

EM TRÂNSITO

COMISSÃO DE DIREITO DE TRÂNSITO DA OAB/SC

TUDO SOBRE AS ALTERAÇÕES NO CTB

Conheça o novo sistema de pontos na CNH
Veja como ficou a competência para instaurar processo de suspensão do direito de dirigir,
Tudo o que você precisa saber sobre as alterações no exame toxicológico.

ARTIGOS JURÍDICOS

DIRECIONADOS PARA
PROFISSIONAIS QUE ATUAM
COM DIREITO DE TRÂNSITO

E MUITO MAIS...

Será o fim das autoescolas?
É possível desburocratizar o processo administrativo?
Suspensão da CNH por dívida: é permitido?
Entenda sobre o bis in idem na aplicação do art .167
Complemento necessário para validação de placa

COMISSÃO DE DIREITO DE TRÂNSITO OAB/SC

PRESIDENTE	Ilson Krigger
VICE-PRESIDENTE	Jean Tadeu Campos
SECRETÁRIA-GERAL	Daniela Beck Penna
SECRETÁRIO-ADJUNTO	Marcos Antonio Fernandes
MEMBRO	Amanda Gonçalves Martins Neves
	André Hansen Lemke
	Bianca Torres Fernandes
	Carlos Alberto Andrade
	Cirano Scopel Piccinini
	Cristiane Poffo
	Diogenes Luiz Mina de Oliveira
	Guilherme Augustinho Krigger
	Guilherme Jacobi
	Isabela de Souza Venceslau
	José Gonçalves Guimarães Junior
	Kelen Aparecida Borsoi
	Monalisa Alberton Casagrande
	Priscilla Koch Tramontin
	Taise dos Santos Medeiros
COORDENADORA	Vinícius Lourenço Ribeiro
MEMBRO CONSULTIVO	Clarissa Medeiros Cardoso
MEMBRO AUXILIAR	Antonio Rozemir Dutra Pereira
	Mirts Piazza Zomer
	Sergio de Bona Portão



CONSELHO EDITORIAL

DIREÇÃO GERAL	Ilson Krigger
COORDENAÇÃO EDITORIAL	Ilson Krigger Daniela Beck Penna Monalisa Alberton Casagrande
REVISÃO EDITORIAL	Daniela Beck Penna
DESIGN GRÁFICO	Monalisa Alberton Casagrande





APRESENTAÇÃO

É com muita alegria e satisfação que, na condição de Presidente da Comissão de Direito de Trânsito da Ordem dos Advogados do Brasil Santa Catarina, junto com a comissão editorial fazemos o lançamento da segunda edição da Revista eletrônica com artigos específicos da área de trânsito.

O objetivo desta publicação é oportunizar o estudo de assuntos que fazem parte da rotina do advogado na defesa dos direitos dos condutores e proprietários de veículos automotores.

Através da produção de artigos com as opiniões dos integrantes da comissão, busca-se discutir e debater temas importantes e polêmicos do Direito de Trânsito indicando a melhor interpretação das normas aplicáveis aos casos concretos.

Nesta segunda edição foram tratados de assuntos relevantes que estão na mídia com maior frequência e as novidades trazidas pela Lei n. 14.071/2020 que entrou em vigor em 12 de abril /21.

O Dr. André Hansen Lemke abordou o bis in idem na aplicação do art. 168 CTB, sobre o transporte de crianças; o Dr. Carlos Alberto Andrade tratou da viabilidade de suspensão da CNH em razão de dívida do condutor; a Dra. Daniela Beck Penna reforçou a possibilidade de indicação de condutor judicialmente, após a perda do prazo administrativo e o Dr. Guilherme Augustinho Krigger fez uma análise e concluiu que em determinadas circunstâncias, é necessário o complemento para validação de placa de regulamentação de trânsito.

Eu fiz uma pequena regressão histórica e tratei do sistema de pontos na carteira de habilitação, como surgiu e como ficará após as recentes alterações legislativas; o Dr. Jean Tadeu Campos abordou a Desburocratização do processo administrativo; a Dra. Monalisa Casagrande enfrentou o polêmico tema das alterações no exame toxicológico e, por fim, o Bel. Sérgio de Bona Portão discorreu sobre a Competência para a suspensão do direito de dirigir.

Desta forma, a segunda edição foi produzida com temas belíssimos e que ajudarão o leitor a ampliar seus conhecimentos técnicos sobre essa área do direito. Lembrando que o conteúdo dos artigos publicados é de responsabilidade exclusiva do(s) autor(es) e as opiniões e conclusões expressas não representam, necessariamente, as posições da Ordem dos Advogados do Brasil – Seção de Santa Catarina, nem de seus dirigentes.

A Revista Eletrônica é uma publicação semestral da Comissão de Direito de Trânsito, exclusivamente em meio eletrônico e distribuída gratuitamente!

A participação no Comissão de Direito do Trânsito e na Revista é voluntária e não remunerada. Pela publicação dos artigos não serão devidos direitos autorais ou qualquer espécie de remuneração ao(s) autor(es).

Desejamos a todos uma ótima leitura.

Ibson I. M Krigger
OAB/SC 32.131

Presidente da Comissão
de Direito de Trânsito da OAB/SC

SUMÁRIO



ANDRÉ HANSEN LEMKE

O BIS IN IDEM NA APLICAÇÃO DO ART. 167

05

CARLOS ALBERTO ANDRADE

SUSPENSÃO DA CNH POR DÍVIDA

08

DANIELA BECK PENNA

A INDICAÇÃO DE CONDUTOR APÓS A PERDA DO PRAZO ADMINISTRATIVO

11

GUILHERME KRIGGER

O COMPLEMENTO NECESSÁRIO PARA VALIDAÇÃO DE PLACA

14

ILSON KRIGGER

O SISTEMA DE PONTOS NA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO

17

JEAN TADEU CAMPOS

DESBUROCRATIZAÇÃO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

21

MARCOS FERNANDES

O POLÊMICO FIM DAS AUTOESCOLAS

23

MONALISA CASAGRANDE

AS ALTERAÇÕES NO EXAME TOXICOLÓGICO

27

SERGIO DE BONA PORTÃO

COMPETENCIA PARA SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

29

O BIS IN IDEM NA APLICAÇÃO DO ART. 167 DO CTB

O Auto de Infração é o documento por qual o Agente da Autoridade de Trânsito formaliza uma infração de trânsito.

Embora o CTB que entrou em vigor em 1998 tenha inovado ao repartir as competências nos temas relacionados ao trânsito entre União, Estados e Municípios, viu-se ao longo do tempo a necessidade de implantar padrões mínimos para que a infração cumpra os requisitos do art. 280 do CTB.

Os órgãos de trânsito têm liberdade na confecção dos Autos de Infração, mas a Portaria 59/2007 do DENATRAN estabeleceu critérios básicos para uniformizar os dados a serem inseridos em sistemas e facilitar a integração dessas informações entre órgãos estaduais, municipais e federais de fiscalização.

Entre as principais novidades trazidas pela Portaria 59/2007 do DENATRAN, destaco a implantação da tabela de codificação de multas.

Cumpra salientar que o código da infração não está no rol de itens obrigatórios descritos no art. 280 do CTB, mas a padronização criada pelo DENATRAN tornou esse item essencial.

A criação dos códigos de infração acabou também sendo essencial para a correta identificação das infrações e servindo de meio fundamental para que o infrator autuado possa entender a infração que realmente tenha cometido e também para poder exercer seu contraditório.

Para exemplificar, citamos o art. 193 do CTB: Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:

Como se vê o art. 193 do CTB prevê como infração o trânsito de veículos sobre calçadas, ciclofaixas e enumera um total de 14 locais proibitivos de trânsito por veículos automotores. Alguns itens que compõem o rol proibitivo são quase sinônimos e a Portaria 59/2007, do DENATRAN, destrinchou o artigo 193 em 8 códigos diferentes de infração.

