

EM TRÂNSITO

COMISSÃO DE DIREITO DE TRÂNSITO DA OAB/SC

TUDO O QUE VOCÊ PRECISA SABER SOBRE O DIREITO DO TRÂNSITO

Um pouco sobre os temas tratados nessa edição:

- Afronta ao contraditório e ampla defesa? o que fazer quando o auto de infração está incompleto;
- O dever de motivação e fundamentação nos atos punitivos como elemento essencial de justiça;
- A ilegalidade da cumulação de penalidades no processo de suspensão do direito de dirigir;
- Dados do etilômetro no AIT por recusa ao teste: é obrigatório?
- Decadência aplicada nos casos de processo de suspensão do direito de dirigir;

ARTIGOS JURÍDICOS

DIRECIONADOS PARA
PROFISSIONAIS QUE ATUAM
COM DIREITO DE TRÂNSITO

COMISSÃO DE DIREITO DE TRÂNSITO OAB/SC

PRESIDENTE	IILSON IDALECIO MARQUES KRIGGER
VICE-PRESIDENTE	MARCELO PEREIRA
SECRETÁRIA-GERAL	MONALISA ALBERTON CASAGRANDE
SECRETÁRIO-ADJUNTO	LISANDRO MARTINELLI
MEMBRO	ALICIA KELLER FELSKY
	ANA PAULA SIGNORI
	ANDERSON TADEU PINHEIRO
	ANDREY PEREIRA VENANCIO
	BETTINA BREZOLIN
	BRUNA RABELO MARIANO
	CAMILA CRISTINA SOKACHESKI FUCK
	CIRANO SCOPEL PICCININI
	CLEIBER R. SOUZA DE FREITAS CAGLIARI
	DANIELA BECK PENNA
	FELIPE COLUSSI
	FERNANDA KRUSCINSKI
	GABRIEL DE BIASI
	GABRIEL FRANCISCO LIETZ
	ISABELA MOMM LUZ
	JEAN CARLO MOREIRA DE OLIVEIRA
	JEAN RODRIGUES SALLES
	JEAN TADEU CAMPOS
	JOSEANE NOSCHANG BATTISTELLA
	KATHELLINE LOPES DE AZEVEDO
	KATIA FRECCIA SANTOS
	LARISSA WALESKA SANTOS DE OLIVEIRA
	LUIS ALBARES DE JESUS MATOS
	MARCELO ANTONIO FERREIRA
	MARCELO BATTIROLA
	MURILO DORDETE PERUCHI
	NYCOLLAS BARDANÇA DE SALES
	ODILON GODOI DE LIMA
	OTHONIELA DOMINGUES DINIZ
	PATRICK GABRIEL POLTRONIERI DE SOUZA
	PAULO JOSE BORGES JUNIOR
	PEDRO RANIERI ENNER MACALLOSSI
	PONCIANO DE ALMEIDA GREFF
	PRISCILLA FRANCO AMORIM
	RICARDO VIEIRA GRILLO
	TATIANE ECKARDT DERLAM
	THOMAZ JOSÉ MENDONÇA RODRIGUES
	VANILO VIGNOLA
	VICENTE DE PAULO CASTRO
	VITORIA NOVARESI DEOLINDO

CONSELHO EDITORIAL

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

DIRETORIA DA OAB/SC (GESTÃO 2024-2027) E COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES

PRESIDENTE JULIANO MANDELLI MOREIRA
VICE-PRESIDENTE GISELE KRAVCHYCHYN
SECRETÁRIO-GERAL ÓLIVER JANDER COSTA PEREIRA
SECRETÁRIO-GERAL ADJUNTO CAROLINE TEREZINHA RASMUSSEN DA SILVA
TESOUREIRO JEAN LEOMAR PEREIRA
TESOUREIRA ADJUNTA DEBORAH GUMZ LAZZARIS PINTO

COORDENADOR GERAL DAS COMISSÕES DOUGLAS ANDERSON DAL MONTE

COORDENADORES ADJUNTOS DAS COMISSÕES JANAINA GUESSER PRAZERES
LEANDRO ANTONIO GODOY OLIVEIRA
LUDMILA AMANDA HANISCH
MARGARETH DA SILVA HERNANDES





APRESENTAÇÃO

É com renovado entusiasmo que apresentamos a nona edição da revista *Em Trânsito*, uma publicação semestral da Comissão de Direito do Trânsito da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção de Santa Catarina, que há mais de quatro anos se dedica à difusão do conhecimento jurídico e à promoção do debate técnico-científico na seara do Direito de Trânsito.

Nesta edição, reunimos oito artigos inéditos, elaborados por membros atuantes da Comissão, os quais se debruçaram sobre temas de significativa relevância e atualidade, oferecendo ao leitor reflexões críticas e fundamentadas que buscam não apenas interpretar o ordenamento jurídico vigente, mas também apontar caminhos para seu aperfeiçoamento e aplicação prática.

A Dra. Monalisa Casagrande analisa as implicações do vício de motivação e de fundamentação nos atos administrativos sancionadores, discutindo os limites da discricionariedade e a necessária observância ao devido processo legal.

O Dr. Marcelo Pereira aborda a imprescindibilidade de identificação técnica do etilômetro nos autos de infração por recusa, enfatizando os princípios da legalidade e da segurança jurídica na atuação administrativa.

O Dr. Anderson Pinheiro questiona a legitimidade dos dossiês incompletos e dos autos de infração deficientes, sob a ótica da ampla defesa e do contraditório, pilares essenciais ao processo administrativo sancionador.

O Dr. Thomas Oliveira lança luz sobre a aplicação da Súmula 312 do STJ em processos administrativos e judiciais simultâneos, promovendo uma análise crítica dos impactos na esfera do direito de defesa.

A Dra. Bettina Ferreira examina o instituto da decadência nos processos de suspensão do direito de dirigir, propondo uma leitura que prestigia a segurança jurídica e a estabilidade das relações entre o administrado e a Administração Pública.

