

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:

- Ausência de padronização no uso do MBFT e suas consequências;
- A ilegalidade da cassação de CNH diante da ausência de abordagem/flagrante;
- Decadência aplicada aos casos de excesso de pontos;
- A polêmica sobre as autoescolas deixarem de ser obrigatórias;
- O princípio da proporcionalidade e o crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor
- E muito mais!

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 especial satisfação e um sentimento de celebração que apresentamos a décima edição da Revista Em Trânsito, marco que consolida uma trajetória de dedicação contínua ao estudo crítico, técnico e comprometido do Direito de Trânsito. Ao longo destes anos, a publicação semestral da Comissão de Direito do Trânsito da OAB/SC tornou-se referência na difusão de conhecimento qualificado, dialogando com a doutrina, a jurisprudência e a realidade administrativa que permeiam o cotidiano de milhões de condutores e operadores do sistema.

Nesta edição comemorativa, reunimos dez artigos inéditos, elaborados por autores que são advogados atuantes que, além de integrarem a Comissão, têm assumido papel ativo na construção de uma cultura jurídica sólida e democrática na seara do trânsito. Cada texto oferece ao leitor não apenas reflexão, mas também aprofundamento técnico, visão crítica e contribuição efetiva para o aperfeiçoamento das práticas administrativas e judiciais.

Abrindo a coletânea, o Dr. Gabriel de Biasi discute a falta de concomitância como causa de nulidade nos processos administrativos de suspensão do direito de dirigir, realçando a necessária harmonia entre atos fiscalizatórios e garantias processuais.

Na sequência, o Dr. Hamilton Oliveira analisa a função das JARIs nos processos de suspensão da CNH por acúmulo de pontos e por infração específica, trazendo à luz os limites e potenciais desse importante órgão julgador.

O Dr. Ilson Krigger, em estudo que dialoga com pilares constitucionais, aborda a motivação das decisões administrativas de trânsito, confrontando o dever de fundamentação com o equívoco da suposta “dispensa” de enfrentamento das alegações defensivas.

A relevância do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito é o foco de a Dra. Isabela Momm Luz, que critica a ausência de padronização em seu uso nos julgamentos das JARIs, trazendo reflexões sobre segurança jurídica e uniformidade decisória.

Em seguida, o Dr. Marcelo Battirola examina a decadência no direito de aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir por excesso de pontos, tema que repercute diretamente na estabilidade das relações entre administrado e Administração Pública.

O Dr. Marcelo Pereira contribui com uma perspectiva pedagógica ao tratar o processo administrativo como verdadeira ferramenta educativa, capaz de orientar, conscientizar e construir comportamentos mais seguros no trânsito.

A partir do exame de casos concretos, a Dra. Monalisa Casagrande questiona a legalidade da cassação da CNH por suposta condução durante período de suspensão sem abordagem, enfrentando contradições e fragilidades recorrentes nos processos sancionadores.

No campo penal, o Dr. Odilon Lima discute o princípio da proporcionalidade aplicado ao crime de homicídio culposo na condução de veículo automotor, propondo uma interpretação que equilibre repressão, justiça e razoabilidade.

O Dr. Thomaz Rodrigues volta o olhar aos aspectos formativos do trânsito, defendendo a não obrigatoriedade de autoescolas sob a ótica da cultura do condutor e do cidadão brasileiro, em um debate atual e provocador.

Encerrando a edição, o Dr. Vanilo Vignola apresenta uma crítica robusta ao Parecer 384/2022 do CETRAN/SC, analisando-o à luz dos princípios do contraditório e da ampla defesa, e ponderando os tensionamentos entre eficiência administrativa e garantias constitucionais.

Cada artigo desta edição celebra não apenas o conhecimento técnico, mas o compromisso da advocacia especializada com a preservação de direitos fundamentais, com a segurança viária e com o aprimoramento das instituições. Mantemos, ainda, o registro de que as opiniões aqui veiculadas são de responsabilidade exclusiva de seus autores, não refletindo necessariamente o posicionamento oficial da OAB/SC.

Que esta décima edição inspire, provoque e contribua para o fortalecimento do debate jurídico no trânsito brasileiro — espaço em que cidadania, técnica e humanidade caminham lado a lado.

Ison I. M. Krigger
OAB/SC 32.131

Presidente da Comissão de Direito de Trânsito da OAB/SC

SUMÁRIO



GABRIEL DE BIASI..... 06

A FALTA DE CONCOMITÂNCIA COMO NULIDADE DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

HAMILTON OLIVEIRA..... 13

FUNÇÃO DAS JARIS NOS PROCESSOS DE SUSPENSÃO DE CNH POR ACÚMULO DE PONTOS E POR INFRAÇÃO ESPECÍFICA

ILSON KRIGGER..... 19

A MOTIVAÇÃO DAS DECISÕES ADMINISTRATIVAS DE TRÂNSITO: ENTRE O DEVER DE FUNDAMENTAÇÃO E O EQUÍVOCO DA "DISPENSA" DE ENFRENTAMENTO DAS ARGUMENTAÇÕES

ISABELA MOMM LUZ 23

A AUSÊNCIA DE PADRONIZAÇÃO NO USO DO MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO (MBFT) NOS JULGAMENTOS DAS JARIS

MARCELO BATTIROLA..... 25

DECADÊNCIA DO DIREITO DE APLICAÇÃO DA PENALIDADE DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR POR EXCESSO DE PONTOS DO CTB

MARCELO PEREIRA..... 29

O PROCESSO ADMINISTRATIVO COMO FERRAMENTA EDUCATIVA PARA O TRÂNSITO

MONALISA CASAGRANDE..... 32

DA ILEGALIDADE DA CASSAÇÃO DA CNH POR SUPOSTA CONDUÇÃO DURANTE SUSPENSÃO SEM ABORDAGEM

ODILON LIMA..... 35

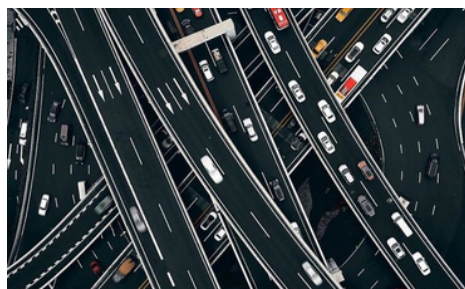
O PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE E O CRIME DE HOMICÍDIO CULPOSO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR

THOMAZ RODRIGUES..... 39

A CULTURA DA IMPRUDÊNCIA E O RISCO DA DESOBRIGAÇÃO DA AUTOESCOLA NO BRASIL

VANILO VIGNOLA 42

ENTRE A EFICIÊNCIA ADMINISTRATIVA E AS GARANTIAS CONSTITUCIONAIS: ANÁLISE CRÍTICA AO PARECER 384/2022 DO CETRAN/SC À LUZ DO CONTRADITÓRIO E DA AMPLA DEFESA



A FALTA DE CONCOMITÂNCIA COMO NULIDADE DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

O Código de Trânsito Brasileiro atual, foi publicado em 1997 (lei 9.503), e diferente das outras áreas do direito, como civil e penal, não existe até o presente momento, o Código de Processo de Trânsito.

Diante dessa ausência, normalmente a forma como o processo deve ser aplicado, é delegada ao Contran – Conselho Nacional de Trânsito, conforme art. 12 do CTB:

- Art. 12. Compete ao CONTRAN:
- VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

Neste artigo, trataremos sobre a penalidade de suspensão do direito de dirigir, prevista nos artigos 256, inciso III e 261, do CTB. Isso porque o artigo 261, §10º atualmente prevê o seguinte:

- Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos: (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016). (Vigência). § 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do caput deste artigo deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa, e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020). (Vigência).

Sendo que tal determinação, inclusive, já era prevista desde o ano de 2016, quando foi incluído o §10º pela Lei n.º 13.281, com a seguinte redação:

- O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II do caput deste artigo deverá ser instaurado concomitantemente com o processo de aplicação da penalidade de multa.

Contudo, a determinação imposta pelo Código de Trânsito Brasileiro sobre a instauração de processo concomitante, desde 2016 até o ano de 2021, não foi seguida por nenhum Detran do Brasil.

E o fundamento utilizado pelos Detrans de todo Brasil, em especial pelo de Santa Catarina, era baseado em dois pontos específicos:

1) A forma do processo de suspensão regulamentada pelo Contran impede a instauração de processo concomitante. Conforme podemos analisar por fundamentação do Detran/SC em processo de trânsito:

É fato que o § 10 do artigo 261 do CTB prevê que o processo de suspensão do direito de dirigir deverá ser instaurado concomitantemente com o processo de aplicação da penalidade de multa. Porém, o § 11 do citado artigo 261 do CTB, inserido pela Lei Federal nº 13.281/2016, dispõe que **"o Contran regulamentará as disposições deste artigo"**.

Assim, a fim de regulamentar o citado dispositivo, o CONTRAN editou a Resolução nº 723/2018, que assim dispôs no seu artigo 8º:

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:

I - para as autuações de competência do órgão executivo de trânsito estadual de registro do documento de habilitação do infrator, quando o infrator for o proprietário do veículo, será instaurado processo único para aplicação das penalidades de multa e de suspensão do direito de dirigir, nos termos do § 10 do art. 261 do CTB;

II - para as demais autuações, o órgão ou entidade responsável pela aplicação da penalidade de multa, encerrada a instância administrativa de julgamento da infração, comunicará imediatamente ao órgão executivo de trânsito do registro do documento de habilitação, via RENAINF ou outro sistema, para que instaure processo administrativo com vistas à aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir. (grifou-se)

Portanto, observa-se que a instauração concomitante do processo de multa e do processo de suspensão do direito de dirigir (PSDD) deve ocorrer apenas **quando o infrator for o proprietário do veículo e quando a infração que der causa à suspensão também for de competência do órgão executivo de trânsito estadual, o que não é o caso dos autos, uma vez que a infração foi autuada por ente municipal.**

Nos casos de suspensão originada de infração única autossuspensiva **que não for de competência do órgão executivo de trânsito estadual, o PSDD não poderá ser concomitante com o processo de multa, porque só poderá ser instaurado quando o DETRAN for comunicado pelo órgão autuador acerca do encerramento da instância administrativa de julgamento da infração de trânsito.**

Logo, o encerramento da instância administrativa de multa pelo órgão autuador, precederia a abertura do processo de suspensão do direito de dirigir.

