmara criminal, cujas partes Impetrante: Dr. Marcos Delorme (DP/MAT/815759-6), Paciente: Eduardo Rocha De Oliveira Neto, Autoridade coatora: 9ª Vara Criminal da Capital Publicação 10/02/2014 17:23 Julgamento 21 de Novembro de 2013 Relator DES. Suely Lopes Magalhaes:

HABEAS CORPUS. DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR COM CAPACIDADE PSICOMOTORA ALTERADA EM RAZÃO DA INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL. ALEGAÇÃO DE INÉPCIA DA DENÚNCIA E INCONSTITUCIONALIDADE DO ART. 306, DA LEI Nº 9.503/95.

Com base em tais ponderações, no caso dos autos, deveria a denúncia ofertada pelo Ministério Público imputar uma conduta fática na qual fosse possível identificar não só a ingestão de bebida alcoólica, como também a alteração da capacidade psicomotora e a direção anormal realizada pelo recorrido, resultado direto, por força da relação causal, de estar dirigindo sob a influência do álcool. No entanto, a peça exordial apenas afirma ter o paciente ingerido álcool, e mais nada, o que constitui simples infração administrativa. ORDEM CONHECIDA E CONCEDIDA.⁶ (Grifo nosso).

A discussão é palpitante, mas será ainda possível apontar alguma falha na aferição deste termo de constatação analisado. O que se entende que se pode descrever com bastante humildade a seguir.

Um dos sinais que podem ser considerados juntamente com outros como decisivos para subsunção ao artigo 306 da lei 9.503 de 1997 e, portanto conduzir o motorista para a Delegacia pelo cometimento do crime em tela é a “*sonolência*”.

Para refletir: Um condutor pode estar com sono sem necessariamente ter ingerido bebida alcoólica. Levando-se em consideração este argumento por um ponto de vista de um agente da autoridade de trânsito, este sintoma pode ser arrolado no presente termo de constatação e por conta dele o condutor ser levado à presença da autoridade policial para a formalização da prisão em flagrante pelo crime de “embriaguez” ao volante.

O mesmo raciocínio se aplica quando o condutor está com olhos vermelhos que pode ser por conta de sono ou irritação do globo ocular em razão de alguma alergia, ao

⁶ **Fonte:** (<https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/139278974/habeas-corporus-hc-03884820138190000-rj-0050388-4820138190000>)

passo que vestes desordenadas também não são um indicativo indubitável de que o mesmo está assim pelo fato de ter feito a ingestão de bebida alcoólica.

Outros sinais como agressividade, ironia, arrogância, falante ou dispersivo podem ser características da própria personalidade do condutor, onde não se relaciona necessariamente com o uso de substância que ocasione o comprometimento da capacidade psicomotora.

É bem verdade que salvar vidas no trânsito em nosso país é imperioso, mas se deve fazer isso sem causar outros problemas! O que adianta trazer certo rigor para provocar o medo nas pessoas para o não beber e dirigir, descumprindo fundamentos importantes do nosso Estado Democrático de Direito, como a dignidade da pessoa humana, e a ampla defesa e contraditório, que vêm sendo feridas diuturnamente pelo próprio Estado, quando legifera de forma imediatista e em alguns casos só para garantir mais votos na próxima eleição?

Se endurecer as leis fosse a solução esta notícia, oriunda do Jornal do Brasil no portal Terra não seria realidade:

Após 9 anos de Lei Seca, beber e dirigir ainda é prática para muitos brasileiros

20/06/2017 às 13h02 - Atualizada em 20/06 às 13h02

Para o professor do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília (UnB) Pastor Willy Gonzales Taco, especialista em trânsito, em quase dez anos de Lei Seca, infelizmente, mudou pouco o comportamento das pessoas. “Apesar da lei, de campanhas, ainda há um processo lento em se fazer transformações no comportamento das pessoas”, disse. “A lei é um instrumento que leva a refletir sobre a vida das pessoas. Muitos acidentes que acontecem são inconcebíveis. As pessoas tinham formação, tinham conhecimento amplo”.⁷ (Grifo nosso).