O Dr. Jean Salles questiona a legalidade da Deliberação CONTRAN nº 170/2018 e alerta para a urgente necessidade de implementação efetiva da Inspeção Técnica Veicular (ITV), como instrumento de proteção à vida e ao meio ambiente.

O Dr. Vanilo Vignola trata da cumulação indevida de penalidades de suspensão do direito de dirigir, evidenciando os limites da atuação administrativa e a imprescindível intervenção do Poder Judiciário para correção de excessos.

Cada contribuição aqui presente reflete o compromisso dos autores com a excelência técnica, o rigor científico e a defesa dos direitos fundamentais dos cidadãos. Esta edição, assim como as anteriores, reafirma o papel da Em Trânsito como veículo de valorização da advocacia especializada, da atuação institucional da OAB/SC e do aprimoramento contínuo das práticas administrativas no trânsito brasileiro.

Reiteramos que as opiniões expressas nos artigos são de responsabilidade exclusiva de seus autores e não necessariamente refletem o posicionamento oficial da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de Santa Catarina ou de seus dirigentes.

A Em Trânsito é uma publicação semestral, exclusivamente eletrônica e de distribuição gratuita. A participação na Comissão de Direito do Trânsito e nesta revista é voluntária e não remunerada.

Desejamos a todos uma leitura proveitosa, que inspire, questione e contribua para o avanço da cultura jurídica no campo do Direito de Trânsito.

Ilson I. M. Krigger

OAB/SC 32.131

Presidente da Comissão de Direito de Trânsito da OAB/SC

SUMÁRIO



ANDERSON PINHEIRO..... 06

AFRONTA AO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA: DOSSIÊS E AUTOS DE INFRAÇÃO INCOMPLETOS

BETTINA BREZOLIN..... 11

APLICAÇÃO DA DECADÊNCIA NOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS DE SUSPENSÃO DA CNH

MARCELO PEREIRA..... 14

A OBRIGATORIEDADE DE IDENTIFICAÇÃO DO ETILÔMETRO NO AUTO DE INFRAÇÃO POR RECUSA

MONALISA CASAGRANDE..... 18

MOTIVAÇÃO E FUNDAMENTAÇÃO NOS ATOS PUNITIVOS ADMINISTRATIVOS: ENTRE O DEVER DE LEGALIDADE E O DIREITO À JUSTIÇA

THOMAZ RODRIGUES..... 21

A SÚMULA 312 E O PROCESSO CONCOMITANTEMENTE

VANILO VIGNOLA 23

A ILEGALIDADE NA CUMULAÇÃO DE PENALIDADES DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR: UM EXAME DOS LIMITES DA ATUAÇÃO ADMINISTRATIVA E A INTERVENÇÃO JUDICIAL NECESSÁRIA



AFRONTA AO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA: DOSSIÊS E AUTOS DE INFRAÇÃO INCOMPLETOS

O Direito de Trânsito é um dos ramos do Direito com maior relevância e inovações nos últimos anos, em especial pela constante inclusão de novos dispositivos legais e também pelos diversos entendimentos cabíveis acerca de anulações de processos administrativos.

A existência de autuações emitidas pelas mais diversas Autoridades, desde Autoridades Municipais a Autoridades Federadas, tem ocasionado lesão ao contraditório e à ampla defesa, de forma a impossibilitar a adequada manifestação e impugnação dos atos administrativos.

Em especial no tocante ao processo de suspensão e cassação de CNH, tem-se dado uma maior atenção à falha instauração dos processos, considerando exatamente a diversidade de Autoridades Autuadoras que implicam, atualmente, na instauração pelo DETRAN vinculado à CNH do condutor, porém, as infrações podem ser conduzidas por Autoridades de outros Estados, resultando na falha de comunicação entre os sistemas.

O condutor, enquanto maior interessado no processo administrativo, deve ter acesso a todos os documentos que comprovem os atos administrativos desde a autuação e quando isso não ocorre, tem-se a necessidade de arquivamento do processo de suspensão ou cassação de CNH.

Neste sentido, o Parecer CETRAN n. 384/2022 expressa requisitos de validade do processo administrativo que devem ser cumpridos sob pena de nulidade:

- Instrução processos administrativos de suspensão do direito de dirigir (Art. 261, I). Validade dos documentos extraídos dos sistemas informatizados de gestão das infrações. Informações legítimas e válidas. Resolução do CONTRAN nº 844/2021. Princípios do direito administrativo: legalidade, primazia do interesse público e presunção de veracidade. Validade dos atos administrativos até prova em contrário. Ônus da prova pelo interessado.

Embora os atos administrativos possuam presunção de veracidade, tem-se necessária a observância da obrigatoriedade de juntada de documentos completos para assegurar o contraditório e a ampla defesa, considerando que em caso de aplicação de penalidade será suspensa ou cassada a CNH do condutor.

Desta forma, divide-se os processos administrativos em dois tipos: processos por excessos de pontos e processos por multas autossuspensivas.

O Parecer é expresso ao dividir esses dois processos, sendo que em caso de instauração por multa suspensiva, há, a obrigatoriedade de juntada de autos de infração completos e também de dossiês com todas as informações de emissão, envio e tentativas de entrega de notificações. Já os processos por supostos excessos de pontos, admite-se extratos de autos de infrações, porém, seguindo o mesmo entendimento quanto à juntada de dossiês com informações precisas.

Todas as multas devem ser acompanhadas pelo dossiê com as datas das emissões de notificações, em especial a imposição de penalidade, com informação de envio e entrega das notificações, ou até mesmo a publicação de editais de penalidade, o que não tem ocorrido ocorreu.

Exemplo dessas ocorrências são os dossiês abaixo que trazem informações incompletas, impossibilitando a contagem de prazos de preclusão, ou até mesmo verificar se houve adequada e legal entrega de notificação:

Dossiê do Auto de Infração

Indicação Renainf: Nº Registro	
Situação : Outra Jurisdição	01/01/1900
AIT Incluído por:	21/07/2023
Data Autuação: 19/10/2022 21:52:00 - Lote 2260 - Gerado por: -	21/07/2023

O exemplo acima, retirado de um processo de suspensão do próprio DETRAN/SC, demonstra a falha na instrução, pois não constam informações essenciais sobre emissão de notificação de autuação, notificação de penalidade, muito menos se houve retorno dos correios acerca das tentativas de entrega, ou até mesmo a publicação de editais para cientificar o condutor acerca da suposta infração.