Isto serve também para o condutor, ao receber sua infração, saber se transitou sobre calçada ou sobre ciclovia por exemplo. Se fosse citado apenas o art. 193 não poderia saber o que de fato o agente da autoridade de trânsito flagrou e prejudicaria sua possibilidade de defesa.

Este exemplo se estende a praticamente todos os artigos constantes do Capítulo XV – DAS INFRAÇÕES, do CTB.

O que ocorre é que um artigo tendo mais de um código de infração só pode ser aplicado uma única vez ao ser flagrado.

Voltando ao exemplo acima, um veículo que transita ao mesmo tempo sobre a calçada e sobre ciclofaixa, só pode ser autuado uma vez, já que de outra forma estaria sendo aplicada penalidade em duplicidade o que é vedado.

Veja que aqui não tratamos dos institutos de infrações concorrentes, concomitantes ou continuadas. Trata-se especificamente da vedação ao *non bis in idem*. O exemplo do art. 193 é igualmente válido ao do art. 167 que destaco neste artigo, pois é o que, na minha percepção, ocorre com frequência e é pouco percebida pelos condutores que são autuados e pelos agentes de fiscalização.

O art. 167 prevê: Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65. A Portaria 59/2007 por sua vez prevê dois códigos de infração relacionadas ao art. 167: 1) Deixar o condutor de usar o cinto segurança; e 2) Deixar o passageiro de usar o cinto segurança.

Como destacamos acima, o artigo infracional é um só, o artigo 167, e desta forma, cabe a infração do art. 167 caso o condutor ou qualquer dos passageiros estejam sem usar o cinto de segurança. O que se verifica com frequência é o agente da autoridade aplicar os códigos 518-5-1 e 518-5-2 ao flagrar o condutor e pelo menos um os passageiros sem o cinto de segurança.

Este procedimento configura claramente o *bis in idem*, pois penaliza-se o condutor duas vezes, quando a lei prevê como infração se o condutor ou passageiro não utilizam cinto de segurança e de forma alguma se pode aplicar uma infração para cada pessoa dentro do veículo que não esteja utilizando cinto de segurança.

Como dito anteriormente essa aplicação e duplicidade pode e ocorre em outros casos previstos no CTB, mas a meu ver o caso do art. 167 é o mais recorrente e pode servir de exemplo para que as Autoridades de Trânsito possam melhor orientar seus agentes de fiscalização.



André Hansen Lemke

OAB/SC 35.033

Especialista em gestão, educação e direito de trânsito



CARLOS A. ANDRADE
OAB/SC 55930

SUSPENSÃO DA CNH POR DÍVIDA

Imperioso destacarmos que inúmeras são as possibilidades de suspensão da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, seja por acúmulo de pontos no prontuário do condutor de veículos automotor, por infringir regras de trânsito específicas que já pré determine a suspensão do direito de dirigir ou mesmo nos casos em que o devedor em processos judiciais demonstrar sinais de ocultação de patrimônio, podendo o Magistrado, no curso do processo de cumprimento de sentença, determinar a suspensão da CNH do inadimplente, na tentativa de satisfazer o direito ao crédito do credor, sem que configure medida coercitiva para satisfação do crédito.

Desta forma, o Superior Tribunal de Justiça, através da 3ª Turma, determinou que o Magistrado no curso do processo de execução de sentença, poderá determinar meios indiretos para satisfação da dívida, desde que verificada a existência de indícios de que o devedor/executado possua patrimônio para cumprir a obrigação, porém, estes sejam empregados de modo subsidiário, por decisão que contenha fundamentação adequada às especificidades da hipótese concreta, com a observância do contraditório e da proporcionalidade.

Destarte, com o fundamento no art. 139, IV do CPC, fica demonstrado a constitucionalidade e efetividade no processo de execução e cumprimento de sentença por quantia certa, e sua forma de aplicação.

Oportuno ainda destacar que, a efetividade do artigo 139, IV, do CPC, visa adequar o processo sobre as necessidades do direito substancial. Entretanto, observa-se que não é recomendável a existência de tantas técnicas processuais executivas, quanto as exigências do direito material, vejamos:

Art. 139. O juiz dirigirá o processo conforme as disposições deste Código, incumbindo-lhe:
[...] IV - determinar todas as medidas indutivas, coercitivas, mandamentais ou sub-rogatórias necessárias para assegurar o cumprimento de ordem judicial, inclusive nas ações que tenham por objeto prestação pecuniária. (Grifo nosso)

Sobre o tema e sua efetividade, José Miguel Garcia Medina¹ explica:

O modelo baseado na tipicidade das pedidas [sic] executivas tende a alcançar resultados satisfatórios na medida em que as situações de direito material e os problemas que emergem da sociedade sejam parecidos. Nesses casos, é até mesmo conveniente a previsão de medidas similares para os casos em que problemas parecidos se reproduzem, a fim de que se observe em relação àqueles que estejam em uma mesma situação de direito material um procedimento também similar.
Quando, porém, o modelo típico de medidas executivas mostra-se insuficiente, diante de por menores do caso, o sistema típico acaba tornando-se ineficiente, fazendo-se necessário realizar-se um ajuste tendente a especificar o procedimento, ajustando-o ao problema a ser resolvido. Para tanto, é de todo conveniente que o sistema preveja um modelo atípico ou flexível de medidas executivas. Assim, diante de modelos típicos de medidas executivas, havendo déficit procedimental, deverá ser necessário que o juiz estabeleça medida executiva adequada ao caso. (MEDINA, 2016, p.996) (Grifo nosso)

Entretanto, nada obstante, em oposição ao tema debatido, temos doutrinadores que se posicionam de forma cautelosa, respeitando a efetividade e da utilização do art. 139, IV, CPC, recomendando cautela. Nesse sentido Teresa Arruda Alvim Wambier² ressalta que é necessário que o artigo 139, IV do CPC, seja observado:

(...) com grande cuidado, sob pena de se entender que em todos os tipos de obrigações, inclusive na de pagar quantia em dinheiro, pode o juiz lançar mão de medidas típicas das ações executivas lato sensu, ocorrendo completa desconfiguração do sistema engendrado pelo próprio legislador para as ações de natureza condenatória. (WAMBIER, p.132, 2015). (Grifo nosso)

A autora acima citada ainda provoca a precaução em não se desviar do devido processo legal, pois a regra processual criada pela jurisprudência é que primeiramente seja instaurado o binômio penhora e expropriação, que ao restarem fracassados, aí sim decretar a atipicidade se houver sinais de que o devedor esteja se esquivando da obrigação.

¹ MARINONI, Luiz Guilherme; ARENHART, Sérgio Cruz; MITIDIERO, Daniel. Novo código de processo civil comentado. São Paulo: RT, 2016.

² WAMBIER, Teresa Arruda Alvim et al (Org.). Breves comentários ao novo Código de Processo Civil. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

Consequente constatado a insuficiência do modelo tradicional de execução, as ações coercitivas passam a ser justas diante da situação, sendo a medida executória atípica coerente aos devedores que não pagam suas dívidas porque não querem, conforme a Súmula 375 do STJ, vejamos:

O reconhecimento da fraude à execução depende do registro da penhora do bem alienado. Na falta de registro, imputa-se ao credor o ônus de provar a má-fé do terceiro adquirente, a fim de demonstrar que este tinha ciência da ação em curso. (STJ, 2009). (Grifo nosso)

Por consequência, utilizando-se medidas atípicas em processo de cumprimento de sentença o devedor não terá como esquivar-se da sua obrigação e conseqüentemente não terá outra escolha a não ser cumprir com o pagamento.



Carlos Alberto Andrade

OAB/SC 55.930.

Professor e Consultor jurídico.