2) A falta de concomitância não causa prejuízo a defesa, razão pela qual, sem prejuízo, não há nulidade (princípio pas de nullité sans grief).

E pelo que se entendia, realmente ambas as argumentações faziam sentido, pois não havia muito essa discussão perante os tribunais pátrios, e não era uma tese validada no judiciário, principalmente pela ausência de precedentes.

Contudo, no ano de 2022, houve uma decisão em mandado de segurança, nos autos 5002061-25.2021.8.24.0078, proferida pelo juízo de Urussanga/SC e confirmada pelo segundo grau do TJSC, em que foi reconhecida a nulidade por falta de concomitância, pelo fato do processo de multa ter sido aberto anteriormente ao processo de suspensão do direito de dirigir, e não em processo único ou ao mesmo tempo (concomitante).

Tal decisão criou um precedente que posteriormente foi seguido por parte dos julgadores das turmas recursais e das câmaras de direito público do TJSC.

2. Pedido de Uniformização - 5035019-30.2024.8.24.0023:

Pelo fato da divergência de entendimento entre turmas recursais do estado de Santa Catarina, houve um pedido de uniformização estadual sobre o tema, o qual foi julgado no seguinte sentido:

- PEDIDO DE UNIFORMIZAÇÃO DE INTERPRETAÇÃO DE LEI (PUIL). DIVERGÊNCIA DE DIREITO MATERIAL. NECESSIDADE DE INSTAURAÇÃO CONCOMITANTE DE PROCESSO ADMINISTRATIVO DE APLICAÇÃO DE MULTA COM O PROCESSO DE APLICAÇÃO DA PENALIDADE DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR (PSDD), CONFORME ART. 261, § 10, DO CTB. DIVERGÊNCIA CONSTATADA. INTERPRETAÇÕES DISSONANTES ACERCA DE IDÊNTICO DISPOSITIVO LEGAL PELAS TURMAS RECURSAIS. IMPERIOSA NECESSIDADE DE UNIFORMIZAÇÃO. MÉRITO. EXAME DA QUESTÃO REFERENTE À NECESSIDADE DE INSTAURAÇÃO CONCOMITANTE DO PROCESSO DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR COM AQUELE DE APLICAÇÃO DA MULTA: RAÇÃO SIMULTÂNEA DOS PROCESSOS DE APLICAÇÃO DE PENALIDADE DE MULTA E PSDD, SENDO AMBOS COMPETÊNCIA DO ÓRGÃO OU ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA APLICAÇÃO DA MULTA, NA FORMA DEFINIDA PELO CONTRAN; DE 13 DE OUTUBRO DE 2020. ÓRGÃO DE TRÂNSITO MUNICIPAL QUE ESTAVA OBRIGADO, CONFORME RESOLUÇÃO DO CONTRAN, A AGUARDAR O ENCERRAMENTO DA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA PARA SOMENTE DEPOIS DISSO COMUNICAR O ÓRGÃO DE TRÂNSITO ESTADUAL PARA FINS DE INSTAURAÇÃO DO PSDD. INEXISTÊNCIA DE NULIDADE. ACÓRDÃO PROFERIDO NOS AUTOS DE ORIGEM EM CONSONÂNCIA COM O ENTENDIMENTO ORA PACIFICADO. PEDIDO ADMITIDO, COM EDIÇÃO DE ENUNCIADO. Enunciado/tese jurídica:
 - 1) Não obstante a promulgação da Lei n. 13.281/2016, não é possível reconhecer nulidade em decorrência da inobservância da regra preconizada no art. 261, § 10, do CTB, uma vez que a regulamentação pelo CONTRAN somente foi editada no ano de 2018. Daí porque, até 31/10/2017, não há falar em nulidade em decorrência da inobservância da art. 261, § 10, do CTB, com a redação original dada pela Lei n. Lei n. 13.281/2016;

- 2) No período compreendido entre a edição Deliberação CONTRAN n. 163, de 31 de outubro de 2017, e a vigência da Lei n. 14.071, de 13 de outubro de 2020 (entrada em vigor 180 dias após a publicação no DOU), em razão da ausência de previsão legal em sentido diverso, deve vigorar o regulamento editado pelo órgão nacional de trânsito competente (art. 7º da Deliberação CONTRAN n. 163/2017), de modo que somente é possível reconhecer nulidade caso tenham sido inobservadas as regras então vigentes e editadas pelo CONTRAN; e
- 3) após a vigência da Lei n. 14.071, de 13 de outubro de 2020 (entrada em vigor 180 dias após a publicação no DOU), deve ser obrigatoriamente observada a regra prevista no art. 261, § 10, do CTB, com a redação original dada pela Lei n. 14.071/2020, não sendo possível, mesmo diante da Resolução CONTRAN n. 844/2021 (que alterou a Resolução CONTRAN n. 723/2018), afastar a aplicação da regra prevista no CTB quanto à concomitância dos processos de aplicação de penalidade de multa e PSDD, sendo que ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa.
- (TJSC, Pedido de Uniformização de Interpretação de Lei (TU) n. 5035019-30.2024.8.24.0023, do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, rel. Edson Marcos de Mendonça, Turma de Uniformização, j. 17-03-2025).

O precedente é bem esclarecido, informando:

- 1) desde novembro de 2016 até 31 de outubro de 2017 não há nulidade, pois não havia regulamentação, a qual foi sanada pela deliberação 163/2017 do Contran.
- 2) Entre 31 de outubro de 2017 e 12 de abril de 2021 só há nulidade se a aplicação do processo for contrária ao direcionamento do CONTRAN (deliberação 163/2017 e resolução 723/2018).
- 3) Após 12 de abril de 2021, todo processo que não é aberto de maneira concomitante (multa + suspensão do direito de dirigir) deve ser reconhecida a nulidade.

E o precedente é realmente muito positivo para os condutores autuados, pois todos os processos de suspensão do direito de dirigir de Santa Catarina foram (e atualmente ainda são) abertos de maneira não concomitante, o que pode ocasionar num reconhecimento em massa de processos administrativos de suspensão do direito de dirigir, até que tal erro seja sanado pelo Detran/SC.

3. sobre o Tópico 2 do Precedente:

Um ponto que merece destaque, é o tópico 2 do precedente, pois a Deliberação 163/2017 do Contran previa:

- Por Infração Específica
- Art. 7º Para fins de cumprimento do disposto no inciso II do art. 2º, o processo de suspensão do direito de dirigir deverá ser instaurado da seguinte forma:
- I - para as autuações de competência do órgão executivo de trânsito estadual de registro do documento de habilitação do infrator, quando o infrator for o proprietário do veículo, será instaurado processo único para aplicação das penalidades de multa e de suspensão do direito de dirigir, nos termos do § 10 do art. 261 do CTB.

Sendo que o Detran, como órgão atuador das multas, e detentor da maioria das competências por autuações de infrações autossuspensivas (Portaria 59/07 do Denatran - atualmente 354/22 do Senatran), também deveria ocasionar a nulidade dos processos administrativos de suspensão do direito de dirigir, em especial aos casos de bafômetro em que o proprietário do veículo e condutor eram a mesma pessoa.

Contudo, por haver convênios entre municípios e Detran, o “órgão atuador” que consta na maior parte dos autos de infração de trânsito, figura como o município (órgão 280890 – prefeitura de Criciúma/SC):

AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO	
<u>CÓDIGO DO ÓRGÃO</u> 280890	<u>NÚMERO</u> P00

Sendo a prefeitura na verdade é apenas o órgão arrecadador das multas na maioria dos casos. Enquanto que o órgão atuador em verdade é o Detran ou órgão rodoviário, conforme previsto pela portaria 354 já citada (competência estadual e rodoviária – não municipal):

515-0	4	Permitir posse/cond veic s/ adaptações impostas concessão/renovação licença cond	164 c/c 162, VI	Proprietário	7 - Gravíss	ESTADUAL/RODOV
516-9	1	Dirigir sob a influência de álcool	165	Condutor	SDD - Gravíss 10X	ESTADUAL/RODOV
516-9	2	Dirigir sob a influência de qualquer substância psicoativa que deter. dependência	165	Condutor	SDD - Gravíss 10X	ESTADUAL/RODOV

Situação que pode ser esclarecida pelo auto de infração de polícia militar, a qual diverge do auto de infração do sistema detranet:

Órgão Atuador (competência):	125100 - DETRAN/SC
Órgão Atuador (arrecadação):	280890 - 8787 - PREFEITURA MUNICIPAL DE CRICIUMA

Logo, é um tema que está em discussão, e existe processo em busca da aplicação da presente tese nos autos 5035097-80.2025.8.24.0090/SC, a qual ainda aguarda julgamento da turma recursal para se ter um precedente, podendo ele ser negativo ou positivo aos condutores.

- DO ENTENDIMENTO DAS CÂMARAS DE DIREITO PÚBLICO

Enquanto existe uma uniformização nas turmas recursais de Santa Catarina (juizado das pequenas causas), as câmaras de direito público, as quais julgam as ações de mandado de segurança, têm posicionamento divergente e não majoritário, em que pode ser reconhecida a nulidade em qualquer data depois da publicação da lei desde novembro de 2016, como pode não ser reconhecida nulidade mesmo para multas autuadas depois de 12 de abril de 2021, situação esta em que pelo pedido uniformização, teria reconhecida nulidade com base no precedente caso fosse julgado no juizado especial da fazenda pública.

ENTENDIMENTO DE OUTROS ESTADOS E APLICAÇÃO DOS PROCESSOS DE SUSPENSÃO

Atualmente se sabe que os estados de Goiás e Rio Grande do Sul também possuem precedentes quanto a nulidade de processo de suspensão do direito de dirigir pela falta de concomitância.

Precedentes:

- Goiás – autos 5352464-81.2024.8.09.0127
- Rio Grande do Sul – autos 5006867-93.2023.8.21.0021
- E que atualmente os Detrans dos estados RO, RS, RJ, MG, MT, AC, GO e PE estão abrindo processos de forma concomitante, ao contrário do estado de Santa Catarina, que ainda está em período de transição.