Ora, não havendo tais informações não pode o DETRAN aplicar penalidade, por ausência de informações essenciais que expressam a regularidade do procedimento.

O próprio DETRAN tem reconhecido tal invalidade por meio de suas decisões administrativas:

Analisando os dossiês dos autos de infração juntados ao processo verifica-se que os autos de infração nº **S024114609, S024983919, S027299733 e S027397884** não apresentam informações suficientes e que não deixem dúvidas acerca da entrega das notificações da autuação e/ou da penalidade, os demais apresentam comprovação de notificações ou de abordagem do condutor infrator.

Caso fosse notificado dessa infração em tempo hábil, o proprietário do veículo poderia ter indicado o real condutor infrator ou então apresentado defesa/recurso dentro dos prazos

Decisão acima, retirada do processo de suspensão n. 192361/2023 da Delegacia Regional de Chapecó – Santa Catarina, utilizando-se como parâmetro.

A matéria, embora diferente, já é reconhecida por respeitáveis Juízos:

- TUTELA DE URGÊNCIA. A fumaça do bom direito está presente. O processo administrativo de suspensão do direito de dirigir não foi instruído com informações mínimas a respeito do auto de infração tirado em desfavor do autor. O dossiê do auto está incompleto. Não se sabe se, no Estado de origem, o auto foi regularmente processado e julgado válido, com a observância dos princípios do contraditório e da ampla defesa. Veja-se:
- [...]
- De outro lado, o perigo de demora é evidente. O indeferimento da liminar geraria ao autor dano de difícil reparação, obrigando-o a cumprir penalidades que podem ser ilegais.
- Isto posto, DEFIRO o pedido de tutela de urgência. ORDENO a suspensão dos efeitos das penalidades aplicadas no Processo Administrativo 237170/2023. OFICIE-SE ao Detran para tomar conhecimento desta decisão. (Procedimento do Juizado Especial da Fazenda Pública n. 5011870-36.2024.8.24.0045, Juiz de Direito ANDRÉ AUGUSTO MESSIAS FONSECA, publicado em 16/07/2024).

O direito do contraditório e ampla defesa não se restringe à oportunidade de se defender do processo administrativo mas que o detran instaure o processo de suspensão com base em documentos minimamente completos para que seja possível identificar a regularidade dos atos de cada infração.

De outro lado, quanto aos processos por multas suspensivas, os autos juntados costumam seguir este padrão:

ESTADO DE SANTA CATARINA
SISTEMA DE INFRAÇÕES / SC - DETRANNET

EXTRATO DE AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO			
CÓDIGO DO ÓRGÃO 300		NÚMERO DO AUTO	
IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO			
PLACA/UF	MARCA/MODELO	CÓDIGO - MUNICÍPIO / UF ou País	
	IPEUGEOT EXPERT BUSINPK	4123 - BELO HORIZONTE/MG/Brasil	
ESPECIE - TIPO	CATEGORIA	RENAVAM	
CAR - CAMINHONETE	PARTIC		
IDENTIFICAÇÃO DO PROPRIETÁRIO			
NOME	CPF/CNPJ		
MOVIDA LOCAÇÃO DE VEÍCULOS S.A			
IDENTIFICAÇÃO DO INFRATOR/CONDUTOR			
NOME	CPF/CNPJ	CNH/PRO	UF
			SC
IDENTIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO			
BASE LEGAL	CÓDIGO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	
218 * III	7471-0	TRANSITAR EM VELOC SUPERIOR À MÁX PERMITIDA EM MAIS DE 50%	
CÓDIGO - MUNICÍPIO / UF	DATA DA INFRAÇÃO	HORA DA INFRAÇÃO	
7.423 - ANTONIO OLINTO/PR	19/10/2022	21:52:00	
LOCAL DA INFRAÇÃO			
BR476 KM 252,68			
MEDIDA ADMINISTRATIVA		CONDUTOR/INFRATOR FOI ABORDADO?	
MEDIDA REGULAMENTADA	MEDIDA REGISTRADA	MEDIDA CONSIDERADA	
60,00 Km/h	98,00 Km/h	91,00 Km/h	

Como o próprio nome do documento expressa é apenas o “extrato de auto de infração de trânsito”, ou seja, não cumpri a obrigatoriedade de apresentação de auto de infração COMPLETO.

Em especial, a infração que fundamenta o processo administrativo por velocidade é extremamente importante a apresentação para comprovação de dados do equipamento técnico que gerou a infração, imagem do veículo (para garantir que não haja algum erro de identificação de placa) e até mesmo que conste exatamente as condições da via.

Isto, pois, o auto de infração por velocidade deve cumprir todos os requisitos de validade expressos no Manual de Fiscalização, bem como todas as normas administrativas e legais acerca do assunto para que haja segurança jurídica do ato administrativo.

O DETRAN tem descumprido o Parecer do CETRAN/SC 384/2022 que, embora traga a figura das multas comuns, exige que o DETRAN instrua o processo administrativo com base em multa suspensiva com auto de infração com os dados completos.

Em especial, por se tratar de multa suspensiva, a qual ocasionará A RESTRIÇÃO/IMPEDIMENTO DE EXERCÍCIO DE UM DIREITO DE DIRIGIR, DE SE LOCOMOVER, deve o DETRAN apresentar tais documentos.

É um total descuido e desatenção para com o condutor que grande parte das vezes não tem acesso a tais documentos, que nunca recebeu tais documentos por notificação.

Por fim, critica-se as normas de direito administrativo, porquanto ao tentar proteger o Estado, continuam lesando o condutor em diversos momentos, justificando que a instauração falha é exatamente por conta do curto prazo para instaurações e aplicações de penalidade, quando na realidade o que deveria ser priorizado é exatamente o direito do condutor que se utiliza do seu direito de dirigir para trabalho e lazer, dependendo do entendimento de cada Autoridade Julgadora para fazer valer o seu direito.