Especialista em Direito Penal.

Especialista em Direito do Trânsito.

Especialista em Gestão e Organização Esportiva.

albertoandrade.adv@gmail.com



A INDICAÇÃO DE CONDUTOR APÓS A PERDA DO PRAZO ADMINISTRATIVO

Conforme o art. 257 do Código de Trânsito Brasileiro, “as penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, [...]”, sendo que a estes serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída (§§ 1º e 2º).

Já o § 3º nos ensina que ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo. Na sequência, em seu § 7º, o art. 257 nos mostra que é possível identificar um infrator de trânsito quando este é diverso do proprietário ou principal condutor informado, sendo concedido o prazo de 30 (trinta) dias, contado da notificação da autuação, para apresentá-lo.

Frise-se que o prazo era de 15 (quinze dias) e passou a ser de 30 (trinta) dias a partir da Lei nº. 14.071/2020, a qual entrou em vigência em 12 de abril de 2021. Transcorrido o prazo, em caso de não indicação de condutor, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo.

Dessa forma, saiba que se deixar transpassar o prazo definido em nosso Código, nenhum órgão autuador irá aceitar indicação de condutor, entendendo pela intempestividade. No entanto, segundo o entendimento judicial, esse prazo é meramente administrativo.

Isto porquê o STJ entende que o decurso do prazo do art. 257, § 7º, acarreta somente PRECLUSÃO ADMINISTRATIVA, NÃO AFASTANDO O DIREITO DE O PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO, EM SEDE JUDICIAL, COMPROVAR O VERDADEIRO RESPONSÁVEL PELO COMETIMENTO DA INFRAÇÃO.

Ou seja, o proprietário do veículo autuado tem direito de apresentar o condutor responsável pela infração ainda que fora do prazo.

A jurisprudência do STJ se consolidou nesse sentido e os Tribunais de Justiça de todo o Brasil vem, cada vez mais, abarcando essa decisão, sob pena de ofensa ao art. 5º, XXXV, da Constituição Federal, vejamos:

PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL DE 2015. APLICABILIDADE. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. INDICAÇÃO DO CONDUTOR. PRECLUSÃO ADMINISTRATIVA. INAFASTABILIDADE DA JURISDIÇÃO. VIOLAÇÃO À CLÁUSULA DE RESERVA DE PLENÁRIO. INEXISTENTE. ARGUMENTOS INSUFICIENTES PARA DESCONSTITUIR A DECISÃO ATACADA. APLICAÇÃO DE MULTA. ART. 1.021, § 4º, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL DE 2015. DESCABIMENTO. I - Consoante o decidido pelo Plenário desta Corte na sessão realizada em 09.03.2016, o regime recursal será determinado pela data da publicação do provimento jurisdicional impugnado. In casu, aplica-se o Código de Processo Civil de 2015. II - O acórdão recorrido está em confronto com orientação desta Corte, segundo a qual em obediência ao princípio da inafastabilidade da jurisdição previsto no art. 5º, XXXV da Constituição da República, o proprietário do veículo autuado tem direito a apresentar o condutor responsável pela infração ainda que fora do prazo, uma vez que a preclusão temporal prevista no art. 257, § 8º do Código de Trânsito Brasileiro é meramente administrativa. III - Não há de se falar em ofensa à cláusula de reserva de plenário (art. 97 da Constituição da República) e ao enunciado 10 da Súmula vinculante do Supremo Tribunal Federal quando não haja declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos legais tidos por violados, tampouco afastamento desses, mas tão somente a interpretação do direito infraconstitucional aplicável ao caso, com base na jurisprudência desta Corte. IV - Não apresentação de argumentos suficientes para desconstituir a decisão recorrida. V - Em regra, descabe a imposição da multa, prevista no art. 1.021, § 4º, do Código de Processo Civil de 2015, em razão do mero improvimento do Agravo Interno em votação unânime, sendo necessária a configuração da manifesta inadmissibilidade ou improcedência do recurso a autorizar sua aplicação, o que não ocorreu no caso. VI - Agravo Interno improvido. (STJ - AaInt no REsp: 1825757 RS 2019/0199854-3, Relator: Ministra REGINA HELENA COSTA, Data de Julgamento: 18/11/2019, T1 - PRIMEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 20/11/2019)

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. ART. 1.022 DO CPC/2015. FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. INDICAÇÃO DO CONDUTOR DO VEÍCULO. INÉRCIA DO PROPRIETÁRIO. CÔMPROVAÇÃO DO VERDADEIRO RESPONSÁVEL EM SEDE JUDICIAL. POSSIBILIDADE. 1. "Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/2015 (relativos a decisões publicadas a partir de 18

de março de 2016) serão exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma do novo CPC" (Enunciado Administrativo n. 3). 2. Aplica-se o óbice da Súmula 284 do STF quando a alegação de ofensa ao art. 1.022 do CPC/2015 se faz de forma genérica, sem a indicação precisa dos vícios de que padeceria o acórdão impugnado. 3. O decurso do prazo previsto no art. 257, § 7º, do CTB acarreta somente a preclusão administrativa, não afastando o direito de o proprietário do veículo, em sede judicial, comprovar o verdadeiro responsável pelo cometimento da infração, sob pena de ofensa ao que dispõe o art. 5º, inc. XXXV, da Constituição da República. 4. Recurso especial conhecido em parte e, nessa extensão, provido para cassar o acórdão impugnado. (STJ - REsp: 1774306 RS 2018/0272351-5, Relator: Ministro GURGEL DE FARIA, Data de Julgamento: 09/05/2019, T1 - PRIMEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 14/05/2019)

Sobre a indicação de condutor importante também destacar que para pessoas jurídicas, ultrapassado o prazo administrativo acima, de 30 (trinta) dias, não havendo identificação do infrator, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses, as chamadas multas NICC (não indicação de condutor).

Ainda, é de relevância informar que desde 2017 é facultado ao proprietário indicar ao órgão executivo de trânsito o principal condutor do veículo, o qual, após aceitar a indicação, terá seu nome inscrito em campo próprio do cadastro do veículo no Renavam.

Assim, em caso de perda do prazo administrativo, é importante saber que buscando a via judicial é possível fazer a indicação do condutor, bastando comprovar quem realmente era o responsável da infração de trânsito em questão.



Daniela Beck Penna

OAB/SC 31681B

daniela@penna-advogados.com.br

Pós Graduada em Direito Público pela FURB



COMPLEMENTO NECESSÁRIO PARA A VALIDAÇÃO DE PLACA

A sinalização de trânsito tem como princípio básico as condições de percepção dos usuários da via, garantindo a real eficácia dos sinais. Para tanto, ela observa os princípios da legalidade, suficiência, padronização, clareza, precisão e confiabilidade, visibilidade e legibilidade e por fim, manutenção e conservação.

É padrão internacional que as placas de trânsito são válidas a partir de sua colocação. Deste modo, a placa é eficaz do ponto que ela está fixada em diante. O exemplo típico são as placas que regulamentam a velocidade da via, pois ela produz seus efeitos justamente no local de sua colocação em diante.

Entretanto, para a surpresa de todos, existe uma situação excepcional que é uma exceção à regra. Esqueceram de te explicar na Autoescola e que se contarem você não acreditaria.

Para se evitar o acúmulo de placas em longos trechos ou, mais especificamente, em quadras, algumas pessoas interpretaram a legislação e estenderam a possibilidade ao ponto de ter apenas uma placa em uma quadra inteira.

Sim, você pode ser multado por uma placa que você nem sequer visualizou.

Isso pode parecer bem errado e injusto, quem sabe nem tenha lógica para muitas culturas, visto que o art. 5º, XXXIX, da Constituição Federal, diz que "não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal". Por isso, em regra, o comportamento contrário à Lei deve estar claro para que todos evitem cometer o ilícito.