BUSCA POR REFORMA NO ENTENDIMENTO

Não obstante, o Detran/SC já está em busca de reforma de entendimento pelo STJ, conforme pode ser consultado nos autos 5085149-24.2024.8.24.0023. Atualmente o recurso especial foi admitido pelo TJSC e segue para apreciação do Superior Tribunal de Justiça.

ARGUMENTOS SOBRE O PRECEDENTE

Válido mencionar que o vício de forma sem nulidade, segundo entendimento dos tribunais e da doutrina, realmente não deve causar a nulidade, mas isso não foi óbice para o precedente firmado.

Contudo, a falta de processo concomitante, além de trazer muita morosidade ao processo, que antes poderia durar 18 anos, sendo 6 instâncias entre processo de multa e suspensão do direito de dirigir (3 instâncias em cada), com período de prescrição de 3 anos por instância conforme lei 9.784/99, e atualmente pode durar cerca de 10 anos, com base nas alterações trazidas pelas lei 14.071/2020, também causa prejuízo ao condutor abordado que não é proprietário do veículo, pois não é notificado da penalidade da multa de trânsito (2º notificação), conforme prevê a súmula 312 do STJ.

A falta de notificação da penalidade ao condutor autuado que não é proprietário do veículo, existe principalmente com base no artigo 282, §3º do CTB, o qual é objeto de muita discussão, inclusive de incidente de resolução de demandas repetitivas no TRF4, em que foi reconhecida a nulidade dos autos de infração de trânsito cuja notificação de penalidade não foi encaminhada ao condutor abordado, pelo cerceamento da defesa.

E a falta de processo concomitante causa esse prejuízo a defesa, pois o momento da autuação da multa, é onde será discutido a validade do auto de infração que embasará o processo administrativo.

E pelo fato do condutor não ser notificado para recorrer da multa de trânsito, está precluído o direito de nova discussão sobre o tema, pois nos processos administrativos, onde o condutor é realmente notificado da penalidade de suspensão de CNH (e não de multa), o Detran/SC informa que a multa de trânsito deveria ser discutida no processo de multa de trânsito:



Gabriel de Biasi

OAB/SC 65331

Membro da Comissão de Direito de Trânsito da OAB/SC

Contato: contato@debiasiadvocacia.com.br

FUNÇÃO DAS JARIS NOS PROCESSOS DE SUSPENSÃO DE CNH POR ACÚMULO DE PONTOS E POR INFRAÇÃO ESPECÍFICA.

Desde a montagem do primeiro automóvel no Brasil, o Ford T, em 1919; passando pelo primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT), criado pelo Decreto-lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941; pela fabricação do primeiro automóvel em solo nacional, o VW/Fusca, em 1959, até chegar ao atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), criado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conta-se mais de um século de história em que o país assistiu a um crescimento vertiginoso da sua população e da frota de veículos.

Hoje, segundo o censo demográfico IBGE de 2022, somos 203,1 milhões de habitantes contra aproximadamente 42 milhões de habitantes em 1941[1], ano de criação da primeira lei sobre trânsito. A frota nacional era de aproximadamente 198 mil veículos contra os atuais 124 milhões de veículos, o que impõe ao poder público a adoção de medidas eficazes para garantir segurança no trânsito, sendo a penalidade de suspensão do direito de dirigir (PSDD) uma delas.

Neste artigo será exposto o papel que as Juntas Administrativas de Recurso de Infrações (JARI) desempenham no julgamento dos recursos de suspensão do direito de dirigir (PSDD), por pontos e por infração específica, apresentando uma síntese histórica da criação das JARI, seu conceito, natureza jurídica, finalidade e, por fim, uma interpretação acerca do alcance da competência da JARI na análise desses recursos: limita-se apenas ao PSDD ou pode alcançar as infrações de origem?

[1] Disponível em:

https://seculoxx.ibge.gov.br/images/seculoxx/economia/atividade_economica/setoriais/transportes/8_12a_trans1927_85.xls. Acesso em 13 de novembro de 2025.

Para fazer frente ao incremento expressivo do tráfego de veículos em circulação e, via de consequência, das infrações de trânsito, registra-se que a partir da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, Código Nacional de Trânsito - CNT, no Capítulo XII, “Do Julgamento das Penalidades e Seus Recursos”, passou a ser prevista a possibilidade do infrator recorrer da multa[2], por intermédio do “Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações” (TAJI), composto por três membros, e foi criada a Junta Administrativa de Infrações de Trânsito ou JARI, também composta por três membros.

O Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que regulamentou o Código Nacional de Trânsito de 1966, estranhamente era omissivo quanto ao TAJI, nada mencionando a seu respeito, porém continha um capítulo dedicado à JARI e outro aos recursos.

Em resumo, a legislação anterior nada mencionava sobre defesa de autuação e preconizava que das autuações e penalidades era cabível recurso para a JARI, interposto perante a autoridade competente para aplicar as penalidades; para o Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN); e, em última instância, para o CONTRAN.

O CNT, instituído pela Lei 5.108/1966, foi revogado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passando a ser denominado Código de Trânsito Brasileiro - CTB, o qual ainda está em vigor, com diversas alterações produzidas ao longo do tempo na tentativa de mantê-lo atualizado, afinal de contas lá se vão quase trinta anos de vigência e de transformações radicais na dinâmica do trânsito, especialmente nos grandes centros urbanos e nos meios de deslocamento. Este código não só manteve as JARI, como as elevou à categoria de órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), de acordo com o inciso VII, art. 7º.

Na atualidade cabe ao CONTRAN, órgão central do SNT, estabelecer as diretrizes dos regimentos das JARI (inciso VI, art. 12), o que foi feito por meio da Resolução CONTRAN 357, de 2 de agosto de 2010, norma a partir da qual se torna possível conceituar, delimitar a competência e definir o verdadeiro papel das JARI.

[2] Art 103. Nas vias urbanas, após a ciência das multas, o infrator terá o prazo de trinta dias para pagá-las, podendo, dentro dos dez primeiros dias, oferecer recurso contra sua aplicação, mesmo que tenha efetuado o pagamento da multa.

Conforme o item 2.1. da Resolução CONTRAN 357/10, as JARI são órgãos colegiados, componentes do Sistema Nacional de Trânsito, responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários.

Dentre as suas competências, previstas tanto no CTB quanto na Resolução 357/10, figuram: julgar os recursos interpostos pelos infratores; solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos objetivando uma melhor análise da situação recorrida; e encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações, apontados em recursos e que se repitam sistematicamente.

Para além das disposições constantes do CTB sobre os recursos submetidos à JARI, o assunto também é regulado pelas Resolução CONTRAN 723/18 alterada pela Resolução 844/21, tratando especificamente do procedimento administrativo para imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação. Referida resolução divide os procedimentos de suspensão da CNH por acúmulo de pontos e por infração específica (autossuspensiva), objetivo deste artigo.

No caso de suspensão por acúmulo de pontos, o art. 6º da Res. 723/18 preceitua que esgotados todos os meios de defesa da infração na esfera administrativa, a pontuação prevista no art. 259 do CTB será considerada para fins de instauração de processo administrativo para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir.

Disso resulta uma interpretação no sentido de que somente após o trânsito em julgado administrativo de cada infração cuja pontuação resultou no somatório de pontos suficiente para iniciar o processo de suspensão da CNH é que este poderá ser instaurado, ocorrendo o trânsito em julgado administrativo para cada infração, o que impediria a revisão de cada autuação pela JARI, situação que alguns confundem com o encerramento da instância administrativa de julgamento das infrações e das penalidades.

Não obstante, como visto acima, tanto o CTB quanto a Resolução 357/10 do CONTRAN outorgam poder aos membros da JARI para “solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos **objetivando uma melhor análise da situação recorrida**”. (grifei)

Ora, não faria sentido tal previsão caso a JARI durante o julgamento de recurso contra suspensão da habilitação não pudesse revisar e modificar a decisão recorrida na íntegra. Não obstante, a prática demonstra que muitas vezes o recurso à JARI é indeferido com amparo nesse entendimento, o qual limita a ampla defesa e o devido processo legal.

A redação do art. 290 do CTB corrobora entendimento contrário ao dispor que, dentre outros motivos, implicam encerramento da instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades: o julgamento do recurso de que tratam os arts. 288 e 289, ou seja, dos julgamentos da JARI e do CETRAN.

Antes disso, é possível, em nosso entender, que o autuado rediscuta integralmente o mérito das autuações e eventuais nulidades processuais na JARI, mesmo que tenha sido apresentada defesa prévia e a mesma tenha sido indeferida, que não tenha sido objeto de defesa prévia ou até mesmo que não tenha sido apresentada e não apenas analisar questões estritamente relacionadas ao processo de suspensão da habilitação.

Se não houve defesa prévia e a primeira oportunidade para se defender da autuação é o recurso à JARI, este deve ser recebido no efeito devolutivo e, caso julgue necessário, o relator pode, e deve, solicitar diligências aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, a fim de formar o seu convencimento, com base na análise fática e jurídica da infração.

Desse modo, ao assim agir e constatar que houve alguma hipótese de nulidade da autuação ou da penalidade, deve o relator modificar a decisão da autoridade de trânsito em prol do jurisdicionado, caso contrário a JARI não estará cumprindo o seu papel de instância recursal e servirá apenas como primeira instância para convalidar o processo de suspensão da habilitação.

No que tange ao processo de suspensão por infração específica ou autossuspensiva, quando uma única infração é suficiente para a suspensão da CNH, como por exemplo nos casos dos arts. 165 e 165-A, embriagues ao volante e recusa ao teste do etilômetro, respectivamente, o problema é bem semelhante.

Nestes casos, a Resolução CONTRAN 723/18 determina em seu art. 8º que, se o infrator for o proprietário do veículo, seja instaurado pelo órgão ou entidade responsável para aplicar a multa processo único ou concomitante para as penalidades de multa e de suspensão do direito de dirigir, em consonância com o § 10, art. 261 do CTB.

Neste caso, parece evidente que a JARI, se provocada, terá a seu cargo o duplo julgamento da multa e da suspensão não podendo se esquivar de julgar a matéria por inteiro.