Anderson Tadeu Pinheiro

OAB/SC 41556

Membro da Comissão Estadual de Direito de Trânsito – OAB/SC

Especialista em Direito Civil e Processual Civil

Contato: anderpinheiro.cco.adv@gmail.com

APLICAÇÃO DA DECADÊNCIA NOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS DE SUSPENSÃO DA CNH

No campo do Direito Administrativo Sancionador, o Estado detém o chamado *jus puniendi*, ou seja, o direito de aplicar sanções administrativas aos cidadãos que violam normas legais — como é o caso dos condutores infratores no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Contudo, tal prerrogativa estatal não é ilimitada no tempo. A própria lógica do Estado de Direito impõe freios à atuação estatal, a fim de garantir segurança jurídica e evitar abusos.

Uma dessas limitações é o instituto da decadência, que se configura como a perda do direito de punir quando o Estado não respeita os prazos legais estabelecidos para a instauração ou andamento dos processos sancionadores.

1. A Regra do CTB: Prazos Legais para Notificação

Com o advento da Lei nº 14.071/2020, posteriormente alterada pela Lei nº 14.229/2021, o artigo 282 do CTB passou a prever expressamente prazos para a expedição da notificação da penalidade nos processos administrativos de trânsito. A redação atual, em vigor desde 12 de abril de 2021, estabelece:

- Art. 282, §6º – O prazo para expedição das notificações das penalidades previstas no art. 256 deste Código é de 180 (cento e oitenta) dias ou, se houver interposição de defesa prévia, de 360 (trezentos e sessenta) dias, contado da data do cometimento da infração ou da apresentação da defesa, respectivamente.

Mais relevante ainda, o §7º do mesmo artigo dispõe:

- Art. 282, §7º – O descumprimento dos prazos previstos no § 6º deste artigo implicará a decadência do direito de aplicar a respectiva penalidade.

Ou seja, o legislador foi inequívoco ao estabelecer que, uma vez ultrapassado o prazo legal sem a expedição válida da notificação da penalidade, ocorre a decadência do jus puniendi da Administração. Se o condutor apresentar defesa prévia, o prazo para expedição da Notificação de Imposição de Penalidade (NIP) será de 360 dias; caso não haja interposição de defesa, o prazo será de 180 dias.

2. Aplicação ao Processo de Suspensão do Direito de Dirigir:

A Resolução nº 844/2021 do CONTRAN, que alterou a Resolução nº 723/2018, também passou a incorporar a regra legal da decadência ao disciplinar os procedimentos para a penalidade de suspensão do direito de dirigir. De acordo com o artigo 8º, §3º da norma:

- Art. 8º Para fins de cumprimento do disposto no inciso II do art. 3º, o processo de suspensão do direito de dirigir deverá ser instaurado da seguinte forma:
- §3º O prazo para expedição da notificação da penalidade de suspensão do direito de dirigir de que trata o caput é de 180 (cento e oitenta) dias ou de 360 (trezentos e sessenta) dias, se houver defesa prévia, na forma do art. 282 do CTB. (Parágrafo acrescentado pela Resolução COTRAN Nº 844 de 09/04/2021)

Portanto, tanto a legislação federal quanto a regulamentação administrativa do CONTRAN apontam para a mesma diretriz: o não cumprimento desses prazos pela autoridade de trânsito impede validamente a continuidade do processo, devendo o mesmo ser arquivado por decadência.

3. Consequência Jurídica: Nulidade e Arquivamento:

É importante destacar que, diante da configuração da decadência, não se trata de mera irregularidade sanável, mas de vício insanável que compromete o próprio poder de punir da Administração. Assim, qualquer penalidade aplicada após o prazo legal estará eivada de nulidade absoluta, ensejando seu arquivamento imediato, ainda que o processo esteja em curso.

4. Considerações Finais:

O respeito ao devido processo legal e à legalidade estrita no Direito Administrativo Sancionador é condição imprescindível para a manutenção de um sistema jurídico justo e equilibrado.

A previsão de prazos decadenciais no CTB não apenas assegura a proteção do cidadão frente ao poder estatal, como também reforça os princípios constitucionais da segurança jurídica, legalidade e ampla defesa.

O profissional do Direito que atua na seara do trânsito deve estar atento à correta aplicação dessas normas, utilizando o instituto da decadência como instrumento legítimo de controle da legalidade dos atos administrativos punitivos.



Bettina Brezolin

OAB/SC 67335

Membro da comissão de direito de trânsito da OAB/SC

Contato: bettina.adv@hotmail.com

A OBRIGATORIEDADE DE IDENTIFICAÇÃO DO ETILÔMETRO NO AUTO DE INFRAÇÃO POR RECUSA AO TESTE

O art. 165-A do Código de Trânsito Brasileiro dispõe que constitui infração de trânsito "recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar a influência de álcool ou de outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277".

Significa que, mesmo que o motorista não tenha consumido álcool, a recusa em fazer o teste é passível de punição. A lei considera que a recusa em si é uma infração, independentemente da constatação de embriaguez.

Todavia, a recusa, por si só, não é suficiente para configurar a infração: é necessário que o agente de trânsito tenha efetivamente oferecido um teste apto a certificar a influência de álcool.

Por essa razão, a ficha de fiscalização da infração prevista no art. 165-A, constante do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), aprovado pela Resolução CONTRAN nº 985/2022, determina que o Auto de Infração de Trânsito (AIT), referente ao código 757-90, deve conter, obrigatoriamente, a marca, modelo e número de série do aparelho ofertado.

Esse requisito não é meramente formal. Trata-se de garantia mínima para que o condutor saiba exatamente qual equipamento foi disponibilizado e se este é apto, permitindo o exercício da ampla defesa. A omissão dessa identificação compromete a legalidade do auto e a credibilidade do processo fiscalizatório.

Apesar disso, ainda há órgãos consultivos de trânsito estaduais que julgam recursos em 2ª instância defendendo que a infração do art. 165-A é de mera conduta, e, por essa razão, não exigiria a menção à marca, modelo e número de série do etilômetro, mesmo nos casos de recusa. Defendem que bastaria o registro do ato de recusa, sendo o MBFT um documento de natureza orientativa, sem força vinculante.