De acordo com este trecho da notícia é possível asseverar que o problema de quem bebe e dirige não irá se resolver por si só com o “endurecimento” da legislação. A alteração do cenário em que a sociedade se depara de pura irresponsabilidade no que tange ao cometimento de tal infração é muito mais profundo do que adaptações de textos das nossas leis com o fito de inocular o veneno do medo da sanção na mente dos cidadãos.

Como argumento de autoridade da presente discussão onde o simples ato de ter ingerido bebida alcoólica sem oferecer uma possibilidade de dano concreto não ocorre a subsunção ao artigo 306 do CTB, colaciona-se ao presente estudo uma publicação de um dos

⁷ (Do site Jornal do Brasil – Portal Terra <http://www.jb.com.br/pais/noticias/2017/06/20/apos-9-anos-de-lei-seca-beber-e-dirigir-ainda-e-pratica-para-muitos-brasileiros/>)

maiores juristas da atualidade no site, o professor Luiz Flávio Gomes⁸, que entende pautado em uma decisão do Supremo Tribunal Federal – STF exarada pelo Ministro Ricardo Lewandowski que é necessário que se as circunstâncias em que o condutor flagrado sob a influência de álcool não ofereceram potencialidade lesiva a terceiros, não deve ser preso em flagrante. Vejamos a posição do insigne mestre:

Embriaguez ao volante: o art. 306 é crime de perigo abstrato?

A Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal rejeitou a tese de que o artigo 306 do CTB seria inconstitucional. O julgamento foi proferido no HC 109.269/MG (27.09.11), relatado pelo Min. Ricardo Lewandowski.

O paciente foi absolvido em primeira instância, oportunidade em que se considerou inconstitucional a norma prevista no artigo supracitado, sob o fundamento de que se trata de modalidade de crime que só se consuma se houver dano, o que não ocorreu no caso.⁹ (Grifo nosso).

Pelo recorte da matéria acima se percebe claramente que o ato por si só de ingerir bebida alcoólica na direção do veículo automotor e não oferecer um potencial lesivo para terceiros não deve ser considerado de forma mecanicista, para que esta subjetividade não ofereça injustiças nos dias hodiernos.

Logo, se o condutor não está dirigindo o carro sobre calçadas, na contramão de direção ou executando manobras arriscadas como o “zigzague” e sua capacidade psicomotora não está comprometida, então não deve ser preso pelo cometimento do artigo 306 do CTB, pois o ato de apenas ingerir bebida alcoólica em pequenas quantidades não enseja em uma perda considerável da capacidade de autodeterminação.

Entende-se que no máximo este condutor que ingeriu alguma quantidade de álcool responda apenas no campo administrativo, pois mesmo que este ao expelir ar dos alvéolos pulmonares no etilômetro apresente como medição considerada de 0,34 mg/L não está necessariamente com a capacidade psicomotora comprometida, pois tal avaliação dependerá de pessoa para pessoa.

Por último, em relação à recusa sem sintomas aludida neste capítulo, não é justo que o cidadão responda com a mesma punição de quem realmente está com a capacidade psicomotora alterada, pois mesmo que alguém possa defender tal instituto, não é proporcional. Se “A” sopra no bafômetro e o resultado do teste é positivo para o cometimento da infração

⁸ <https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/121925108/embriaguez-ao-volante-o-art-306-e-crime-de-perigo-abstrato>

⁹ **Fonte:** (<https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/121925108/embriaguez-ao-volante-o-art-306-e-crime-de-perigo-abstrato>)

e/ou até mesmo o cometimento do crime em espeque e recebe uma multa no valor de R\$ 2.934,70 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos), nas entrelinhas “B” ao recusar a realizar o teste, o fez de todo modo, pois obteve a mesma punição como se houvesse a comprovação de que estava com sinais de ingestão de bebida alcoólica e depois tomou posse do automóvel ou veículo de duas ou três rodas, o que não se coaduna com a verdade real.