Outra hipótese, prevista no inciso II, do art. 8º da Resolução 723/18 é quando o infrator não é o proprietário do veículo. Neste caso a concomitância é afastada, embora o § 10 do art. 261 do CTB não faça tal distinção, mas reserve à resolução do CONTRAN a competência para regulamentar a matéria, e somente após o encerramento da instância administrativa de julgamento da infração ou da multa, é que o órgão ou entidade executivo de trânsito do registro da habilitação seja comunicado e inicie o processo de suspensão da CNH.

Ocorrendo essa situação, primeiro será julgada a autuação, mediante a notificação própria e prazos para indicação do condutor, defesa prévia, recurso à JARI e ao CETRAN para somente ao final, quando não houver mais recursos cabíveis e a penalidade for imposta, iniciar o processo de suspensão do direito de dirigir. Remanesce a questão, qual o papel da JARI nesta hipótese? Apenas referendar a decisão a quo ou reavaliar todo o processo e, se necessário, modificar a decisão recorrida?

A nosso sentir, o mais lógico e coerente é atribuir à JARI um papel mais completo do que somente processar burocraticamente a suspensão do direito de dirigir do cidadão, chicana processual que serve apenas para legitimar uma decisão tomada a priori, violando o contraditório e a ampla defesa.

Diante da arguição de vícios no processo de imposição da penalidade de multa cabe ao relator, salvo motivo fundamentado, diligenciar e reavaliar a decisão da instância anterior que culminou na instauração do processo de suspensão e não simplesmente ignorar os apelos fundados do recorrente sob a alegação de que esgotou a instância administrativa da infração.

Ademais, por diversos motivos, nem sempre o infrator exercerá o direito de defesa e somente terá ciência do processo já na fase de suspensão do direito de dirigir, ou seja, o processo administrativo terá corrido à revelia e a primeira oportunidade para rever os atos pretéritos surgirá quando da notificação da penalidade de suspensão da habilitação.

Ante o exposto, conclui-se que o papel das JARI nos processos de suspensão do direito de dirigir, por pontos ou por infração específica, não está restrito à mera análise da regularidade formal do processo de suspensão em si, antes de mais nada consiste em garantir o efetivo exercício do contraditório e da ampla defesa, por meio da criteriosa análise dos argumentos recursais e da fundamentação da decisão, independente da fase em que se encontra o processo sancionador, vez que o CTB preceitua expressamente que o encerramento da instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades ocorre apenas após o julgamento pela JARI e, conforme o caso, pelo CETRAN.

Respeitadas as opiniões contrárias, entende-se que a principal função da JARI é, sem dúvida, conferir ao autuado nos processos de suspensão uma oportunidade a mais de rever a decisão administrativa de imposição das penalidades e não apenas ratificar a decisão recorrida ao argumento inconsistente de encerramento da instância administrativa do julgamento da multa, por contrariar expressa disposição de lei.



Hamilton De Freitas Oliveira

OAB/SC 43397

Membro da Comissão de Direito de Trânsito da
OAB/SC

A MOTIVAÇÃO DAS DECISÕES ADMINISTRATIVAS DE TRÂNSITO: ENTRE O DEVER DE FUNDAMENTAÇÃO E O EQUÍVOCO DA “DISPENSA” DE ENFRENTAMENTO DAS ARGUMENTAÇÕES

A motivação das decisões administrativas constitui elemento essencial à garantia do devido processo legal, revelando-se especialmente importante para a parte sucumbente, que encontra nela os limites objetivos do julgado e a fundamentação adotada pelo órgão decisório. É nesse momento que o julgador — idealmente imparcial — expõe com clareza os motivos que formaram seu convencimento.

Todavia, observa-se, no âmbito dos órgãos colegiados administrativos de trânsito (JARI e CETRAN), a repetida adoção de justificativas padronizadas, nas quais se afirma que o julgador não está obrigado a rebater todas as teses suscitadas pelas partes, desde que já disponha de fundamento suficiente para decidir, em conformidade com o art. 489 do CPC/2015 e a jurisprudência consolidada do Superior Tribunal de Justiça.

Embora tal argumento possua pertinência no processo judicial civil, o seu uso indiscriminado e descontextualizado no processo administrativo de trânsito exige ponderações mais detidas.

1. O equívoco da transposição automática de premissas do processo civil para o processo administrativo

Primeiramente, é essencial distinguir que a regra extraída do art. 489 do CPC — utilizada para fundamentar a suposta dispensa de análise de todas as alegações — aplica-se prioritariamente ao processo civil, podendo incidir no processo administrativo somente de maneira supletiva, nos termos do art. 15 do CPC.

Além disso, no próprio processo civil, o dever de fundamentação não se esgota no argumento genérico de que alguns pontos podem ser dispensados. O art. 371 do CPC impõe ao magistrado que aprecie a totalidade das provas constantes dos autos e indique, na decisão, as razões de sua convicção.

Ou seja, ainda que o julgador possa deixar de tratar argumentos irrelevantes ou claramente impertinentes, ele jamais está autorizado a ignorar questões capazes de modificar o resultado da decisão.

Mais ainda: quando a controvérsia chega ao segundo grau, o art. 1.013, §1º, do CPC determina que todas as questões suscitadas e debatidas no processo devem ser apreciadas, em razão do efeito devolutivo amplo.

2. A diferença essencial entre o juiz e os membros da JARI e do CETRAN:

Outro equívoco recorrente consiste em equiparar os julgadores administrativos aos magistrados. Os juízes são terceiros imparciais que participam do contraditório judicial, avaliam provas, decidem com base na lei e na Constituição e são tecnicamente preparados para tanto.

Já os membros da JARI e do CETRAN não são juízes, mas auditores administrativos. A JARI, nos termos do art. 17, I, do CTB, audita a regularidade do procedimento adotado pela autoridade e julga o recurso do autuado. O CETRAN, conforme art. 14, V, do CTB, audita a decisão da JARI e julga o recurso subsequente.

Essa distinção é fundamental: o julgador administrativo não possui discricionariedade cognitiva ampla, devendo estritamente motivar seus atos e enfrentar as alegações relevantes do administrado, sob pena de nulidade.

3. A omissão na análise das alegações como violação ao devido processo legal:

No âmbito administrativo, a jurisprudência é firme ao reconhecer que a falta de enfrentamento das questões apresentadas pelo administrado viola a ampla defesa e o contraditório. Exemplo disso é o julgado do TRF4:

- ADMINISTRATIVO. DNIT. AUTO DE INFRAÇÃO. MULTA. SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR. DESCONSTITUIÇÃO. A presunção de legalidade e legitimidade da atuação administrativa é relativa, comportando a produção de prova em contrário. Além disso, é dever do agente público analisar, na decisão administrativa, as questões suscitadas pelas partes e os aspectos fáticos apontados na defesa, sob pena de violação ao devido processo legal e aos princípios do contraditório e da ampla defesa. (TRF4, AC 5004234-48.2016.4.04.7010, QUARTA TURMA, Relatora VIVIAN JOSETE PANTALEÃO CAMINHA, juntado aos autos em 08/11/2017).

A omissão no exame das alegações não é mera irregularidade: é vício que contamina o procedimento e enseja sua anulação judicial.

5. O dever legal de motivação no processo administrativo:

A Lei nº 9.784/1999, que rege o processo administrativo federal e serve como parâmetro interpretativo para os processos administrativos estaduais e municipais, estabelece de forma clara:

- 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;
 - III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;
 - IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;
 - V - decidam recursos administrativos;
 - VI - decorram de reexame de ofício;
 - VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;
 - VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

E o §1º inclusive reforça que: “a motivação deve ser explícita, clara e congruente”. Já o art. 3º do mesmo diploma determina que o administrado tem o direito de apresentar alegações e documentos, os quais deverão ser considerados pelo órgão competente.

- Art. 3º. O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:
 - [...]
 - III - formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente; [grifado]

Portanto, para que exista contraditório efetivo, não basta permitir que o cidadão fale: é necessário que seja ouvido, e que suas razões sejam examinadas — ainda que sucintamente.

5.O risco institucional da prática reiterada de decisões padronizadas e imotivadas:

O uso frequente e irrefletido de fundamentações genéricas pelos órgãos administrativos de trânsito e pelos integrantes dos colegiados — seja por limitação técnica, seja por despreparo ou por comodidade decisória — gera consequências nocivas:

- a) deslegitima o sistema administrativo de trânsito;
- b) aumenta o volume de ações judiciais;
- c) onera o Judiciário com demandas que poderiam ser resolvidas administrativamente e
- d) estimula a sensação de injustiça e insegurança jurídica.

A perpetuação dessa prática representa verdadeiro caminho para a falência do modelo de julgamento administrativo, que deveria funcionar como primeira e única instância de controle legal, técnico e democrático da atividade sancionatória do Estado.



Ilson Idalecio Marques Krigger

OAB/SC 32131

Mestre em Direito do Estado;

Presidente da Comissão de Direito de Trânsito da

OAB/SC

ilsonkrigger@hotmail.com

A AUSÊNCIA DE PADRONIZAÇÃO NO USO DO MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO (MBFT) NOS JULGAMENTOS DAS JARIS.

O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), como é de conhecimento de todos que atuam na seara do direito de trânsito, foi criado com o objetivo de uniformizar procedimentos e orientar os agentes de trânsito nas ações de fiscalização. Trata-se de um instrumento técnico fundamental, que busca garantir coerência e padronização nas autuações realizadas em todo o território nacional, independentemente do órgão ou entidade executiva de trânsito responsável.

Quando inexistem padrões claros de atuação, abre-se espaço para interpretações divergentes e práticas desiguais. Um exemplo recorrente dessa falta de padronização diz respeito às autuações com base no artigo 165-A do Código de Trânsito Brasileiro, que trata da recusa ao teste do etilômetro (popularmente conhecido como bafômetro). O MBFT é expresso ao indicar que, para a correta lavratura do auto de infração, devem constar os elementos básicos relacionados ao equipamento utilizado, como o número de série, o modelo, o fabricante e a data da última verificação metrológica, quando aplicável.

Entretanto, o que se observa na prática é que muitos autos de infração são lavrados em desconformidade com essas orientações técnicas, sem a observância integral das informações exigidas. Esse descuido compromete a validade formal do auto e, consequentemente, sua legitimidade como ato administrativo sancionador.