Com o devido respeito, tal posicionamento merece revisão.

Em primeiro lugar, conforme o art. 14 inciso I da lei 9.503/97 (CTB), cabe aos conselhos estaduais de trânsito cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, inclusive o MBFT, repassando orientações complementares, a fim de evitar autuações nulas e consequente frustração dos objetivos legais. Significa que, apesar destes órgãos serem de suma importância no sistema nacional de trânsito, não cabe a eles inovar no cumprimento da legislação estimulando regras que não coadunam com o CTB.

A adoção de procedimentos contrários à norma expõe a Administração à invalidação dos atos e à devolução de valores indevidamente arrecadados, com possível responsabilização administrativa, pois a luz do princípio da legalidade estrita esta só pode agir conforme o que está expressamente previsto em lei, ou seja, ela só pode fazer o que a lei autoriza,

É oportuno lembrar que, até recentemente, também se questionava a obrigatoriedade de instauração de processo específico para penalidades que acumulam multa e suspensão, ainda que a exigência legal fosse clara. Trata-se de situação análoga: a norma deve prevalecer sobre pareceres administrativos.

No caso do art. 165-A do CTB, a analogia com o Direito Penal é válida: nas infrações de mera conduta, como o porte ilegal de arma, embora não se exija resultado, todos os elementos do tipo legal devem estar presentes. Da mesma forma, na infração do art. 165-A, mesmo sendo de mera conduta, é necessário que a recusa se refira a um teste regular e validado, capaz de certificar a influência de álcool, nos termos do art. 277 do CTB.

Caso o equipamento estivesse com aferição vencida, não homologado ou sequer disponível, não se configuraria a infração. Por isso, a identificação precisa do aparelho no AIT é essencial, pois atesta a regularidade do procedimento ofertado.

A ausência desses dados prejudica o contraditório e a ampla defesa, pois o motorista não tem como verificar se houve, de fato, recusa válida. A omissão também abre margem para autuações baseadas em equipamentos inexistentes, irregulares ou apenas hipotéticos.

Aceitar AITs sem qualquer identificação técnica do etilômetro cria um cenário em que a Administração poderia aplicar penalidades severas com base apenas na alegação verbal do agente, sem necessidade de disponibilizar o equipamento — o que contraria frontalmente o espírito da legislação de trânsito.

Além disso, a recusa ao teste, ainda que lícita, gera presunção negativa imediata, aplicando-se ao motorista multa de R\$ 2.934,70 e suspensão da CNH por 12 meses. Trata-se de penalidade grave, com impacto real na vida de motoristas profissionais, que pode resultar em desemprego, perda de renda e judicialização em massa, caso os princípios da legalidade e segurança jurídica não sejam respeitados.

No que se refere ao caráter vinculante do MBFT, a própria introdução do manual esclarece:

- O MBFT contempla os procedimentos gerais a serem observados pelas autoridades de trânsito, seus agentes e órgãos de julgamento de 1ª e 2ª instâncias. A interpretação das normas contidas no MBFT [...] representa a posição oficial sobre a aplicação da legislação de trânsito tanto por parte da Senatran, quanto pelo Contran, tendo efeitos vinculantes para todos os órgãos do SNT.

Na ficha relativa ao art. 165-A, está expresso:

- Em caso de recusa ao teste do etilômetro, não é obrigatória a emissão do registro da recusa, sendo necessário, entretanto, a menção à marca, modelo e número de série do aparelho ofertado no auto de infração.

Necessário é aquilo que absolutamente preciso; essencial, indispensável. Dessa forma, a ausência de tais dados inverte o ônus da prova, obrigando o motorista a provar a irregularidade de um procedimento cujos elementos sequer foram registrados. Isso viola os princípios do devido processo legal e da informação, conforme: Art. 5º, incisos LIV e LV da Constituição Federal e Art. 6º da Lei nº 13.460/2017 (Código de Defesa do Usuário dos Serviços Públicos).

A jurisprudência já começa a reconhecer a nulidade de AITs lavrados sem esses elementos essenciais. Cita-se, por exemplo: TJMG – Processo nº 5000869-90.2024.8.13.0035 – Juizado Especial da Fazenda Pública:

- “A ausência de marca, modelo e número de série do equipamento no AIT, mesmo nos casos de recusa (art. 165-A), compromete a validade do ato administrativo por violação ao contraditório e à ampla defesa.”

Diante do exposto, propõe-se o reconhecimento de que: a) A identificação do etilômetro (marca, modelo e número de série) é elemento essencial para a validade dos autos por recusa previstos no art. 165-A do CTB; b) A omissão desses dados compromete o exercício do contraditório e da ampla defesa, podendo invalidar o AIT; c) O MBFT possui natureza vinculante e deve ser observado como padrão mínimo de regularidade nos atos fiscalizatórios; d) A administração deve revisar os AITs pretéritos que não observam tais requisitos e, quando irregularidades forem identificadas, proceder à anulação e restituição de valores indevidamente arrecadados.

As considerações aqui apresentadas visam contribuir para o aperfeiçoamento da fiscalização e do processo administrativo de trânsito, promovendo segurança jurídica, legalidade e o respeito aos direitos fundamentais dos cidadãos.



Marcelo Pereira

OAB/SC 62116

Graduado em Segurança Pública

Pós-Graduado em Gestão da Segurança Pública

Coronel da Reserva da PMSC

MOTIVAÇÃO E FUNDAMENTAÇÃO NOS ATOS PUNITIVOS ADMINISTRATIVOS: ENTRE O DEVER DE LEGALIDADE E O DIREITO À JUSTIÇA

Em um Estado Democrático de Direito, ninguém pode ser punido sem que saiba exatamente os motivos da sanção que lhe foi imposta. Essa não é apenas uma exigência moral ou ética — é uma garantia constitucional.