Destarte, não é proporcional e razoável aplicar a mesma sanção a quem se recusa a realizar o procedimento do teste de alcoolemia e não apresenta sintomas. O que no máximo poderíamos adimplir seria uma sanção amena com relação ao não recolhimento do documento de habilitação, diminuição no tempo da suspensão do direito de dirigir e recrudescimento no valor da multa. Este conjunto de penalidades administrativas aplicados pelos agentes da autoridade de trânsito deve ser revistas quando o condutor apenas negar realizar tais procedimentos sem a presença de sinais.

CAPÍTULO 06

QUANDO A INTERPRETAÇÃO NÃO CONDIZ COM A TIPICIDADE

“Até agora os filósofos ficam preocupados na interpretação do mundo de várias maneiras. O que importa é transformá-lo.” Karl Marx

Muito se tem discutido através da presente pesquisa em relação à má aplicação de normas relacionadas ao Código de Trânsito Brasileiro por parte de alguns agentes da autoridade de trânsito espalhados por nosso país que não observam atentamente a lei 9.503/97 e suas legislações complementares, onde acabam por trazer prejuízos aos cidadãos que ainda que procurem recorrer administrativamente não possuem a devida resposta de reconhecimento de erro por parte da autoridade de trânsito para sanar uma injustiça.

O artigo 170 do CTB assevera que Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos constitui infração gravíssima que possui penalidade de multa e suspensão do direito de dirigir e medida administrativa de retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

Por outro lado o 175 do mesmo diploma legal acima citado afirma que quando o condutor utiliza do veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus, tal ação é infração gravíssima que possui a penalidade de multa (dez vezes) o valor da gravíssima perfazendo um total de R\$ 2.934,70 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos), além da suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo, possuindo como medida administrativa o recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Estes artigos na maioria das vezes são enquadrados na modalidade do crime de “direção perigosa” previsto no Art. 311 do CTB onde: *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 gera as penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.*

O que é interessante é que revendo os Manuais Brasileiros de Fiscalização de Trânsito previstos, publicados e em vigor através das Resoluções Contran n 371, 497 e 561 não se vislumbram nas fichas relativas ao como deve ser o procedimento administrativo de lavratura de uma multa desta natureza, não prevê em nenhum momento que tal conduta pode

configurar crime como foi na análise da direção sem habilitação comentada em um dos capítulos anteriores. Veja um recorte do MBFT volume I:

Tipificação resumida: Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública		Cód. Enquadramento: 521 - 51	
Amparo legal: Art. 170			
Tipificação do enquadramento: Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos			
Natureza: Gravíssima	Penalidade: Multa e Suspensão do direito de dirigir	Medida administrativa: Retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação	
Infrator: Condutor	Competência: Órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal e rodoviário		
Pontuação: 7	Constatação da infração: Possível sem abordagem		
Quando atuar	Não atuar	Definições e Procedimentos	Campo 'Observações'
Condutor intencionalmente intimida pedestre que esteja atravessando a via. Ex.: ..com intuito de assustar o pedestre ou apressar a sua travessia, acelera o veículo parado junto ao semáforo, ameaçando arrancar, independentemente da fase semafórica; ..muda repentinamente o rumo do veículo em direção ao pedestre.			Obrigatório descrever a situação observada

Figura C

Perceba que em nenhum momento o *modus operandi* de como deve ser o procedimento para a lavratura de tal multa recomenda que tal atitude por parte do condutor possa ser configurada como crime de acordo com o CTB, mas em simples infração administrativa.