Nessas situações, cabe às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) exercerem seu papel essencial de controle e revisão, reconhecendo a falha no procedimento e anulando o auto de infração quando verificada a inobservância das diretrizes previstas no MBFT.

No entanto, o que se constata é que muitas JARIs, mesmo diante de autos que não contêm os elementos básicos e necessários para garantir a legitimidade da autuação e o pleno exercício da ampla defesa, deixam de reconhecer a irregularidade e acabam mantendo penalidades manifestamente viciadas.

Essa postura fragiliza o sistema de julgamento administrativo, comprometendo a legalidade, a segurança jurídica e a credibilidade do processo de trânsito, além de penalizar o cidadão por autuações que não observam os padrões técnicos determinados pela SENATRAN.

A padronização dos procedimentos de fiscalização e julgamento administrativo é um dos pilares da segurança jurídica no âmbito do trânsito. Quando todos os órgãos e agentes seguem os mesmos critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, garante-se que o cidadão seja tratado de forma igualitária e previsível, independentemente da localidade onde ocorra a autuação. Essa coerência fortalece a confiança do condutor na Administração Pública e assegura que as penalidades aplicadas sejam resultado de um processo legítimo, técnico e imparcial.

A ausência de padronização, por outro lado, gera insegurança jurídica e enfraquece o sistema nacional de trânsito como um todo. Condutores acabam sendo submetidos a tratamentos desiguais, com decisões distintas para situações idênticas, a depender da interpretação individual do agente autuador ou da JARI responsável pelo julgamento. Além disso, a falta de uniformidade abre espaço para autuações indevidas, aumenta o número de recursos administrativos e, muitas vezes, leva à judicialização desnecessária de questões que poderiam ser resolvidas na esfera administrativa, caso houvesse um entendimento técnico uniforme.

Garantir a observância do MBFT nos processos de autuação e julgamento administrativo não é apenas uma questão de técnica fiscalizatória, mas sim de respeito aos princípios da legalidade, da eficiência e da segurança jurídica. A atuação das JARIs, nesse contexto, deve ser pautada na coerência interpretativa e na aplicação uniforme das diretrizes do manual, de modo a fortalecer a credibilidade do sistema de trânsito e proteger o direito de defesa dos condutores.



Isabela Momm Luz

OAB/SC 57026

Membro da Comissão de direito de Trânsito da OAB/SC

Especialista em Trânsito



DECADÊNCIA DO DIREITO DE APLICAÇÃO DA PENALIDADE DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR POR EXCESSO DE PONTOS DO CTB

Rege o artigo 261 da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) que será aplicada a penalidade de suspensão do direito de dirigir ao condutor que ultrapassar a pontuação máxima prevista no inciso I.

Os pontos somente serão inseridos no prontuário do condutor, ou no RENACH [Registro Nacional de Condutores], após o devido processo legal (art. 290 do CTB), ou seja, após ofertar ao proprietário do veículo o direito de indicar o real condutor, quando este não for identificado em flagrante (art. 257, § 7º, do CTB), bem como ofertar ao proprietário ou ao condutor o direito de defender-se da imputação infracional que lhe é imposta, assim como da penalidade que lhe for aplicada em razão dessa infração (arts. 281 a 289 do CTB).

Assim, uma vez atingidos os limites do artigo 261, inciso I, do CTB, deverá ser instaurado um processo administrativo para a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, assegurado ao condutor o direito à ampla defesa e ao contraditório (arts. 265 e 281 a 290 do CTB). O ato administrativo de imposição de penalidade ao administrado possui um prazo decadencial para sua prática.

A Lei nº 14.229/2021 alterou o artigo 282 do CTB, inserindo os §§ 6º e 7º, que dispõem que implicará decadência do direito de aplicar a respectiva penalidade caso não ocorra a expedição da notificação da penalidade de suspensão do direito de dirigir no prazo legal de 180 (cento e oitenta) dias ou, se houver interposição de defesa prévia, de 360 (trezentos e sessenta) dias, contados “da conclusão do processo administrativo da penalidade que lhe der causa”.

É nessa última parte que reside a controvérsia objeto deste breve artigo.

Devemos observar que o prazo decadencial é contado até a expedição da notificação de imposição da penalidade, ou seja, com a entrega da notificação à empresa responsável por seu envio postal ou pelo envio eletrônico da notificação, quando utilizado sistema de notificação eletrônica (art. 10, § 3º, da Resolução nº 723/2018 c/c art. 30 da Resolução nº 918/2022 do CONTRAN).

Não se desconhece o PUI nº 5014122-71.2024.8.24.0090, de Santa Catarina, que afirma que o prazo de expedição da notificação da imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir somente se inicia após o encerramento do próprio processo destinado a essa penalidade. Contudo, com o devido respeito e vênia, insistimos em discordar, pois tal entendimento não guarda coerência com o texto legal, quiçá lógica sistêmica.

O art. 282, § 6º, do CTB dispõe que o prazo decadencial se conta a partir “da conclusão do processo administrativo da penalidade que lhe der causa”.

Mas da conclusão de qual processo administrativo a lei se refere? Do processo de validação da autuação que levou à consolidação da pontuação que fez atingir os limites previstos no artigo 261, inciso I, do CTB? Ou do processo destinado a assegurar a ampla defesa para a aplicação da própria penalidade de suspensão do direito de dirigir por ter ultrapassado o limite de pontos permitidos pelo artigo 261, inciso I, do CTB?

Pois bem, o processo em si não é a causa da penalidade, mas sim o instrumento legal destinado à garantia do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório ao administrado que se enquadrar em um fato típico, ou seja, ao fato que deu causa ao sofrimento de uma sanção pelo administrado.

O fato típico, ou seja, a causa da aplicação da penalidade, é ultrapassar o limite de pontos previstos no artigo 261, inciso I, do CTB, registrados em seu RENACH.

Assim, uma vez atingidos esses pontos, o Órgão Executivo de Trânsito do Estado de Registro daquele condutor deverá tomar as providências para a garantia do devido processo legal e, se for o caso, aplicar a penalidade e expedir a notificação da mesma dentro do prazo legal.

O sistema interno para acompanhar a ocorrência desse fato típico e sua organização é incumbência dos órgãos de trânsito (art. 333, § 2º, do CTB c/c art. 7º, § 1º, da Resolução nº 723/2018 do CONTRAN), não se podendo alegar dificuldades técnicas para o descumprimento da lei.

Não há como entender que o prazo de decadência para a expedição da notificação de imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir seja contado a partir do encerramento do processo destinado a aplicar a própria penalidade, pois a expedição da notificação de aplicação dessa penalidade ocorre antes do encerramento do referido processo.

A aplicação da penalidade prevista no artigo 261, inciso I, do CTB, é ato privativo da autoridade de trânsito do DETRAN, e a expedição da notificação desta é realizada ao condutor para que tome ciência e possa, querendo, apresentar recurso à JARI (arts. 17, inciso I, e 282 do CTB), bem como, após o julgamento por esta Junta, ao CETRAN, CONTRADIFE ou Colegiado Especial (arts. 288 e 289 do CTB), encerrando-se o processo na forma do artigo 290 do CTB, quando então, após comunicação ao condutor, a penalidade, se aplicada, poderá ser executada (inserida no RENACH).

Vemos, assim, que a expedição da aplicação da penalidade pela autoridade de trânsito ocorre em momento anterior ao encerramento do processo administrativo destinado à aplicação desta. Portanto, não há como se contar o prazo de decadência a partir do encerramento deste mesmo processo.

Portanto, por “da conclusão do processo administrativo que lhe deu causa” entende-se a data do encerramento do processo administrativo referente à autuação (art. 290 do CTB) que fez o RENACH do condutor incidir no artigo 261, inciso I, do CTB. Esse é o processo que deu causa à aplicação da penalidade; logo, é a partir dessa data que se inicia a contagem do prazo decadencial para a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir. Trata-se de uma questão de coerência sistêmica do CTB.

O CTB, a partir da edição da Lei nº 14.229/2021, regulamentou não somente o prazo de decadência, mas também os prazos de prescrição intercorrente, em atenção à matriz constitucional prevista no artigo 5º, inciso LXXVIII, da CF/88, que dispõe que “a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação”.

Com vistas ao cumprimento da matriz constitucional, a Lei nº 14.229/2021 incluiu o § 6º ao artigo 285 e o caput do artigo 289 do CTB, que determinam que os recursos devem ser julgados no prazo máximo de 24 meses, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente, conforme disposição expressa do artigo 289-A do CTB.

Portanto, após a ocorrência do fato gerador de incidência do artigo 261, inciso I, do CTB, deverá ser instaurado o processo administrativo para a imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir. Após a notificação do condutor para apresentar defesa (que deverá ocorrer em até 30 dias da data dessa instauração), terá a autoridade de trânsito o prazo de 180 dias para decidir ou não pela aplicação da penalidade e expedir (enviar) ao condutor a notificação desta, prazo esse estendido para 360 dias se o condutor apresentar defesa prévia.

A esse respeito, clara é a lição do Excelentíssimo Juiz de Direito Rogerio Carlos Demarchi, a exemplo do colhido na sentença dos autos nº 5015887-36.2023.8.24.0018, da 1ª Vara da Fazenda da Comarca de Chapecó [1].

[1]Sabendo disso e pela redação do inciso II do § 6º, é possível compreender que o prazo deve ser contado, para a hipótese de suspensão do direito de dirigir [...] no caso de suspensão por pontos, a partir do encerramento do último processo administrativo de aplicação da multa que ensejou a pontuação. O encerramento dos processos administrativos das penalidades está previsto no art. 290 do CTB.



Marcelo Battirola

OAB/SC 13.319

Membro da Comissão de direito de Trânsito da OAB/SC
Especialista em Trânsito e Direito Constitucional

O PROCESSO ADMINISTRATIVO COMO FERRAMENTA EDUCATIVA PARA O TRÂNSITO

O motorista autuado por uma das infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro é submetido a um processo administrativo, no qual poderá ser aplicada as penalidades previstas no art. 256 do CTB (advertência por escrito, multa, suspensão ou cassação da CNH ou da Permissão para Dirigir), ou ainda a frequência obrigatória em curso de reciclagem.