Como é cediço, a Administração Pública tem o dever de fundamentar suas decisões, em especial nos procedimentos administrativos, para possibilitar o exercício da ampla defesa e do contraditório dos cidadãos. Mas por que essa tal motivação é tão importante?

Garantia do direito de defesa: A motivação permite que o administrado compreenda as razões da decisão e, se for o caso, apresente argumentos para contestá-la. Em outras palavras, só se pode se defender daquilo que se entende.

Controle da legalidade: Ela também facilita a análise da legalidade do ato — seja pela própria administração, pelas instâncias recursais ou até mesmo pelo Poder Judiciário. Sem saber os fundamentos, não há como saber se a decisão está correta ou não.

Transparência: Motivar uma decisão é tornar o processo administrativo mais transparente e acessível ao público, promovendo a confiança na administração. É um freio à arbitrariedade.

Teoria dos motivos determinantes: Em atos motivados, a motivação se torna um elemento essencial para a validade do ato. Se a motivação for falsa ou inexistente, o ato pode — e deve — ser anulado. E essa não é apenas uma construção doutrinária: é entendimento consolidado no Direito Administrativo.

Como alerta Vladimir da Rocha França (2007):

- Não há como se admitir que o ato administrativo decorrente de processo administrativo litigioso ou sancionador possa se apresentar desprovido de fundamentação, à luz das garantias do devido processo legal e da ampla defesa. Nessas circunstâncias, o ato deve ser considerado nulo e, portanto, insuscetível de convalidação.

Enquanto cidadão, o administrado tem o direito de conhecer os elementos fáticos e jurídicos que amparam os atos administrativos — principalmente quando eles restringem seus direitos individuais. E o que diz a lei? Nos termos do artigo 50 da Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo federal:

- Art. 50. Os atos administrativos **deverão ser motivados**, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:
 - I – Neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;
 - II – Imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;
 - [...]
 - V – **Decidam recursos administrativos**; (grifou-se)

No contexto dos processos administrativos de trânsito, essas exigências são ainda mais rigorosas, pois se tratam de sanções, como multas ou suspensão do direito de dirigir, com consequências diretas sobre o patrimônio ou a liberdade de locomoção dos cidadãos.

Sobre o tema, Celso Antônio Bandeira de Mello (2010) ensina:

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

Na prática, isso significa que não basta afirmar que o processo seguiu o rito legal ou que o recurso foi indeferido por ausência de provas. É preciso explicar — de forma clara, objetiva e individualizada — quais argumentos foram considerados, quais documentos foram analisados e por que se concluiu pela aplicação da penalidade. Como pontua Eduardo Antonio Maggio (2013):

- A decisão ou despacho motivados, que é a fundamentação propriamente dita, (...) se faz necessária porque muitas vezes pode ocorrer da decisão ser injusta, e é com base na motivação desta sobre o seu não acatamento pela autoridade de trânsito, que o defendente vai se basear para recorrer à JARI (primeira instância) e, da decisão também desfavorável pela JARI, que o recorrente irá recorrer ao CETRAN. Além de, também, poder recorrer ao Poder Judiciário, quando for o caso.

Esse entendimento é reforçado pela jurisprudência. O Tribunal Regional Federal da 4ª Região já decidiu:

- DIREITO ADMINISTRATIVO. AUTO DE INFRAÇÃO. MULTA. AUSÊNCIA DE MOTIVAÇÃO NO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. NULIDADE. As decisões administrativas devem ser motivadas formalmente, vale dizer que a parte dispositiva deve vir precedida de uma explicação ou exposição dos fundamentos de fato (motivos-supostos) e de direito (motivos-determinantes da lei). O procedimento administrativo relacionado aos autos de infração noticiado nos autos padece de nulidade em razão da ausência de fundamentação da resposta à defesa prévia e ao recurso administrativo. (TRF-4 – AC: 50796234020144047000 PR 5079623-40.2014.404.7000, Relatora: MARGA INGE BARTH TESSLER, julgado em 16/09/2015, TERCEIRA TURMA, publicado em D.E. 17/09/2015) (grifou-se)

Nessas situações, ainda que seja possível acionar o Poder Judiciário, a própria Administração Pública deveria reconhecer o vício e anular o ato por iniciativa própria. Como manda o artigo 53 da Lei nº 9.784/99:

- Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

O Código de Trânsito Brasileiro, por sua vez, também reforça esse compromisso da Administração com a legalidade, como se vê no Capítulo II, ao tratar das competências do Sistema Nacional de Trânsito.

A motivação e fundamentação das decisões é requisito indispensável para a imposição de sanções administrativas de trânsito — sob pena de deixar impune aquele que de fato praticou uma infração, ou pior: punir de forma injusta o cidadão que tinha razão em seu pleito.

Não se trata de proteger infratores, mas de garantir um processo justo, com respeito aos princípios constitucionais e à segurança jurídica. E é justamente isso que diferencia o poder legal da arbitrariedade.



Monalisa Alberton Casagrande

OAB/SC 58413

Secretária na Comissão de Direito de Trânsito da OAB/SC

Instrutora de curso teórico de Legislação de Trânsito

Especialista em Direito Público Aplicado e Direito do Trânsito

Contato: monalisacasagrande.adv@gmail.com

SÚMULA 312 E O PROCESSO CONCOMITANTEMENTE

No universo do direito de trânsito a aplicação da súmula 312 do STJ, de modo geral se transformou em uma legítima segurança do direito do condutor, por traduzir o repetitivo erro cometido pelos órgãos de autuação e de Trânsito em nosso país.

Com o advento da nova redação do §10 do Artigo 261 e paragrafo único e caput do artigo 338-A, ambos do CTB, e a sistemática normativa do processo único e concomitante de trânsito pela edição da Resolução do CONTRAN Nº 844/21, que o regulamentou, considerando a competência para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir aos Órgãos de trânsito, conforme o inciso XV do art. 21, §1, II do art. 22 e XXI do Art.24, todos do CTB.

Essa nova leitura do processo concomitante e/ou único tornou o procedimento mais enxugado, conforme algumas decisão de magistrados de primeiro grau, não sendo o condutor proprietário do veículo, a instauração será de forma concomitante após a expedição de notificação de Penalidade, e sendo proprietário essa notificação serve como a primeira notificação do Processo de suspensão direito de dirigir.