Outra situação que deve ser observada é no campo “*Quando atuar*”, que enseja para o agente de trânsito o momento certo de realizar a multa, e neste campo é possível denotar que para o condutor de automóvel, por exemplo, ser multado, deve ter sido presenciado pelo agente público responsável pela fiscalização de trânsito que o motorista tinha a intenção de ameaçar os pedestres com o seu veículo quando mude repentinamente a direção do automóvel na tentativa de causar um espanto, medo do mesmo ou pratica arrancadas ou acelerações que buscam intimidar o pedestre fazendo com que este apresse o passo na travessia de sua faixa por exemplo.

Doravante, é imperioso adimplir que como é possível o condutor ser multado sem a necessidade de uma abordagem porque é um permissivo legal que a ficha acima permite, pode ocorrer que algum agente da autoridade de trânsito se equivoque

pensando que o condutor de algum veículo automotor estava dirigindo ameaçando algum pedestre, quando na verdade este resolveu atravessar a via repentinamente e o agente público fiscalizador por só ter visualizado o momento em que o carro estava indo na direção daquele, resolve lavrar o auto de infração de trânsito de forma desmedida.

Tal conduta em termos de infração administrativa deve ser revista, pois o ato de dirigir ameaçando pedestres ou veículos como visto não ocorre à incidência de crime no Código de Trânsito Brasileiro e requer que haja intencionalidade do condutor de algum veículo automotor para que ocorra a subsunção ao artigo 170 da lei 9.503/97.

Por isso, mais uma vez o agente da autoridade de trânsito deve estar preparado e bastante atento ao serviço para não causar injustiças, pois não há sombra de dúvidas de que estar em casa e receber uma notificação de autuação aduzindo que você cometeu esta infração sem ter realmente acontecido desta maneira é um abalo psíquico e financeiro horrendo para quem sempre foi bastante diligente na condução de seu veículo automotor.

Outra infração que traz certa carga de subjetividade é a do artigo 175 do CTB, citada durante este capítulo, pois neste dispositivo o verbo “demonstrar” manobra perigosa na condução de um automóvel, por exemplo, oferece uma conotação de que deve ser intencional esta conduta por parte do motorista, não valendo como subsunção a este artigo uma situação em que o condutor arraste os pneus do carro no momento de retirada do mesmo de um estacionamento por algum descuido na manobra.

Entende-se que não pode haver a notificação por este artigo ao condutor se o mesmo realiza esta arrancada de forma *culposa*, onde muitas vezes acabou de comprar um carro ou motocicleta novos e com maior poder de aceleração do que já estava acostumado, e sem estar familiarizado com os comandos destes, empreende uma manobra que ofereceu alguns riscos sem ter a devida intenção, mesmo sendo habilitado há anos na categoria do veículo que adquiriu.

Algum agente da autoridade de trânsito pode estar reclamando deste posicionamento, arguindo que não é juiz para estar aferindo a questão da intenção dos motoristas que fiscaliza. Entretanto o que a discussão impende salientar é que deve haver um maior preparo no tocante aos fiscais viários e que haja uma maior flexibilização por parte das Juntas de Recursos Administrativos de Infrações – Jaris, na hora de se julgar um recurso que embasado por provas contundentes deveriam ser deferidos a favor do motorista que demonstra boa fé em seus atos.

Observando a ficha prevista na Resolução do Contran 561/15 é possível visualizar com propriedade estes argumentos:

Tipificação resumida: Utiliz veic demonst/exibir manobra perigosa mediante arrancada brusca		Cód. Enquadramento: 527-41	
Amparo legal: Art. 175			
Tipificação do enquadramento: Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.			
Natureza: Gravíssima	Penalidade: Multa (X10), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo	Medida administrativa: Recolhimento CNH e CRLV Remoção do veículo	
Infrator: Condutor	Competência: Órgão ou entidade de trânsito estadual e rodoviário		
Pontuação: Não computável	Constatação da infração: Possível sem abordagem		
Quando autuar	Não autuar	Definições e Procedimentos	Campo 'Observações'
Condutor que utiliza o veículo com o propósito de se exibir ou demonstrar destreza, realizando manobra perigosa mediante arrancada brusca.	Motocicleta, motoneta ou ciclomotor fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda, utilizar enquadramento específico: 705-61, art. 244, III Ciclo fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda, utilizar enquadramento específico: 705-62, art. 244, III c/c § 1º Condutor que utiliza o veículo com o propósito de se exibir ou demonstrar destreza, realizando manobra perigosa, mediante derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus, utilizar enquadramento específico: 527-42	Art.175, Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses da infração anterior. (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014)	

Figura D

Vejam que o manual de procedimentos é cristalino no que se refere à aferição da conduta por parte do condutor para a subsunção ao artigo 175 do CTB, pois é necessário que haja assim como no artigo 170 do mesmo diploma legal a vontade do motorista, o *propósito* de demonstrar exibição de perícia, arrancada brusca ou arrastamento dos pneus em local aberto ao público e que isto ofereça um potencial de risco para os pedestres e demais veículos.

Por fim, na análise destas duas figuras típicas deste capítulo é de bom alvitre ressaltar e trazer à lume uma situação em que um condutor que possa está demonstrando arrastamento de pneus em um local ermo, desabitado, entende-se que mesmo sendo um risco para a vida do mesmo, não se coaduna com a possibilidade de lavratura da multa em questão, pois nas circunstâncias não ficou comprovado que sua atitude ofereceu riscos para terceiros.

Ocorre que você neste momento pode estar recordando que existe uma contravenção penal conforme o Decreto-Lei número 3.688, de 03 de outubro de 1941 relacionada ao tema afirma em seu artigo 34 que dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia possui pena de prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de trezentos mil réis a dois contos de réis.

Como estudado mais acima, é necessário que haja o *dolo* em tal figura típica e que a condução ao Distrito Policial em relação à Contravenção Penal supracitada ensejará um Termo Circunstanciado de Ocorrência – TCO para quem estava realizando tal direção tida como perigosa, de acordo com o artigo 61 da lei 9.099/95, onde este irá responder o processo em liberdade se comprometer-se a isso.

Analisando uma parte da jurisprudência pátria prevista no site Jusbrasil é possível referendar os argumentos desta obra:

TJ-RS - Recurso Crime RC 71004987301 RS (TJ-RS)
 Data de publicação: 12/09/2014
 Ementa: APELAÇÃO CRIME. ARTIGO 34 DA LCP. DIREÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO. 1. *Existência de duas versões nos autos*, sem que em relação a qualquer delas possa ser atribuído maior peso probatório. Falta de correlação entre a imputação constante da denúncia e os elementos de informação prestados pelo único policial militar inquirido. 2. Não sendo a prova judicializada conclusiva a respeito de conduta típica da contravenção objeto da denúncia, impositiva a reforma da sentença condenatória, em atenção ao axioma *in dubio pro reo*, princípio processual que recomenda que, na dúvida, opte o julgador pela absolvição. RECURSO PROVIDO. (Recurso Crime Nº 71004987301, Turma Recursal Criminal, Turmas Recursais, Relator: Edson Jorge Cechet, Julgado em 08/09/2014)¹⁰ (Grifo nosso).

Como visualizado acima, no presente julgado, se existirem versões conflitantes quanto ao fato ter acontecido ou não, o juiz poderá optar pela absolvição ante a falta de provas da materialidade delitiva de acordo com o brocardo *in dubio pro reu*.

Debatendo ainda o presente tema da famosa “direção perigosa” o artigo 311 do CTB expressa que 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**, possui como pena detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

A velocidade incompatível deve ser aferida por radares, câmeras ou outro instrumento tecnológico consistente e hábil sem a possibilidade de erros e devidamente aferido pela equipe técnica responsável periodicamente conforme a legislação correlata.