Normalmente esse processo é percebido apenas como um instrumento punitivo em favor do Estado, esquecendo-se de sua dimensão pedagógica e do potencial transformador na relação entre o cidadão e o sistema de trânsito.

O presente artigo tem como objetivo destacar o caráter educativo do processo administrativo sancionador de trânsito, evidenciando sua importância como ferramenta de orientação e conscientização dos condutores, desde que realizado em conformidade com as normas de regência e os princípios constitucionais.

Esta espécie de processo administrativo não deve se limitar à punição; ele também atua como um mecanismo de educação e mudança de comportamento, promovendo um trânsito mais seguro, responsável e humano, além de fortalecer a atuação educativa da administração pública.

É importante ressaltar que ele não é opcional, mas uma exigência constitucional. O artigo 5º, incisos LIV e LV, da Constituição Federal assegura o devido processo legal, o contraditório e a ampla defesa em todos os processos de cunho sancionador.

No âmbito infraconstitucional, o Código de Trânsito Brasileiro, em seus artigos 280 a 290, define as etapas do procedimento, enquanto as Resoluções do CONTRAN — como as nº 723/18, 918/22 e 844/22 — detalham sua aplicação prática. Esses instrumentos não representam mera burocracia, mas são meios pelos quais o Estado demonstra respeito ao cidadão, garantindo um processo justo, transparente e educativo.

Cada etapa do processo administrativo de trânsito sancionador cumpre uma função educativa: a) A autuação evidencia fiscalização e responsabilidade do Estado quanto à segurança viária; b) As notificações, quando céleres, corretas e claras, promovem transparência e eficiência na aplicação das sanções; c) A possibilidade de defesa e interposição de recursos ensina o exercício da cidadania; d) Decisões bem fundamentadas reforçam o valor da justiça e da imparcialidade.

Por outro lado, quando o processo é mal-conduzido — com prazos vencidos, notificações irregulares ou decisões mal fundamentadas —, seu efeito é inverso: gera descrédito das autoridades de trânsito, sensação de injustiça e perda do caráter educativo.

Um exemplo recorrente ocorre com moradores de áreas rurais do Estado de Santa Catarina que só tomam conhecimento das infrações quando comparecem no órgão de trânsito para renovar a CNH, quitar o IPVA e licenciamento ou quando são abordados durante uma blitz de trânsito.

Embora a Constituição; o Código de Trânsito Brasileiro e as resoluções do CONTRAN garantam a ampla defesa e o contraditório, bem como, existem meios de notificação postal, pessoal ou eletrônica, frequentemente estes não são utilizados plenamente, com prejuízo concreto a essas pessoas. A rigor são notificadas por edital sem o esgotamento prévio das demais formas regulares previstas o que é contrário a legislação e as decisões judiciais preponderantes.

Infelizmente, muitas vezes o Estado se apoia na falácia de que a expedição da notificação pelos correios comprova o cumprimento da lei, quando na realidade isso não garante que o motorista tomou conhecimento, ou seja, inexiste transparência, eficiência nem educação.

Uma penalidade desconhecida pelo motorista perde totalmente seu caráter educativo e se torna um desvio de finalidade do ato.

Quando o poder público conduz corretamente o processo, ele ensina pelo exemplo: demonstra que a lei é para todos e que o Estado também deve cumpri-la. Um processo justo, claro e bem comunicado transmite ao cidadão que a sanção possui função pedagógica.

Por outro lado, erros no procedimento geram anulação de penalidades, retrabalho administrativo e, principalmente, perda de credibilidade, e um Estado sem credibilidade não educa ninguém.

Cada servidor público envolvido — do agente de trânsito ao julgador — atua como educador. Sua postura, comunicação e compromisso com a legalidade transmitem valores. Educar para o trânsito não se limita às escolas; passa também pela ética e legalidade na administração pública.

Pode-se dizer também que um processo administrativo bem conduzido prestigia o trabalho do agente de trânsito fiscalizador, pois de nada adianta uma fiscalização eficiente se no curso do processo o auto de infração poderá ser anulado em razão de erros procedimentais dos órgãos de trânsito, como excesso de prazo para impor a penalidade ou julgar os recursos.

Algumas medidas fortalecem esse papel educativo: a) Capacitação contínua de servidores; b) Padronização e digitalização de procedimentos; c) Linguagem simples nas notificações e decisões; d) Integração entre órgãos (DETRAN, DNIT, CETRAN, PRF); e) Fundamentação clara nas decisões.

Uma boa decisão é também uma lição. O processo administrativo é, portanto, mais que um caminho até a penalidade: é um instrumento de formação cidadã. Quando o Estado muda sua visão sobre o processo, agindo corretamente e com transparência – e não apenas se valendo de modelos padronizados que desconsideram as teses defensivas, justificativas infundadas e falácias quanto as notificações - ensina o cidadão a respeitar a lei. Quando o cidadão percebe que foi tratado com justiça, aprende que o respeito às normas é o caminho para a convivência segura no trânsito. Educar para o trânsito é, antes de tudo, processar corretamente.



Marcelo Pereira

OAB/SC 62116

Graduado em Segurança Pública

Pós-Graduado em Gestão da Segurança Pública

Coronel da Reserva da PMSC

DA ILEGALIDADE DA CASSAÇÃO DA CNH POR SUPOSTA CONDUÇÃO DURANTE SUSPENSÃO SEM ABORDAGEM

Nos últimos anos, tem-se observado, em diversos Departamentos Estaduais de Trânsito, a instauração de processos administrativos de cassação do direito de dirigir com fundamento no art. 263, I, do Código de Trânsito Brasileiro, mesmo sem abordagem ou flagrante que comprove a condução do veículo pelo condutor supostamente suspenso. Essa prática revela uma tendência indevida de imputação automática de autoria, baseada exclusivamente na anotação de infrações no prontuário do proprietário, sem qualquer demonstração inequívoca de que ele estava, de fato, na direção no momento da suposta infração.

A questão ganha especial relevância porque a cassação é a penalidade administrativa mais severa prevista no sistema de trânsito brasileiro, impondo ao infrator a perda total do direito de dirigir e a necessidade de reabilitação após dois anos. Por sua gravidade, somente pode ser aplicada com estrita observância dos requisitos legais, especialmente a prova direta da condução exigida pela interpretação sistemática do art. 263, I do CTB e pelas diretrizes técnico-operacionais do Contran.

O sistema punitivo de trânsito integra o poder de polícia administrativa, mecanismo pelo qual o Estado limita direitos individuais em prol da coletividade. Por isso, todas as penalidades do CTB — sobretudo as restritivas, como suspensão e cassação — devem respeitar integralmente os princípios constitucionais da legalidade (art. 5º, II), do devido processo legal (art. 5º, LIV) e do contraditório e ampla defesa (art. 5º, LV), sob pena de nulidade.

O legislador estabeleceu dois regimes punitivos distintos: a suspensão, voltada a infrações graves ou à soma de pontos, e a cassação, destinada exclusivamente a punir a conduta de dirigir durante o período da suspensão já imposta. Assim, enquanto a suspensão admite a apuração objetiva (inclusive sem identificação do condutor), a cassação exige um requisito completamente diverso: a comprovação da autoria da condução durante o período de penalidade — um fato que só pode ser demonstrado por flagrante, confissão ou prova inequívoca.

O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT) reforça esse entendimento ao classificar a infração do art. 162, II do CTB como de constatação exclusivamente mediante abordagem. A classificação não é mero detalhe técnico: ela evidencia que, sem verificação presencial, não há sequer materialidade da infração. Portanto, na ausência de abordagem, não existe base válida para instaurar processo de cassação com fundamento no art. 263, I do CTB.

A antiga Resolução nº 182/05 do Contran tornava esse requisito expresso ao prever que a cassação somente poderia ser instaurada quando o infrator fosse “flagrado” conduzindo durante o período de suspensão. Embora a Resolução nº 844/21 tenha revogado esse dispositivo, tal mudança não elimina a exigência de prova inequívoca da autoria. Nenhuma norma infralegal pode suprimir requisitos constitucionais de legalidade e devido processo legal, nem autorizar presunções incompatíveis com o caráter vinculado da cassação.

A utilização do termo “flagrado” afasta qualquer possibilidade de presunção. O flagrante exige a presença simultânea do condutor e da autoridade fiscalizadora, permitindo a identificação direta e inequívoca do agente da conduta. Sem essa comprovação — seja por abordagem, confissão ou outro meio incontestável — inexistente prova válida de condução.

A anotação de infrações no prontuário não constitui prova de autoria. O art. 257 do CTB é claro ao estabelecer que, na ausência de identificação do infrator, a responsabilidade do proprietário é apenas administrativa e pecuniária — jamais pelo ato de condução. Por isso, pontuações não podem ser convertidas, por presunção, em fundamento para cassação.

A cassação, inserida no âmbito do poder de polícia administrativa, tem natureza totalmente vinculada: só pode ser aplicada quando todos os pressupostos legais estiverem presentes. A ausência de prova inequívoca da condução configura violação direta ao princípio da legalidade (art. 5º, II, CF), pois autoriza a aplicação de penalidade gravíssima sem suporte fático-jurídico idôneo.

A jurisprudência consolidada do Supremo Tribunal Federal reforça que o controle judicial do ato administrativo abrange não apenas suas formalidades, mas também os motivos e pressupostos de fato. Instaurar processo de cassação sem prova do condutor cria motivo inexistente e pressuposto artificial, caracterizando desvio de finalidade e abuso de poder, nos termos da clássica doutrina de Hely Lopes Meirelles.

A instauração de processo de cassação exige motivação concreta e individualizada. Não basta apontar pontuações ou mencionar infrações sem demonstrar a relação direta entre a conduta imputada e o art. 263, I do CTB. A ausência de motivação adequada constitui vício formal autônomo, suficiente para tornar o ato nulo, independentemente da discussão probatória.

A cassação do direito de dirigir, por sua natureza excepcional, exige estrita vinculação aos pressupostos legais e constitucionais que a condicionam. Não se admite ampliar, por interpretação ou norma infralegal, os elementos necessários à sua imposição, tampouco substituir prova de autoria por presunções derivadas de pontuação. Qualquer flexibilização compromete a integridade do devido processo administrativo e esvazia as garantias que limitam o poder de polícia.