Mas fique calmo, isso não é estranho só para nós meros mortais, pois muitos agentes de trânsito possuem graves dúvidas quanto a aplicação dessa exceção e, assim, acabam cometendo alguns equívocos procedimentais.

Algumas dessas dúvidas podem até ser justificadas, visto que a explicação acerca dessa exceção acabou ficando um pouco subjetiva e dúbia, conforme podemos observar:

4.4 Abrangência dos sinais

A maioria dos sinais de regulamentação tem validade no ponto em que está implantado ou a partir deste ponto. Outros têm sua validade na face de quadras onde estão implantados vinculados à sinalização horizontal ou às informações complementares. A abrangência de cada sinal está descrita no capítulo 5.

Porém, por outro lado, às vezes esses erros se justificam pela falta de instrução do agente, especialmente nas placas do grupo (R-6) como PROIBIDO ESTACIONAR e PROIBIDO PARAR E ESTACIONAR.

Nota-se que muitos agentes têm a absoluta certeza de que a placa mencionada sempre tem validade 30 metros antes da sua fixação, bem como 30 metros depois dela.

A meu ver é uma percepção equivocada da regra, pois esta informação não está contida na Resolução 180/2005.

A dúvida persiste no manual brasileiro de fiscalização de trânsito vol. 1, diz o seguinte sobre a placa R-6c:

Princípios de utilização	O sinal R-6c deve ser utilizado em locais onde, por motivos de segurança e/ou fluidez do tráfego, é necessário que se impeça a parada e o estacionamento de veículos, como por exemplo:
	<ul style="list-style-type: none">• vias de trânsito rápido;• aproximação de interseções críticas;• vias com problemas de capacidade;• curvas verticais e/ou horizontais acentuadas;• limitações físicas da via. <p>Pode vir acompanhado de informação complementar, tal como espécie e categoria de veículo, horário, dia da semana, permissão para carga e descarga, delimitação de determinado trecho de via/pista, "Início", "Término", "Na Linha Amarela".</p>

Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (pág. 152)

A dúvida persiste porque a expressão utilizada é a de que "pode" vir acompanhada, e não que "deve" vir acompanhada de informação complementar, gerando complexidade.

Entendo ser necessária a sinalização complementar para que seja válida a face da placa de proibido estacionar nos casos em que ela tem validade antes mesmo de você ser capaz de observá-la, sendo que a sinalização horizontal (pintura do meio fio) na cor amarela seria o mínimo para a sua demonstração. Isso demarcaria toda a extensão da validade da placa, a qual poderia ter quantos metros o instituidor quiser e não precisaria ser limitada em 30 metros antes ou depois.

Bom, e nos casos em que não tem a pintura amarela no solo/meio fio ou não tem um comentário junto da placa informando o início e o fim da sua validade, o que se deveria fazer?

Conforme as regras, que têm como norma fundadora direito penal, aplicadas ao direito administrativo sancionador, o tipo penal deve estar claro e preciso, devendo também estar cumpridas as suas elementares. Em suma, a pessoa precisa saber que aquilo é errado e fazer o que o tipo exige necessário para a consumação do delito.

Porém, a questão persiste nos casos em que o motorista ou o agente tenham dúvida da eficácia de aplicação da placa, se segue a regra ou a exceção.

Quando não há clareza quanto a abrangência da sinalização, as sanções originadas não poderão ser aplicadas, conforme estabelece o CTB no artigo 90: "Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for **insuficiente ou incorreta**".

No Direito Tributário, ramo que atua em similitude com o trânsito, é possível trazer o exemplo de como podemos resolver tais questões, pois o Código Tributário Nacional estatui o seguinte:

Art. 112. A lei tributária que define infrações, ou lhe comina penalidades, interpreta-se da maneira mais favorável ao acusado, em caso de dúvida quanto:

I - À capitulação legal do fato;

II - À natureza ou às circunstâncias materiais do fato, ou à natureza ou extensão dos seus efeitos;

III - À autoria, imputabilidade ou punibilidade;

IV - À natureza da penalidade aplicável, ou à sua graduação.

Portanto, caso exista a dúvida decorrente da falta da sinalização complementar, que apenas será constatada se o agente de trânsito "se colocar no lugar do condutor", e, levando em conta a dubiedade da resolução, entendo que o mais correto seria a não aplicação da multa ao motorista.



Guilherme Augustinho Krigger

OAB/SC 55932

Especialista em Jurisdição Federal pela ESMAFESC;

Especialista em Direito Público pela ESMAFERS;

guilherme@kriggeradvogados.com.br

ILSON KRIGGER
OAB/SC 32131



O SISTEMA DE PONTOS NA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO

O sistema de somatório de pontos na CNH já existia no Dec. 62.127/1968 - Regulamento Nacional de Trânsito, porém ao atingir 20 pontos no prazo de um ano, o condutor tinha o valor da próxima multa agravada em cinco vezes, conforme previa o §4º do artigo 189 do RCNT:

Art. 189. O valor das multas [...]:
[...]

§ 4º Sempre que o condutor ou proprietário atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no prazo de um ano, a infração subsequente terá o valor da multa aumentado em 5 (cinco) vezes.

A Lei n. 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro, revogou o RCNT e criou uma penalidade restritiva de direitos (suspensão do direito de dirigir) de forma complementar à multa, para àqueles motoristas cuja sanção pecuniária apenas não inibia o cometimento de infrações.

A Pontuação das infrações não é uma penalidade de trânsito, não está no rol do artigo 256 do CTB. É um mecanismo que mede o grau de obediência do motorista às regras e o risco que ele representa para a segurança do trânsito. É um efeito secundário da penalização de multa, tanto que na advertência por escrito não se atribui os pontos ao condutor penalizado.

Classificação: O artigo 259 do CTB define a pontuação para as infrações de acordo com a gravidade: se leve, 3 pontos; média, 4 pontos; grave, 5 pontos; e gravíssima, 7 pontos, independentemente se forem agravadas pecuniariamente.

O momento de adição dos pontos ao prontuário: A pontuação somente passará a constar no registro do condutor (RENACH) depois de encerrada a instância administrativa, isto é, não houver mais recursos da aplicação da penalidade de multa, conforme artigo do 290 CTB.

O tempo para a computo da pontuação: O CTB previu inicialmente que ao atingir o somatório de 20 pontos no prontuário, no período de 12 meses e não de um ano, o condutor seria submetido ao processo de suspensão.

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:

I - **Sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos**, no período de **12 (doze) meses**, conforme a pontuação prevista no art. 259 (grifou-se).

A validade da pontuação: O CONTRAN regulamentou o artigo 261 do CTB, através da Resolução nº 54/1998 e deixou expresso (art. 3º) que a pontuação teria a validade de doze meses para aplicabilidade de SDD:

Art. 3º O cômputo da pontuação referente às infrações de trânsito, para fins de aplicabilidade da penalidade de suspensão do direito de dirigir, **terá a validade do período de 12 (doze) meses**.

§ 1º A contagem do período expresso no caput deste artigo será computada sempre que o infrator for penalizado, retroativo **aos últimos 12 (doze) meses** (grifou-se).

Analisando as normas em conjunto, conclui-se que cada pontuação isolada persiste pelo prazo de 12 meses e, sempre que alcançar os 20 pontos no prontuário, deve ocorrer a imediata instauração do processo de suspensão do direito de dirigir.

A validade da pontuação fica explícita nas "janelas" dos doze meses, nas figuras abaixo:



Fonte: Elaborado pelo Autor, com base no art. 261 do CTB

A janela da Figura 1 (mar a fev.), mostra que ao final de 12 meses existiam 22 pontos válidos e seria possível instaurar o processo de suspensão, com base no art. 261, I do CTB. Entretanto, na janela da Figura 2 (fev. a mar), que se deslocou para a direita e inclui o mês de março do ano seguinte restaram somente 17 pontos, pois foram excluídos 5 pontos de março do ano anterior e não é mais possível instaurar o processo de suspensão do direito de dirigir.