Insta observar que diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou lugares onde haja grande movimentação de pessoas se faz corrente que haja uma atenção redobrada do motorista, uma vez que uma simples distração deste poderá ser fatal.

¹⁰ **Fonte:** (<https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/139224761/recurso-crime-rc-71004987301-rs>)

Malgrado é imperioso mais uma vez trazer a lume que deve existir um nexo causal entre a atitude do condutor do veículo automotor e a potencialidade lesiva de um dano em sua forma concreta, pois *verbi gratia* se um motorista empreenda uma “velocidade incompatível” com a via após o horário escolar, em uma madrugada, percebe-se que não há perigo de dano aqui, pois não é o fato da escola em si, estrutura física que se visa proteger com este Direito Penal do Trânsito, mas as pessoas que estão indo até ela.

O mesmo raciocínio se aplica ao caso de locais onde há grande movimentação de pessoas. Em uma praça e suas imediações, há sim grande concentração de pessoas, mas a depender da noite, onde não haja apresentação de festas ou congêneres e as pessoas já estão dormindo pelo avançar da hora, não é razoável entender mais uma vez que o delito se consumou caso um condutor pratique esta “velocidade incompatível”.

É preciso atenção por partes das autoridades de trânsito e seus agentes, bem como os órgãos julgadores de recursos contra infrações impostas, até porque situações que não sejam resolvidas no plano administrativo serão levadas para o judiciário que terá a última palavra e vem decidindo em alguns casos de modo diverso das Jari, dando razão ao condutor injustiçado.

É o que aconteceu com um condutor que fora penalizado administrativamente pela Jari do Detran do DF antes do resultado do recurso interposto pelo paciente, levando ao judiciário a reformar a decisão daquele colegiado por desrespeito à ampla defesa e contraditório previsto no artigo 5º, inciso LV da CF/88.

TJ-DF - Agravo de Instrumento AGI 20150020131314 (TJ-DF)

Data de publicação: 07/12/2015

Ementa: DIREITO ADMINISTRATIVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. RECURSO ADMINISTRATIVO. NECESSIDADE DE NOTIFICAÇÃO DA DECISÃO E DA ABERTURA DE PRAZO PARA RECURSO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E DA AMPLA DEFESA. DEVIDO PROCESSO LEGAL. 1.Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão. Inteligência do artigo 288 do Código de Trânsito Brasileiro .2.No caso dos autos, *não há qualquer demonstração ou contestação por parte do DETRAN/DF que houve a notificação da decisão da Junta Administrativa de Recursos de Infrações ao agravante ou a publicação da mesma para conhecimento do seu conteúdo*. 3.Em respeito aos princípios da ampla defesa e do contraditório, a aplicação de penalidade decorrente de auto de infração de trânsito não pode ser efetivada enquanto pendente recurso administrativo referente à respectiva infração. Precedentes TJDFT. 4. Recurso conhecido e provido.¹¹ (Grifo nosso).

¹¹ **Fonte:** (<https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/266857025/agravo-de-instrumento-agi-20150020131314>)

Como afirmado em capítulos anteriores é importante que o agente da autoridade de trânsito e a própria autoridade de trânsito sejam conscientes do papel que desempenham com o fito de beneficiar o a sociedade em questões atinentes à aplicação da Legislação de Trânsito.

A legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência devem ser juntamente com outros princípios implícitos da Carta Fundamental do nosso país, o estandarte dos administradores públicos, pois do contrário, o cidadão não estará em um Estado Democrático de Direito, mas em um cenário de apostasia estatal, enfrentando tamanhas injustiças que até o presente momento não foram superadas por grande parte dos condutores de veículos automotores.

CONCLUSÃO

Eu cheguei à seguinte conclusão: não adianta consertar o resto, consertar a gente ajuda para caramba!

Renato Russo

Chegamos ao fim das discussões da presente pesquisa que apenas trouxe uma centelha de curiosidade e descobertas.