O respeito à legalidade estrita não é uma opção da Administração, mas uma garantia do administrado. O art. 263, I do CTB deve ser interpretado de forma restritiva, como exige o Estado Democrático de Direito. Sem flagrante, não há autoria; sem autoria, não há cassação.



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



O PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE E O CRIME DE HOMICÍDIO CULPOSO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR

1. A Exasperação Punitiva no Código de Trânsito e o Papel da Proporcionalidade:

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503/1997, surgiu como uma resposta legislativa à crescente e alarmante violência no trânsito brasileiro, que registra altos índices de vítimas e acidentes. O diploma legal foi elaborado com um propósito nitidamente penalizador, com o intuito de constituir um instrumento capaz de reprimir as infrações e os crimes. Essa filosofia é um legado da linha ideológica conhecida como Movimento de Lei e Ordem, que preconiza o aumento das penas na crença de que isso protegerá mais a sociedade e inibirá a criminalidade.

Neste contexto, o CTB estabeleceu um subsistema punitivo especial, marcado por reprimendas específicas para as infrações penais de trânsito. A grande inovação foi a criação de um capítulo específico sobre os crimes de trânsito (Capítulo XIX), que passou a disciplinar condutas antes previstas apenas de forma esparsa no Código Penal (CP).

Contudo, ao buscar ser mais rigoroso, o legislador criou uma significativa assimetria punitiva que confronta um dos pilares do Estado Democrático de Direito: o Princípio da Proporcionalidade.

O Princípio da Proporcionalidade atua como uma baliza essencial, regulando a intensidade da resposta estatal para que a pena seja adequada e justa em relação à gravidade do delito, coibindo excessos injustos.

Esse princípio exige que se estabeleça um equilíbrio (justa medida) entre a conduta infracional e a sanção imposta. A proporcionalidade, em sua vertente de proibição de excesso, exige que, para a reprovação de um fato, a pena imposta não supere a gravidade da ofensa.

2. A Injustificável Disparidade Punitiva: Art. 302 do CTB vs. Art. 121, § 3º do CP:

O cerne da discussão proporcional reside na comparação entre o crime de Homicídio Culposo previsto no CTB e o tipo penal análogo no Código Penal (CP):

Dispositivo Legal	Crime	Pena Privativa de Liberdade (PPL)	Benefício Lei 9.099/95
CP, Art. 121, § 3º	Homicídio Culposo (simples)	Detenção de 1 a 3 anos	Admite a Suspensão Condicional do Processo
CTB, Art. 302, <i>caput</i>	Homicídio Culposo na direção de veículo automotor	Detenção de 2 a 4 anos	Não admite a Suspensão Condicional do Processo

Equivalência de Fato e Bem Jurídico: Em ambas as tipificações, o objeto jurídico (a vida humana), o tipo objetivo ("matar alguém"), e o tipo subjetivo (culpa — negligência, imprudência ou imperícia) são essencialmente os mesmos. A culpa nos delitos de trânsito decorre da inobservância do dever de cuidado, que pode advir do desrespeito às normas disciplinares do próprio CTB.

O Fator Distintivo: A única diferença reside no meio de execução do delito: o veículo automotor

A Quebra da Proporcionalidade: A imposição de uma pena mínima maior (2 anos contra 1 ano do CP) e, conseqüentemente, o impedimento do acesso à Suspensão Condicional do Processo (Art. 89 da Lei 9.099/95) estabelece uma diferença quantitativa significativa que é considerada uma assimetria injustificável no sistema punitivo.

O legislador incorre em uma impropriedade jurídico-penal que fere o princípio da razoabilidade, ao partir da presunção jurídica de que todo homicídio culposo cometido na direção de um veículo automotor é necessariamente mais grave do que qualquer outro homicídio culposo, independentemente do instrumento utilizado (como um disparo acidental de arma de fogo, por exemplo).

O princípio da proporcionalidade aponta no sentido de se aplicar a mesma escala punitiva para condutas infracionais que apresentem idêntico potencial de ofensividade. Ao suplantar esse princípio, o legislador, embora movido pelo desejo de punir o motorista imprudente de forma mais rigorosa, acabou gerando uma incongruência.

3. A Proporcionalidade e as Penas Acessórias (Sanções Cumulativas):

Além da pena privativa de liberdade aumentada, o Art. 302 do CTB comina a pena de detenção cumulada com a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. O CTB erigiu essa proibição à categoria de pena principal, aplicável de forma isolada ou cumulativa, com prazo de duração de dois meses a cinco anos.

A cumulação da pena privativa de liberdade com a sanção restritiva de direitos é um traço marcante do subsistema punitivo do trânsito. No entanto, a aplicação dessa sanção acessória também deve observar o princípio da proporcionalidade. O Superior Tribunal de Justiça (STJ) firmou o entendimento de que a penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor deve guardar proporcionalidade com a pena corporal aplicada, observando os limites fixados na legislação.[1] Na fixação dessa pena acessória, devem ser consideradas as circunstâncias judiciais e as peculiaridades do caso concreto, como a gravidade do delito e o grau de censura do agente.

A cumulação de sanções (administrativas, como a multa, e penais, como a detenção e a suspensão da CNH) deve, em um sistema punitivo que respeita a proporcionalidade, observar que o resultado global da intervenção estatal não supere a gravidade da ofensa.

4. Crítica Político-Criminal e o Efeito Simbólico:

O CTB, ao criar uma pena mais severa para o homicídio culposo em comparação com o Código Penal, expressa uma política criminal de exasperação penal. Essa busca por rigor, frequentemente influenciada por clamores sociais e midiáticos, arrisca-se a transformar a legislação em um instrumento de Direito Penal Simbólico.

[1] "2. Na fixação da pena acessória de suspensão de dirigir veículo automotor deve-se considerar as circunstâncias judiciais, além das peculiaridades do caso concreto, tais como a gravidade do delito e o grau de censura do agente, consoante entendimento jurisprudencial desta Corte." AgRg nos EDcl no REsp 1.817.950/SP

O Direito Penal Simbólico produz na opinião pública uma "impressão tranquilizadora" de um Estado atuante e rigoroso, mas, na prática, pode descuidar da proteção efetiva dos bens jurídicos. A edição de normas penais severas, por si só, não tem sido suficiente para desencorajar a prática de delitos de trânsito, o que leva ao descrédito da lei penal.

O Princípio da Proporcionalidade, na sua dupla dimensão (proibição do excesso e proibição da proteção insuficiente), deve guiar tanto o legislador na criação dos tipos (individualização legal) quanto o juiz na aplicação da pena (individualização judicial). O legislador, ao criar figuras penais, deve ter em mente que o artigo precisa manter a sua eficácia no futuro.

A correta aplicação da proporcionalidade, nesse contexto, sugere que, em vez de criar um tipo penal autônomo com pena base aumentada para o homicídio culposo no trânsito, o ideal seria que a circunstância do meio empregado (veículo automotor) fosse considerada uma causa de aumento de pena no próprio Art. 121 do CP. Essa abordagem manteria a sistemática do ordenamento jurídico-penal e evitaria a desproporcionalidade manifesta ao punir de forma mais grave o delito no trânsito, apenas pelo instrumento de execução.

Em suma, a penalidade do Art. 302 do CTB, ao suprimir benefícios penais e aumentar a pena mínima apenas em razão do instrumento (o automóvel), sem considerar que a ofensa ao bem jurídico (a vida) é idêntica a outros homicídios culposos, revela-se como uma violação à justa proporcionalidade, resultado de uma política criminal exasperada que não cumpriu seu fim preventivo de maneira eficiente.



Odilon Godoi de Lima

OAB/SC 74622

Membro da Comissão de Direito de Trânsito da OAB/SC

A CULTURA DA IMPRUDÊNCIA E O RISCO DA DESOBRIGAÇÃO DA AUTOESCOLA NO BRASIL

O debate sobre o fim da obrigatoriedade de aulas em Centros de Formação de Condutores (CFCs, as autoescolas) para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é sedutor por prometer a redução de custos e a "desburocratização".

No entanto, em um país com a cultura de trânsito do Brasil, essa desobrigação representa um risco incalculável e um retrocesso na luta contra os altos índices de acidentes e mortes nas vias. É um falso alívio financeiro que se traduzirá em um custo social e humano muito mais elevado.

A eficácia de qualquer lei de trânsito está diretamente ligada à cultura do condutor que ela regula. Infelizmente, a cultura brasileira é marcada, em grande parte, por uma tríade perigosa que a obrigatoriedade da autoescola tenta mitigar:

- **1.A Cultura da Imprudência e da "Lei de Gerson":** Existe uma tendência preocupante de priorizar a vantagem individual em detrimento da regra e da segurança coletiva. Isso se manifesta no não uso de setas, nas "fechadas", no excesso de velocidade e na desobediência a normas básicas. A autoescola, com sua grade curricular teórica (Legislação, Direção Defensiva e Cidadania), é o principal – e muitas vezes único – momento em que o futuro condutor é confrontado com a ética e a responsabilidade no trânsito.
- **2.O Senso de Impunidade:** Muitos condutores brasileiros agem com a crença de que não serão fiscalizados ou punidos. A formação obrigatória busca incutir o respeito à norma e a consciência das consequências legais e sociais dos seus atos, antes mesmo de ele se sentir "acostumado" com a via.
- **3.A Falsa Crença na Habilidade Inata:** Muitos brasileiros aprendem a dirigir "por conta", com familiares, e acreditam que a simples destreza em mover o veículo é o suficiente. Eles ignoram que dirigir é mais do que mover, é tomar decisões baseadas no conhecimento de legislação, primeiros socorros, direção defensiva e convívio social.

Se o brasileiro já demonstra essas falhas mesmo sob um sistema obrigatório de formação, retirar a exigência das aulas é o mesmo que institucionalizar a formação informal, incompleta e, muitas vezes, falha.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu art. 140, estabelece os requisitos para a habilitação. O ponto crucial que a proposta de desobrigação atinge é o que tange a qualidade da formação.