Sim, se não bastasse a dificuldade em enfrentar as matérias relacionadas ao Auto de infração na fase da infração, o condutor Proprietário tem seu direito suprimido pela ideia de um processo mais eficaz e que faça sua conferencia de penalidade de forma mais efetiva.

Na prática os erros de não notificação não deixaram de existir, porém com esse entendimento de desequilíbrio do procedimento administrativo entre Processo instaurado quando proprietário e quando apenas condutor, nasceu esse evidente desequilíbrio no procedimento dando maior capacidade de defesa ao condutor do que o condutor proprietário.

Nesse passo, alguns tribunais estão inovando em despacho liminares e sentenças, tentando criar um equilíbrio do qual a lei não se propôs a trazer. Desconsiderando a existência e aplicabilidade da súmula 312 do STJ, nos casos de não notificação durante o procedimento de defesa administrativa da infração.

O debate afim de mérito apresentado por alguns magistrados esta baseado em não mais contribuir para impunidade e á crescente insegurança no trânsito, anulando-se penalidades válidas, por alegados prejuízo formal e cerceamento inexistentes.

Todavia essa interpretação não pode merecer silêncio dos condutores e seus procuradores, haja vista, que não houve efetiva mudança nos reiterados erros de notificação, apenas se passou uma ideia de desequilíbrio existente no novo procedimento e por conta disso não é “justo” anular o procedimento por um erro de cerceamento REAL.

Essa seletividade interpretativa esta gerando uma insegurança jurídica aos condutores, nos quais são repetidamente cerceados de seus direitos de defesa, por erros no envio das notificações. E os órgãos de trânsito estão sendo presenteados e aliviados de suas demandas repetitivas.

Enfim, o ponto de crítica que trazemos está voltando a tentativa dos tribunais, reescreverem as interpretações sobre a súmula 312 do STJ, e pior simplesmente esquecer e analisar os Autos de infração de trânsito de maneira criteriosa, fazendo com que a presente matéria se torne em um futuro próximo um pedido de uniformização de interpretação, baseado em viés nada técnico e complementemente desconectado da realidade dos Autos de infração de Trânsito e Processos administrativos.

O presente debate receberá novas interpretações, decisões e recursos nos tribunais e humildemente continuaremos a aguardar quem sabe uma reedição ou edição de uma súmula do CONTRAN. Assim como já ocorre, em via administrativa o reconhecimento de nulidade no processo administrativo que não foi instaurado de forma concomitante.



Thomaz José Mendonça Rodrigues

OAB/SC 55104

Especialista em Direito de Trânsito e em Direito Público

Membro da Comissão de Direito de Trânsito da OAB/SC

Instrutor de trânsito

A ILEGALIDADE DA CUMULAÇÃO DE PENALIDADES DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR: UM EXAME DOS LIMITES DA ATUAÇÃO ADMINISTRATIVA E A INTERVENÇÃO JUDICIAL NECESSÁRIA

A imposição de penalidades de trânsito, em especial a suspensão do direito de dirigir, representa ferramenta estatal de suma importância para a disciplina dos condutores e, por conseguinte, para a segurança viária.

De outro lado, a legitimidade dessa atuação administrativa depende, invariavelmente, de sua estrita conformidade com os ditames legais, sob pena de configurar ato arbitrário e, portanto, nulo. O Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 261, estabelece os prazos de suspensão do direito de dirigir para cada infração ou para o acúmulo de pontos, tratando cada processo de forma autônoma.

Em nenhuma passagem da legislação de regência há previsão que autorize a soma dos períodos de suspensão para cumprimento de forma cumulativa e sucessiva.

A única interpretação admissível à luz do ordenamento jurídico vigente é a de que as penalidades de suspensão do direito de dirigir, por serem autônomas, devem ser cumpridas de forma simultânea, respeitando-se a independência de cada processo administrativo sancionador.

1. Da Inexistência De Previsão Legal Para A Cumulação Sucessiva Das Penalidades De Suspensão Do Direito De Dirigir

O pilar fundamental da atuação administrativa no Estado Democrático de Direito é o princípio da legalidade. Significa, em sua essência, que a Administração Pública somente pode fazer aquilo que a lei expressamente autoriza.

No contexto das infrações e penalidades de trânsito, a atuação dos órgãos de trânsito responsáveis pela aplicação de penalidades de suspensão do direito de dirigir está estritamente vinculada às disposições do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97 – CTB) e às resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que regulamentam a matéria.

De outro lado, no âmbito de processos administrativos de trânsito instaurados com a finalidade de aplicação de suspensão do direito de dirigir, é prática comum de alguns Órgãos Executivos Estaduais de Trânsito (DETRANs), ao invés de permitirem o cumprimento concomitante de penalidades de suspensão do direito de dirigir impostas ao infrator, realizem a soma aritmética dos períodos de suspensão aplicados em diferentes processos autônomos, resultando em um bloqueio total da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) junto ao RENACH por período excessivamente longo e com suspensões de prazos dos processos subsequentes e autônomos de forma indevida/ilegal para que se possa efetivar o cumprimento das penalidades de forma cumulativa e sucessiva, e não simultânea.

Tal prática carece de qualquer amparo legal. O Código de Trânsito Brasileiro e suas normativas complementares são omissas quanto à possibilidade de cumulação sucessiva de penalidades de suspensão do direito de dirigir decorrentes de infrações distintas, cometidas em momentos diferentes e processadas em autos separados.

Inexiste qualquer disposição legal no CTB ou em instrumentos regulatórios complementares que estabeleça a forma de cumprimento cumulativo de penalidades administrativas de suspensão do direito de dirigir autônomas, tampouco há norma que determine a suspensão do cumprimento de uma penalidade enquanto outra está em andamento, visando a uma soma posterior.