Alguns posicionamentos destas linhas podem ter causado um pouco de discordâncias, mas como disse em um dos capítulos lidos: Estamos problematizando para que possamos repensar as condutas do administrador público em face do atendimento aos cidadãos e, por assim dizer transformar a realidade que nos rodeia em um mundo melhor e mais justo.

Em nenhum momento foi o objetivo deste autor depreciar qualquer autoridade de trânsito ou seus agentes que incansavelmente laboram todos os dias nas ruas do nosso país em busca de um trânsito melhor e com menos vítimas de acidentes de trânsito.

O ato de fiscalizar o trânsito envolve muito mais do que uma caneta e papel na mão para anotar a placa de um veículo que desobedeceu alguma regra de trânsito, pois é preciso que se saiba que o ato de multar alguém que realmente transgrediu tal lei em comento gera certo dissabor para o mesmo que terá que tirar do seu salário mínimo hoje em torno de R\$ 937,00 até o fechamento deste trabalho, quiçá multar alguém que não cometera nenhum deslize na direção de qualquer veículo automotor.

Por fim, o que a presente obra almeja e espera alcançar o devido vulto na sociedade é que as autoridades de trânsito e seus agentes credenciados sejam cada vez mais capacitados para que se evitem juízos valorativos que são equidistantes do princípio da legalidade insculpido no artigo 37 da Constituição Cidadã do nosso país.

Doravante, se assim não houver uma reflexão de como se estão realizando os procedimentos administrativos com relação à imposição de penalidade a algum condutor só pelo fato de multar por multar, estaremos presenciando: **A RELATIVIZAÇÃO DO PRINCÍPIO DA SEGURANÇA JURÍDICA DIANTE DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.**

Deste modo, a segurança jurídica é um direito fundamental do cidadão. Implica normalidade, estabilidade, proteção contra alterações bruscas numa realidade fático-jurídica, mas que nos dias hodiernos não está sendo respeitada em diversos momentos da vida dos administrados, no tocante à aplicação da legislação de trânsito.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição Federal da República Federativa de 1988

_____. Lei n. 9.503/97 que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB

_____. Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012

_____. Lei 13.281 de 01 de novembro de 2016

_____. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de Dezembro de 1940

_____. Decreto-Lei 3.668 de 03 de outubro de 1941

FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de Direito Administrativo** 31ª edição, revista, atualizada e ampliada. Editora Atlas, 2017.

ALEXANDRINO, M. Paulo, V. **Direito Administrativo Descomplicado**. 22ª ed. São Paulo: Método, 2014.

BANDEIRA DE MELLO, C. A. **Curso de Direito Administrativo**. 32ª ed. São Paulo: Malheiros, 2015. Borges, C.; Sá, A.

DI PIETRO, M. S. Z. **Direito Administrativo**. 28ª ed. São Paulo: Editora Atlas, 2014.

FURTADO, L. R. **Curso de Direito Administrativo**. 4ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2013.

KNOPLOCK, G. Marrara, Thiago. **As fontes do direito administrativo e o princípio da legalidade**. Revista Digital de Direito Administrativo. Ribeirão Preto. V. 1, n. 1, p. 23-51, 2014.

MEIRELLES, H. L. **Direito administrativo brasileiro**. 41ª ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

MARINELA, Fernanda. **Direito Administrativo**. 11ª edição. Editora Saraiva, 2017.

POLASTRIS, Marcellus. **Crimes de Trânsito**. 2ª edição. Editora Atlas, 2015.

MACEDO, Leandro. **Curso de Legislação de Trânsito**. 4ª ed. Editora JusPODIVM, 2017.

Resoluções do Contran oriundas do site do DENATRAN

Disponível em: www.denatran.gov.br

Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT disponível através do site do DENATRAN nas Resoluções do Contran 371/10, 497/14 e 561/15.