À medida que o tempo passa, a janela de doze meses (em vermelho) se desloca para o mês em curso e descarta e o mesmo mês do ano anterior, adicionando ou excluindo a pontuação.

Em síntese, para estar válida a pontuação deve estar dentro da janela dos 12 meses. O processo tem que ser instaurado no período, pois ao atingir o 13º mês (contados da data da infração), a pontuação perde a validade e inviabiliza a instauração do processo, pela decadência.

Nesse sentido, reconhecendo que a pontuação permanece válida por apenas 12 meses, cito recente julgado do TJ/MG, conforme segue:

Ementa: REEXAME NECESSÁRIO. MANDADO DE SEGURANÇA. BAIXA DE PONTOS VINCULADOS À CNH. NULIDADE NAS NOTIFICAÇÕES DAS INFRAÇÕES. PERMANÊNCIA DE PONTOS NA CNH POR MAIS DE UM ANO. CTB. CONTRARIEDADE À LEGISLAÇÃO EM VIGOR. RESOLUÇÃO 54/98 DO CONTRAN. SENTENÇA CONFIRMADA EM REEXAME NECESSÁRIO. - A Resolução nº 54/98, do Contran, prevê em seu art. 3º que "o cômputo da pontuação referente às infrações de trânsito, para fins de aplicabilidade da penalidade de suspensão do direito de dirigir, terá a validade do período de 12 (doze) meses", devendo a infração AIT AA0015088 ser baixada do prontuário do impetrante. - O Código de Trânsito Brasileiro prevê a notificação do infrator (I) quando da lavratura do auto de infração (art. 280, IV) e, (II) após a aplicação da penalidade, sendo expedida notificação por via postal ou qualquer outro meio tecnológico que assegure ao infrator ou ao proprietário do veículo a ciência da penalidade imposta (art. 282). - A ausência das duas notificações enseja violação aos princípios do contraditório e ampla defesa, eis que da autuação da infração cabe defesa e da aplicação da penalidade, cabe recurso administrativo. - Havendo irregularidades das notificações das infrações AB00013826, D112848468 e D112896788, fica caracterizado a nulidade. (TJMG - Remessa Necessária Cv 1.0024.11.063591-9/002, Relator(a): Des.(a) Wander Marotta, 5ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 14/02/2019, publicação da súmula em 19/02/2019).

Ainda existem dúvidas sobre a validade da pontuação, mas em breve consulta se apurou que Estados como o RS, PR e GO adotam esse entendimento.

Pontos que não somam para suspensão: Existem pontos que não entram no somatório:

- a) pontos das infrações gravíssimas que por si só já preveem a suspensão do direito de dirigir, conforme artigo 261, II do CTB;
- b) os oriundos das infrações leves ou médias, penalizadas com Advertência por escrito;
- c) os previstos nas infrações que não geram risco para a segurança do trânsito como as do art. 221 (placa em desacordo); art. 230, VII (cor ou característica alterada); art. 230, XXI (falta de inscrição da tara nos veículos de carga); art. 232 (sem os documentos de porte obrigatório); art. 233 (veículo sem registro no prazo de trinta dias); art. 240 (não promover a baixa do registro de veículo) e art. 241 (deixar de atualizar os cadastros no órgão);
- d) pontos resultantes das infrações praticadas por passageiros do transporte rodoviário em viagens de longa distância, em rodovias, de ônibus, em linhas regulares ou viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade;
- e) os pontos adquiridos por qualquer infração quando o condutor já estiver com a CNH suspensa, pois ensejará o processo de cassação.

Número de pontos necessários para a suspensão: atualmente, com a Lei n. 14.071/2020, o artigo 261 passou a ter a seguinte redação:

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:

I - Sempre que, conforme a pontuação prevista no art. 259 deste Código, o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a seguinte contagem de pontos:

a) **20 (vinte) pontos**, caso constem **2 (duas) ou mais infrações gravíssimas** na pontuação;

b) **30 (trinta) pontos**, caso conste **1 (uma) infração gravíssima** na pontuação;

c) **40 (quarenta) pontos**, caso não conste **nenhuma infração gravíssima** na pontuação;

[...]

§ 5º No caso do **condutor que exerce atividade remunerada** ao veículo, a penalidade de suspensão do direito de dirigir de que trata o caput deste artigo será imposta quando o infrator atingir o limite de pontos previsto na **alínea c do inciso I** do caput deste artigo, independentemente da natureza das infrações cometidas, facultado a ele participar de **curso preventivo de reciclagem** sempre que, no período de 12 (doze) meses, **atingir 30 (trinta) pontos**, conforme regulamentação do Contran (grifou-se).

Importante destacar que o motorista profissional tem maior exposição ao trânsito e sua habilitação é como se fosse sua carteira de trabalho. Por isso, poderá acumular 40 pontos no prontuário, independente da gravidade das infrações, para que seja instaurado o processo de suspensão contra si. Também pode realizar um curso preventivo ao atingir os 30 pontos e evitar ficar sem a carteira e sem o sustento próprio e da família.

Assim, é possível concluir que o sistema de pontuação tem uma finalidade muito importante e se for administrado com critério e agilidade poderá retirar das ruas muitos dos motoristas que oferecem riscos à segurança no trânsito.

Entretanto, o processo de suspensão do direito de dirigir por pontos precisa ser realizado com obediência rigorosa aos princípios estampados no artigo 37 da CF/1988, assim como aos elencados no artigo 2º da Lei n. 9.784/1999 para que não sirvam como mais uma forma de sanção aos condutores que já são punidos diariamente ao transitarem por vias mal sinalizadas e sem a segurança mínima necessária, envolvendo-se em acidentes.



Ilson Idalecio Marques Krigger

OAB/SC 32131

Mestre em Direito do Estado pela UFSC;

Especialista em Direito do Seguro pela CESUSC;

ilsonkrigger@hotmail.com



DESBUROCRATIZAÇÃO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

A desburocratização, em geral, é um tema que sempre esteve em pauta. A promessa de facilitação de acesso dos usuários e servidores a serviços e informações descomplicadas é um pensamento utópico, visto que, quando se pensa em processo administrativo de trânsito, poucos usuários entendem, ou compreendem, a dinâmica existente em um simples recurso administrativo de infração de trânsito.

O acesso à informação e conhecimento, aliado à desburocratização, é um marco que deve ser alcançado, vez que a desinformação e a burocracia, além de empecilhos ao bom exercício do direito de cada cidadão, trazem altos custos aos cofres públicos em razão de demandas repetidas e desnecessárias, comparadas às demandas pleiteadas com conhecimento.

No processo administrativo de trânsito, em especial, a desburocratização não visa acabar com a burocracia, já que esta é inevitável em qualquer sistema administrativo, mas sim diminuí-la ao máximo, para que de maneira geral facilite o acesso do cidadão, aliada sempre à difusão do conhecimento, de forma a promover a agilidade nos processos administrativos.

A burocracia, além de inimiga da eficiência, se tornou aliada da corrupção, pois a falta de conhecimento do cidadão, em consonância à dificuldade de entendimento acerca dos procedimentos inerentes ao processo, acabou por facilitar que corruptos e corruptores vendam facilidade e convençam os usuários da necessidade de corromper para terem suas demandas atendidas.

O estatuto da desburocratização prevê a transparência no processo administrativo, principalmente por meio de tecnologias de informação e comunicação, o que se aplicado ao processo administrativo de trânsito, se tornaria um grande aliado da desburocratização, visto que a falta de transparência destes atos e procedimentos administrativos é um grande impeditivo do acesso à informação e conhecimento.