A única hipótese de aplicação cumulativa de penalidades prevista no CTB encontra-se no seu Art. 266, que se refere a infrações cometidas simultaneamente. Evidentemente, esta situação não se confunde com o cenário em que o condutor é penalizado em processos administrativos de suspensão do direito de dirigir distintos, originados de infrações ocorridas em diferentes datas, locais e horários. As resoluções do CONTRAN nº 182/2005 (aplicável às infrações cometidas antes de 1º de novembro de 2016) e a nº 723/2018 (alterada pela Resolução n. 844/2021), atualmente em vigor, ao disporem sobre o cumprimento da penalidade de suspensão do direito de dirigir, tratam do início da execução de forma individualizada.

Tais normativas não veiculam, em seu teor, qualquer permissão para que as autoridades de trânsito somem os prazos de suspensão de diferentes processos administrativos, impondo ao condutor um período de privação do direito de dirigir que extrapola o máximo legal para cada infração isoladamente e desconsidera a autonomia de cada processo.

Assim, a ausência de previsão legal expressa torna a cumulação sucessiva das penalidades de suspensão do direito de dirigir um ato flagrantemente ilegal, praticado ao arrepio do princípio da legalidade, que é o balizador da atuação administrativa.

2. Do Entendimento Jurisprudencial: Cumprimento Concomitante Versus Cumulação Sucessiva

A tese da ilegalidade na cumulação de penalidades de suspensão do direito de dirigir decorrente de processos distintos e autônomos tem sido enfrentada pelo Poder Judiciário.

Em Santa Catarina, o Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC), em decisões recentes, tem se manifestado contrário à soma aritmética dos períodos de suspensão sob o entendimento de que, na ocorrência de múltiplas anotações no prontuário do condutor referentes a penalidades de suspensão do direito de dirigir, estas devem ser cumpridas concomitantemente, e não de forma cumulativa e sucessiva.

Em termos práticos, os prazos correm em paralelo, de modo que o condutor não seja submetido a um período de suspensão que transcenda o limite máximo da penalidade mais severa imposta individualmente, por exemplo, já que tais penalidades devem ser tratadas de forma individualizada.

Portanto, frise-se não ser lícita a prática por parte do órgão de trânsito ao impor a suspensão de prazos de outros processos administrativos de suspensão do direito de dirigir que correm em paralelo, com o intuito de se aplicar o somatório de penalidades.

Dessa forma, a prática administrativa de somar os prazos de suspensão, transformando diferentes processos administrativos autônomos em um único e prolongado período de interdição/bloqueio da CNH junto ao RENACH que impeça o condutor de dirigir, viola o princípio da legalidade e do devido processo legal, prática que tem sido combatida através do controle jurisdicional dos atos administrativos.

A aplicação de uma penalidade de suspensão do direito de dirigir de longa duração, por meio da soma de sanções de diferentes processos, revela um desvio de finalidade e uma atuação administrativa que extrapola os limites da lei e da razoabilidade, a ponto de se beirar ao absurdo de se cumprir, em determinados casos, prazo maior do que a própria penalidade de cassação da CNH, que obviamente é mais severa do que a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

3. Afronta a princípios constitucionais e do processo administrativo:

A ilegalidade da cumulação sucessiva das penalidades de suspensão do direito de dirigir não se restringe à ausência de base normativa, mas também culmina em flagrante violação a princípios constitucionais e administrativos de fundamental importância, tais como a proporcionalidade e o devido processo legal.

A imposição de um período de suspensão que resulta da soma de diversas sanções, sem que haja uma disposição legal que o autorize ou uma decisão administrativa expressamente motivada para tanto, é intrinsecamente desproporcional.

A penalidade, que possui caráter educativo e sancionatório, não pode se transformar em um instrumento de privação excessiva do direito do administrado, especialmente quando este depende da CNH para sua subsistência pessoal e profissional.

A penalização que excede a medida do legalmente previsto para cada infração individualmente considerada, e que se acumula sem justificativa jurídica, torna-se abusiva e desarrazoada.

Ademais, a ausência de um ato formal e motivado da Autoridade de Trânsito que determine expressamente a cumulação das penas constitui grave vício no processo administrativo no âmbito dos processos é outro fator a ser ponderado, já que macula o ato administrativo punitivo imposto e compromete a validade dos processos administrativos associados para aplicação cumulativa e sucessiva de penalidades.

O devido processo legal, em sua dimensão substantiva e formal, exige que toda decisão administrativa que imponha um gravame ao particular seja precedida de um procedimento justo, com a observância do contraditório e da ampla defesa, e que o ato decisório seja devidamente motivado.

A simples "unificação" ou "soma" de penalidades, sem base legal e, por conseguinte, sem uma decisão explícita e fundamentada que justifique a cumulação e a explicita ao administrado, viola frontalmente os princípios constitucionais da legalidade, do devido processo legal, do contraditório e da ampla defesa.

4. Conclusão:

Diante do exposto, é imperioso concluir que a prática de cumular as penalidades de suspensão do direito de dirigir, advindas de processos administrativos distintos e sem expressa previsão legal, é manifestamente ilegal.

A cumulação, na prática, cria uma nova modalidade de sanção, não prevista em lei, em total descompasso com o princípio da legalidade estrita, que rege o Direito Administrativo Sancionador.

Ao somar os prazos, a autoridade de trânsito extrapola sua competência, legislando de forma indevida e impondo ao cidadão um ônus muito superior àquele definido pelo legislador. Este ato administrativo viciado, portanto, não pode subsistir.

Tal ilegalidade impõe a anulação do ato administrativo, garantindo-se que a suspensão do direito de dirigir observe estritamente os termos e limites previstos em lei para cada infração autônoma.

É imprescindível que o Poder Judiciário, quando demandado, em sua função de controle da legalidade dos atos administrativos, intervenha para coibir essa prática abusiva, restabelecendo a ordem jurídica e assegurando que o condutor não seja submetido a um regime de cumprimento de penalidades mais gravoso do que aquele estritamente previsto em lei.



Vanilo Vignola

OAB/SC 73439

Especialista em Direito do Trânsito

Especialista em Gestão e segurança do Trânsito

Membro da Comissão de Direito de Trânsito da OAB/SC

Contato: adv.vignola@gmail.com



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