Atualmente o processo administrativo de trânsito é tratado sem transparência, pois não apresenta um sistema adequado de protocolo e/ou acompanhamento online, ou seja, os trâmites acontecem de maneira física, sem a possibilidade de acompanhamento simultâneo. Sendo assim, findo os trâmites do processo, o cidadão recebe apenas uma carta com o resultado do recurso, desacompanhada de qualquer fundamentação, e desta forma torna-se inviável requerer novo recurso, já que a impossibilidade de contrapor os pontos controvertidos é praticamente nula. Uma das formas de fazê-lo é dirigir-se ao órgão de trânsito, onde se enfrenta a burocracia para requerer a razão do indeferimento, e isto torna o exercício do direito algo exaustivo, o que leva a maioria dos cidadãos à desistência.

O processo administrativo, por muitas vezes, é desconsiderado por conta da burocracia que o envolve, trazendo prejuízos aos cofres públicos, como já mencionado, e também a quem desiste por conta da dificuldade de exercer o direito ao recurso.

Em linhas gerais, a desburocratização não é necessária apenas para agilizar o trabalho em órgãos públicos e repartições, mas também para facilitar o acesso dos usuários à informação, andamento detalhado de seus pleitos e acesso ao conhecimento, pois, por muitas vezes, esta impede que o conhecimento chegue a quem mais precisa, de maneira que prejudica os que mais necessitam do atendimento.

Desburocratizar é medida necessária, em especial no processo administrativo de trânsito, processo este recoberto de burocracias desnecessárias que impedem a evolução da matéria, a qual é de extrema importância para a sociedade, mas que fica esquecida em meio ao emaranhado burocrático. Desburocratizar é humanizar; é ser transparente; é incluir quem desconhece; é prestar um serviço de qualidade, como a matéria merece. Desburocratizar é medida da mais pura e lúdima justiça.

No caso do processo administrativo de trânsito, desburocratizar é de grande importância, pois o acesso à informação deve sim ser sempre facilitado, com informações precisas, sistemas unificados e com matérias pacificadas, para que assim os profissionais qualificados consigam atingir um nível de excelência na prestação do atendimento aos usuários.



Jean Tadeu Campos

OAB/SC 51798

contato@advjc.com.br

MARCOS A FERNANDES
OAB/SC 49116



O POLÊMICO FIM DAS AUTOESCOLAS

Afinal você é a favor ou contra a obrigatoriedade de Centro De Formação de Condutores? A pergunta que não quer calar é se esta chegando mesmo o fim dos CFC's / "AUTOESCOLAS"?

A questão passa pelo inconformismo dos candidatos e a dificuldade dos CFC's em oferecer um curso de formação de qualidade com baixo custo. A preparação dos futuros motoristas, principalmente para a obtenção da permissão para dirigir, inicia-se no Centro de Formação de Condutor, a antiga "autoescola". E, a maioria dos pósteros condutores, não concordam com a obrigatoriedade a que são submetidos, por vários motivos, entre eles pela dificuldade de enquadrar-se nos agendamentos da Autoescola e do Detran, bem como quanto ao custo elevado para obtenção da CNH (carteira nacional de habilitação).

Para os que pensam em aproveitar as férias para tirar a CNH é um sonho quase que impossível. Quem procura um CFC para dar início ao curso logo fica sabendo que o pretendido documento não sairá antes de cinco meses, podendo variar de região para região de três a seis meses. Estes prazos não dependem só do candidato, pois o curso obedece a agenda do CFC e do Detran, que ficou responsável para avaliar e emitir o tão sonhado documento de muitos condutores. Além de o candidato ter que adaptar a sua agenda com a do CFC, se sujeita também a agendamentos para biometria, exames médicos, prova teórica e prática. Isso sem levar em consideração que o aluno pode ser reprovado em uma ou mais etapas, o que fará com que ele tenha que dispensar mais tempo e dinheiro.

Vale lembrar que o candidato só terá sua CNH após um ano de Permissão para Dirigir. Independente de o candidato iniciar na Ciretran ou diretamente no CFC, deverá obedecer ao disposto no artigo 140 do CTB, ou seja, para a obtenção da habilitação terá que ser maior de 18 (dezoito) anos, ser penalmente imputável e saber ler e escrever. Para o cadastro no CFC e DETRAN o candidato deverá apresentar para iniciar o processo de primeira habilitação o documento de identificação RG/CI com foto/imagem, assinatura, filiação, bem como local e data de nascimento (Art. 1º da Portaria 088/ASJUR/DETRAN/2019), CPF/MF e comprovante de residência (Art. 5º da Portaria 088/ASJUR/DETRAN/2019). O início do processo pode ser no DETRAN ou no CFC, ficando a cargo do candidato. Feito isso será agendado a coleta de biometria (foto, assinatura e impressão papilar), avaliação Psicológica, Aptidão Física e Mental, em clínica credenciada, para a categoria na qual o condutor deseja se habilitar. Sendo apto nestas etapas deverá recolher a taxa do exame teórico e fazer o curso Teórico sobre Legislação de Trânsito em um Centro de Formação de Condutor. Tendo concluído o curso teórico, será agendado o exame teórico (em meio eletrônico) sobre Legislação de Trânsito no DETRAN.

Vencida essas fases, chega então o momento tão esperado do candidato, o pagamento da taxa de emissão da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular (LADV) para que possa fazer as aulas práticas de direção veicular em um Centro de Formação de Condutor.

Eis a questão: deve perdurar a obrigatoriedade de passar por um CFC ou o candidato pode fazer diretamente o exame no DETRAN? Ocorre que logo após terminar o curso prático o candidato deve recolher a taxa do exame prático e submeter-se a prova prática. Sendo aprovado/apto deverá recolher a taxa da emissão da permissão, isso tudo alinhado ao disposto no artigo 140 e seguintes do CTB e da Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020 do CONTRAN.

Feitas as considerações dos principais obstáculos que o aluno enfrenta para obter a CNH, é importante mencionar que as Autoescolas também sofrem suas dificuldades, a começar pelo alto custo operacional para se manter, se tornando quase que inviável o negócio.

Os empresários do setor explicam que para obter a certificação e as renovações dos CFC's, inclusive para a manutenção do negócio, são obrigados a desembolsar valores que não retornam a curto prazo, ou seja, para quem pensa que autoescola é um negócio de altos lucros sem muito esforço está enganado. Alguns empresários chegam a reclamar que estão pagando para trabalhar. Observando o pequeno número de CFC por município já se tem uma ideia de que o caminho a percorrer pelos empresários deste ramo é árduo.

Os Centros de Formação de Condutores não têm regalia ou diferenças tributárias. Geralmente os CFC's são empresas familiares, principalmente em pequenos municípios, onde a gestão fica na mão da família. O corpo docente obrigatoriamente é formado por um diretor geral, um diretor de ensino, um instrutor para aulas teóricas, um instrutor para aula prática e uma secretária. Dependendo do porte da Autoescola, varia o número de profissionais.

Um dos maiores problemas é a formação do corpo docente nos moldes da legislação vigente. Para ser um diretor geral ou de ensino tem que ter cursado uma faculdade. Ocorre que profissionais com este nível devem receber de acordo com sua formação. Um profissional que ganha no mínimo R\$ 1.818,00 (hum mil oitocentos e dezoito reais), conforme o piso salarial convencionado pelo Sindicato dos Trabalhadores em Centro de Formação de Condutores no Estado de Santa Catarina e Sindicato dos Centros de Formação de Condutores de Veículos de Santa Catarina, no caso do exemplo citado, a remuneração mensal pode custar mais do que o dobro desse valor dependendo do regime tributário vigente.

Outro fator que eleva os custos das autoescolas é a manutenção da frota. Para credenciamento, no mínimo a autoescola deve possuir para a categoria A dois veículos automotores de duas rodas, com no máximo, cinco anos de uso. Para a categoria B são dois veículos automotores de quatro rodas, com, no máximo, oito anos de uso; para a categoria C um veículo de carga com PBT de, no mínimo, 6.000 kg (seis mil quilogramas), com, no máximo, quinze anos de uso; para a categoria D um veículo motorizado, classificado de fábrica, tipo ônibus, com, no máximo, quinze anos de uso e para a categoria E uma combinação de veículos, cujo caminhão trator deverá ser acoplado a um reboque ou semirreboque, registrado com PBTC de, no mínimo 6.000 kg (seis mil quilogramas) e comprimento mínimo de 13,00 m (treze metros), com, no máximo, quinze anos de uso.

Estes são os principais custos considerados o "bicho-papão" das autoescolas. Para manter a estrutura e oferecer uma formação educacional de qualidade as autoescolas elevam o custo. Foi aí que surgiram vários projetos de Lei com a finalidade de livrar o cidadão brasileiro das obrigações impostas na aquisição da CNH. Aliás, não teria como falar dos motivos ensejadores do fim das autoescolas sem antes fazer uma breve explanação da realidade empresária dos Centros de Formação de Condutores e das dificuldades que o candidato enfrenta na hora de tirar sua habilitação.

Tudo pode mudar com o Projeto de Lei que promete facilitar a vida dos brasileiros que pretendem obter o documento de porte obrigatório para conduzir veículos em via pública, a CNH. A intenção do deputado Kim Kataguiri (DEM-SP), autor do Projeto de Lei 4474/20, é tornar menos burocrática as fases do processo de habilitação, a qual, segundo

ele, permitirá que a preparação dos futuros motoristas possa ser concluída sem a obrigatoriedade de o processo passar pelo Centro de Formação de Condutores.

Do ponto de vista do consumidor/candidato o projeto realmente facilitará a obtenção da CNH. Do ponto de vista dos profissionais de autoescola vai comprometer a qualidade na formação dos condutores, isto é, não haverá uma fiscalização quanto ao ensino/aprendizagem, conseqüentemente aumentando os riscos das autoescolas desaparecerem do mercado. Quando se fala no fim das autoescolas, nos dá a ideia do desaparecimento da única responsável pela formação de condutores. Mas na verdade o que tudo indica é o fim de uma exclusividade na preparação dos futuros condutores e a abertura de novas oportunidades no campo da educação de trânsito, como é o caso das EAD's, responsáveis pelos cursos longe dos bancos da escola. Essa é uma realidade que as autoescolas enfrentam e deverão se adaptar para permanecer no mercado. Nesta modalidade um instrutor pode ministrar aulas teóricas para centenas de alunos num determinado horário, o que não seria possível nos moldes atuais. Essa forma de preparação abre um leque de vantagens para os alunos e para os CFC's.

Aliás, para a obtenção da CNH, não importa de que forma o aluno aprendeu, basta ele demonstrar que sabe, tal qual o exame de vestibular que prestam para entrada na Universidade, pouco importando de que forma se deu sua preparação. No caso da formação do condutor, apenas terá que provar que sabe na hora de realizar a prova, que continuará sobre a responsabilidade dos Órgãos de Trânsito.

A missão das Autoescolas é preparar os alunos para o convívio social no trânsito, missão essa que vai além da perícia na condução de veículos. No entanto, a tendência é abrir oportunidades para que o cidadão não dependa tão somente da Autoescola para se preparar para os exames para obtenção da CNH. Ocorrendo adaptação do Centro de Formação de Condutores à nova realidade, certamente este nunca deixará de existir. Se existem aqueles alunos que chegam na Autoescola sabendo mais que o instrutor, também existe aquele aluno que não sabe onde fica o freio.



Marcos Antonio Fernandes

OAB/SC 49.116



MONALISA A. CASAGRANDE
OAB/SC 58413

AS ALTERAÇÕES NO EXAME TOXICOLÓGICO

Um estudo realizado pelo SOS Estradas, programa ligado a segurança viária, com dados da Associação Brasileira de Laboratórios de Toxicologia, identificou que nos últimos quatro anos, o Brasil registrou cerca de 170 mil motoristas flagrados com alguma substância psicoativa ilegal no organismo.

O levantamento apontou ainda que, apesar do rebite ter se tornado popular, a cocaína é a droga mais detectada nesses exames, com 68% dos positivos. Nas categorias profissionais, a maioria dos condutores usam drogas para cumprir jornadas de trabalho exaustivas.

A eficácia do exame divide opiniões de especialistas, de um lado o questionamento por não ser eficaz para impedir que o motorista se drogue antes de viajar, apenas exigir um planejamento para não se drogar antes de fazer o teste. De outro lado, o planejamento para não ser flagrado no exame de larga janela exige 90 dias, no mínimo, sem fazer uso da droga. Meta que dificilmente os tratamentos das clínicas especializadas em dependentes químicos conseguem.

Diante da violência no trânsito no Brasil, algumas mudanças na legislação se fizeram necessárias para atenuar o problema. A obrigatoriedade do exame toxicológico por motoristas profissionais é uma dessas mudanças, pois a realização periódica do exame ajuda a inibir o uso dessas substâncias por motoristas, e conseqüentemente evita uma série de situações perigosas que podem causar acidentes graves, inclusive com morte.

Nesse sentido, a nova lei de trânsito manteve a obrigatoriedade do exame para condutores das categorias C, D e E, na mudança de categoria e na renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A exigência independe se o condutor exerce atividade remunerada ou não.

A determinação da obrigatoriedade do exame já existia na lei, porém, não havia regulamentação no sentido de penalidades em caso de descumprimento por parte dos condutores. Tal lacuna foi sanada com a recente alteração no CTB, de modo que, segundo a nova norma, conduzir veículo das categorias C, D ou E com exame toxicológico vencido há mais de 30 dias será considerada uma infração gravíssima. A multa será de R\$1.467,35 com suspensão do direito de dirigir por três meses.

É relevante constar que a validade do Exame Toxicológico não necessariamente coincidirá com a data da renovação da CNH. Isso porque os condutores com idade inferior a 70 anos deverão realizar um novo Exame a cada 2 anos e 6 meses, independente da validade dos exames de aptidão física e mental necessários para a renovação da CNH.

Já os condutores com 70 anos de idade ou mais, somente realizarão o Exame Toxicológico na Mudança de categoria ou renovação da CNH das categorias correspondentes quando do vencimento, ou seja, não estão sujeitos à realização dos exames periódicos a cada 2 anos e 6 meses.

O motorista poderá consultar a validade do seu exame baixando o Aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), onde ele será avisado sobre o vencimento do exame, assim como já ocorre quando há o vencimento da CNH.

Importante ressaltar que o resultado do Exame Toxicológico realizado pelo condutor não é de porte obrigatório para os motoristas. Sendo assim, o condutor não precisa levar o exame dentro do veículo. Para fins de fiscalização e multa, o agente de trânsito deverá consultar, através dos sistemas disponíveis, a validade do exame, que será inserida em seu prontuário.

Caso o agente, no momento da fiscalização, não possua recursos tecnológicos para consultar a validade do exame, o condutor não poderá ser autuado.

Ademais, no ato da renovação da CNH, os condutores habilitados na categorias C, D ou E que exercem Atividade Remunerada e não realizaram o Exame Toxicológico no período determinado, serão penalizados com infração gravíssima e multados pelo Detran no valor de R\$ 1.467,35 e terão suspenso o direito de dirigir por 3 meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no Renach de resultado negativo em novo exame.

Ou seja, tal penalidade é aplicada sem a existência de um auto de infração, diretamente no prontuário do condutor, com recurso contra o resultado obtido no exame e não contra a decisão da autoridade de trânsito de aplicar a penalidade.



Monalisa Alberton Casagrande

OAB/SC 58413

Instrutora de curso teórico de Legislação de Trânsito em CFC
Pós-graduanda em Direito Público Aplicado pela EBRADI
monalisacasagrande.adv@gmail.com



SÉRGIO DE BONA PORTÃO

A LEI Nº 14.071/2020 : COMPETÊNCIA DA PRF E MUNICÍPIOS PARA IMPOSIÇÃO DA PENALIDADE DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR “DIRETA”

A organização da administração do trânsito no Brasil, se quiséssemos estratificar, reduzir ao mínimo possível, poderíamos dizer que ela estaria contida no conjunto dos conceitos abrangidos pelas palavras: condutores e veículos.

Nossa organização político-administrativa é composta pela União, 26 Estados e um Distrito Federal; Nesses Estados temos 5.570 municípios; A competência para legislar sobre os assuntos trânsito e transporte é privativa da União, sendo que o órgão central chama-se Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, vinculado atualmente ao ministério da Infraestrutura; As atribuições desse órgão central, coordenador e supervisor, são delegadas aos Estados, na figura do respectivo DETRAN, o qual se articula, se desdobra normalmente na forma de Circunscrições Regionais de Trânsito, ou agências com atribuições nas respectivas áreas territoriais.

Dentre as mais de 50 alterações promovidas no nosso já retalhado Código de Trânsito Brasileiro, a lei nº 14.071/2010, que entrou em vigor em 12 de abril último, registre-se, a 39ª lei a alterar a redação original, entre alguns acertos e outros desacertos trouxe a delegação de competência à Polícia Rodoviária Federal e aos municípios para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando esta penalidade for prevista de forma específica, que chamaremos aqui de suspensão “direta”, já que a expressão não tem caráter oficial.

Observando-se o CTB, verifica-se que esta penalidade de suspensão "direta" é cabível nos casos de infração ao:

- Art. 165 – Embriaguez ao volante;
- Art. 165-A – Recusa em submeter-se o condutor a teste, exame clínico ou perícia para certificar a influência de álcool ou substância psicoativa;
- Art. 165-B – Condução de veículo CNH categorias C, D ou E sem ter realizado exame toxicológico (condutor que exerce atividade remunerada);
- Art. 170 – Dirigir ameaçando pedestre que esteja atravessando a via pública;
- Art. 173 – Disputar corrida;
- Art. 174 – Promover ou participar o condutor de competição não autorizada, em via pública;
- Art. 175 – Demonstração de manobra perigosa com veículo, em via pública, sem autorização;
- Art. 210 – Transpor bloqueio viário policial;
- Art. 218, III – Transitar em velocidade acima de 50 % da máxima regulamentada;
- Art. 244 I, II, III e V – Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor (ou transportar passageiro) sem usar capacete, fazendo malabarismo, ou ainda, transportando criança menor de 10 anos;
- Art. 253-A – Usar veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, sem autorização.

Buscando na tramitação do projeto de lei discutido no legislativo federal, encontramos como justificativa para estender a competência a PRF e aos municípios para aplicar a penalidade de suspensão "direta", nos casos acima, [...] para evitar que o processo de suspensão tenha que ser enviado ao órgão estadual [...] e assim se irá melhorar a atuação dos órgãos municipais [...]; *as reticências são por minha conta*; essas justificativas são pobres, medíocres, com essas razões quaisquer medidas que se queira implantar podem ser assim incluídas, sem que se esteja realmente justificando alguma mudança estrutural. Também é verdade que esta proposta não constava do projeto de lei encaminhado pelo executivo, acrescentada que foi no congresso nacional.

Um primeiro questionamento quanto a essa transferência de atribuição vem do princípio da unicidade, da concentração das atividades administrativas; se cabe aos Detrans a realização, a fiscalização e o controle do processo de formação, de aperfeiçoamento, de reciclagem e de suspensão de condutores, que deve sim ser centralizado num órgão de abrangência estadual, outro ente federativo vai adentrar nessa seara para aplicar a suspensão "direta" do direito de dirigir? Por que então não delegar também a aplicação da penalidade de suspensão por pontos, a cassação da CNH, a frequência obrigatória em curso de reciclagem? Acho que essa mútua delegação de encargos iria provocar mais confusão ainda.

Outro questionamento advém da observação que dentre os mais de 5570 municípios brasileiros, pouco mais de 1700, ou, cerca de 30% deles se encontram integrados ao sistema nacional de trânsito, vale dizer, assumiram, pelo menos em tese, a administração e a gestão do trânsito e suas muitas e diversificadas atividades. Sempre existe a informação

verdadeira, de que as grandes cidades, onde está grande parte da nossa frota de veículos e de condutores já estão sim integradas, mas não é menos verdade que cerca de 70% dos municípios ainda não assumiram de fato sua responsabilidade; esta foi mais uma oportunidade que nossos legisladores perderam no sentido de aperfeiçoar e impulsionar medidas para obrigar a essa integração.

Aproximando um pouco mais a questão, se a motivação para transferir a competência para a PRF e os municípios em razão da demora na instauração do processo por parte dos DETRANs, será mesmo que o ente municipal vai empenhar tempo, recursos financeiros, pessoal, etc. para a condução desse processo educativo/corretivo dos condutores infratores? Vai existir algum tipo de modulação dos efeitos por parte do ente municipal, qual prefeito vai assumir esse ônus? Ou, a atenção não estaria com foco no valor pecuniário dessas penalidades de multa, em que, partindo do valor de uma multa gravíssima (R\$ 293,47), nos casos dos Art. 170, 210 e 244; multa gravíssima agravada 3 vezes (R\$ 880,41) no caso do Art. 218, III; multa gravíssima agravada 5 vezes, (R\$ 1.467,35) no caso do Art. 165-B; multa gravíssima agravada 10 vezes (R\$2.934,70) no caso do Art.165, 165-A, 173, 174 e 175; multa gravíssima agravada 20 vezes (R\$ 5.869,40) nos casos do Art. 253-A; multa gravíssima agravada 60 vezes (R\$ 17.608,20) no caso do Art. 253-A §1º (para os condutores organizadores).

Recuso-me a acreditar, em sã consciência, que tenha havido um olhar de cobiça sobre a apropriação dos valores pecuniários por parte dos novos destinatários; também não se constitui em nenhuma novidade o argumento da eterna falta de pessoal, da falta de estrutura, da carência de recursos para implantar medidas necessárias, para tapar buracos, cuidar das calçadas, dos pedestres, da sinalização.

Quanto a possível demora para instauração e tramitação dos processos administrativos para a aplicação das penalidades, inclusive a de suspensão do direito de dirigir, novas demandas se abrem, o que não é necessariamente ruim, desde que para isso não se esteja retroalimentando as lamurias de falta de pessoal, de recursos. Há algum tempo já constam regras bem claras na legislação quanto aos prazos para contagem dos prazos de preclusão da pretensão punitiva e da prescrição intercorrente. A Resolução do CONTRAN nº 845/2021 trouxe a determinação para que a notificação da penalidade seja expedida em até 180 dias, se houver defesa/recurso ou em 360 dias se não houver, o que era uma demanda antiga e que era sim um dos motivos que acabavam por causar demora nos processos, com prejuízos para os administrados e que agora parece ter sido encarado de maneira adequada, sem necessidade de transferir competências.

Por último, vale lembrar que estamos definitivamente entrando na era da digitalização de documentos de veículos e de condutores e também de processos e é de conhecimento público que a PRF está com seus procedimentos e processos em formato digital em fase bastante avançada.

Esperamos que venham dessa fonte procedimentos compatíveis com os novos tempos e com justiça e equidade, colaborando assim para mais respeito por parte de todos os envolvidos.



Sergio de Bona Portão

Bacharel em Direito
Coronel RR da PMSC



ESA

**Comissão de Direito de Trânsito da
OAB/SC**