DESCUMPRIMENTO DOS PRINCÍPIOS DO CTB:

O CTB tem como seu princípio maior a Segurança Viária. Retirar a obrigatoriedade das aulas de direção defensiva e de legislação, que hoje são ministradas por profissionais credenciados e com metodologia específica:

- **Viola o Princípio da Precaução:** O Estado deve adotar medidas para prevenir acidentes. A formação obrigatória é uma dessas medidas. O risco de um condutor meramente "prático" (que só sabe ligar e mover o carro) enfrentar uma situação de risco sem o conhecimento técnico de direção defensiva é altíssimo.
- **Afronta o Foco Educacional:** As aulas não ensinam apenas a "passar na prova", mas a mudar o comportamento. O instrutor credenciado é treinado para corrigir vícios e transmitir o conhecimento técnico-legal de forma padronizada.

A INADEQUAÇÃO DOS INSTRUTORES AUTÔNOMOS:

A proposta flexibiliza a formação para permitir a atuação de instrutores autônomos. Embora a intenção seja baratear:

Aspecto	Autoescola Obrigatória (CFC)	Formação Autônoma (Risco)
Padrão de Ensino	Grade curricular e carga horária mínimas fixadas pelo CONTRAN . Instrutores com curso de formação específico.	Sem garantia de cumprimento de carga horária e de metodologia padronizada. O foco pode ser apenas em "ensinar a passar no exame".
Conhecimento Técnico	Abrange Legislação, Direção Defensiva (como reagir a aquaplanagem, <i>fade</i> de freio), Primeiros Socorros e Cidadania .	Focado quase que exclusivamente na habilidade operacional do veículo, negligenciando a parte teórica e comportamental crucial.
Responsabilidade	O CFC e o instrutor credenciado respondem legalmente pela qualidade da formação.	A responsabilização do instrutor autônomo e a fiscalização de sua atuação se tornam extremamente difíceis e nebulosas.

O FATOR ESTATÍSTICO: ACIDENTES E VIDAS:

O Brasil figura entre os países com trânsito mais violento do mundo. A Organização Mundial da Saúde (OMS) e o próprio Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM/DATASUS) atestam que a falha humana, associada à imprudência e ao desconhecimento, é a principal causa de acidentes fatais.

Argumento Técnico: Diminuir a qualidade da formação inicial significa aumentar a probabilidade de erros fatais. Condutores mal formados não apenas arriscam suas vidas, mas também a de pedestres, ciclistas e outros motoristas. A economia na CNH é irrisória frente aos custos de um acidente (hospitalar, previdenciário, danos materiais e, principalmente, a perda de vidas).

SEGURANÇA NÃO SE NEGOCIA:

A facilitação na obtenção da CNH é um tema complexo que exige um olhar mais profundo que a mera redução de custos. Como especialista em Direito de Trânsito, afirmo: A obrigatoriedade da formação em autoescolas, com suas aulas teóricas e práticas, é um mal necessário para a realidade brasileira.

Se o problema é o custo, o caminho não é a desobrigação, mas sim:

- 1.A Criação de CFCs Públicos e Gratuitos, geridos pelos próprios órgãos de trânsito, para garantir a gratuidade a baixa renda.
- 2.A Fiscalização Mais Rígida sobre o preço e a qualidade das aulas nos CFCs privados, combatendo o "cartel" sem comprometer a formação.
- 3.Incentivo Governamental à categoria, como desoneração de impostos, para reduzir o custo final.

É inaceitável que, em nome de uma falsa "modernização" e economia, o Estado abra mão de seu dever de garantir que o condutor ingresse nas vias com o mínimo de conhecimento técnico, ético e defensivo. O trânsito brasileiro já é perigoso demais para permitir que a formação de condutores seja deixada ao acaso. A vida e a segurança viária são bens inegociáveis.

Qualquer medida que fragilize a formação inicial do condutor está fadada a colher um aumento nas tragédias do nosso trânsito.



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



ENTRE A EFICIÊNCIA ADMINISTRATIVA E AS GARANTIAS CONSTITUCIONAIS: ANÁLISE CRÍTICA AO PARECER 384/2022 DO CETRAN/SC À LUZ DO CONTRADITÓRIO E DA AMPLA DEFESA

1. O Conflito entre Celeridade e Direitos Fundamentais:

A Administração Pública moderna, em sua incessante busca por eficiência, tem promovido a desburocratização de seus processos, muitas vezes por meio da digitalização. No Estado de Santa Catarina, esse processo tem suscitado dúvidas e questionamentos, levando o Conselho Estadual de Trânsito a se manifestar acerca da instrução processual dos processos administrativos de trânsito. Nesse contexto, foi editado o Parecer n. 384/2022 e a Resolução n. 028/2025. Mais recentemente, inclusive, a própria Resolução n. 028/2025 do CETRAN/SC, ao tratar do tema, perpetua e, em certos pontos, intensifica as preocupações já existentes quanto à forma de instrução desses processos. Este cenário, ao ser aplicado na prática, revela uma colisão frontal com os princípios do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal (art. 5º, LIV e LV, da CF/88), pilares do Estado Democrático de Direito.

2. A Omissão Normativa Infraconstitucional e a Supremacia da Constituição:

O Parecer n. 384/2022 do CETRAN/SC fundamenta-se na suposta permissividade para a dispensa de instrução processual mínima, alegando que as normativas do CONTRAN não detalham a forma de instruir os processos de suspensão do direito de dirigir.

Tal interpretação nos parece equivocada, pois a ausência de detalhamento regulamentar no tocante à instrução probatória por parte do CONTRAN não confere à Administração a prerrogativa de criar um procedimento que fira garantias constitucionais.

O silêncio normativo quanto à regulamentação do processo administrativo de suspensão do direito de dirigir não pode ser preenchido por uma prática que viole os princípios basilares do processo administrativo, tais como: a ampla defesa, o contraditório, a motivação dos atos e o devido processo legal. A efetividade da ampla defesa depende de uma instrução processual que permita ao cidadão conhecer plenamente os fatos e fundamentos da acusação, tornando a supressão de documentos essenciais um ato que invalida a própria legitimidade do processo.

3. A Fragilidade Probatória e o Cerceamento de Defesa na Prática Administrativa:

Na prática do DETRAN/SC, a instrução dos processos de suspensão do direito de dirigir revela-se frágil, priorizando a juntada de meros extratos sistêmicos ("dossiês") em detrimento dos autos de infração originais e de seus documentos comprobatórios da regularidade do processo de notificação e da efetiva ciência por parte do administrado. Nesse contexto, não é concebível que o processo se molde às dificuldades sistêmicas ou à eventual falta de recursos materiais e humanos. A pretensa "celeridade e eficiência administrativa", decorrente do processo de modernização do órgão, não pode justificar que documentos importantes sejam considerados irrelevantes para a comprovação da regularidade e legalidade dos atos.

3.1. A Insuficiência dos "Dossiês" e a Violação ao Direito à Prova: A alegação de que extratos possuem a mesma força probatória que os originais, com base no art. 425, V, do CPC, é inadequada. A inadequação reside no fato de que, na prática, as informações constantes nesses "dossiês" frequentemente não estão em total consonância com os documentos originais ou, de forma ainda mais grave, omitem dados essenciais que seriam encontrados em processos devidamente instruídos.

Para fins didáticos, é fundamental contrastar a insuficiência instrutória com o que seria um auto de infração devidamente formalizado. Em um processo que preza pela regularidade, que contenha, por exemplo, infrações de trânsito de excesso de velocidade flagradas medidores de velocidade, para as quais os instrumentos regulatórios do CONTRAN exigem que estas contenham elementos essenciais (imagem que flagrou o veículo, o tipo de medidor, a validade da aferição do equipamento perante o INMETRO etc), se encontra nos processos administrativos de suspensão do direito de dirigir apenas extratos de autos de infração que não contém tais informações, inviabilizando qualquer análise crítica por parte do administrado e comprometendo o seu exercício de defesa.

Essa discrepância probatória não é mera formalidade; ela representa a supressão de provas essenciais. Portanto, o dispositivo do CPC pode atestar a existência do registro, mas não supre a exigência de seu conteúdo mínimo e de sua conformidade com as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e suas normas regulamentares. A validade da prova não se confunde com a prova da validade do ato.

3.2. O Dever de Autotutela e a Inexistência de Preclusão Administrativa: É crucial ressaltar que, mesmo após esgotadas as possibilidades de recursos no âmbito da aplicação das penalidades de multa (fase que antecede a instauração do processo de suspensão do direito de dirigir), o processo de aplicação da penalidade de multa pode estar eivado de vícios insanáveis que o tornam nulo. Sob esse prisma, o princípio da autotutela, consolidado na Súmula 473 do Supremo Tribunal Federal, é poder-dever da Administração anular seus próprios atos quando eivados de vícios que os tornem ilegais, podendo fazê-lo a qualquer tempo.

Isso significa que não se pode falar em preclusão administrativa para vícios que geram nulidade absoluta. A alegação de que uma nulidade não poderia mais ser discutida na fase do processo de suspensão do direito de dirigir é, portanto, improcedente, ainda mais quando se está diante de um vício que cerceou o direito de defesa do administrado. A instauração de um processo de suspensão com base em uma penalidade de multa nula contamina todo o procedimento subsequente, e a instrução adequada do processo de suspensão serviria, inclusive, como um filtro de legalidade para que a própria Administração exerça seu dever de autotutela.

4. O Ônus da Prova e o Posicionamento Coerente da Jurisprudência:

A presunção de legitimidade dos atos administrativos não é absoluta e não isenta a Administração de seu ônus probatório. Compete ao órgão de trânsito, e não ao cidadão, o dever de demonstrar a regularidade de todo o processo sancionatório. A jurisprudência pátria tem se posicionado de forma coerente nesse sentido. Os tribunais superiores, em importantes precedentes, têm firmado entendimento no sentido de que em processos administrativos para imposição de multa de trânsito, o ônus da prova da regular notificação do infrator compete aos órgãos de trânsito, sendo insuficiente, para tanto, a mera postagem de correspondência.

Em linha com essa orientação, os tribunais estaduais têm reiteradamente rechaçado a validade de provas unilaterais, como "telas de sistema" ou meros registros internos, para comprovar a regularidade de atos administrativos, como a efetiva notificação do infrator. Portanto, registros sistêmicos, desacompanhados de prova do efetivo envio ou recebimento, não constituem prova suficiente da regularidade das notificações.

Nessa mesma esteira, a jurisprudência reforça a invalidade de provas frágeis e a necessidade de comprovação robusta, em conformidade com o entendimento que exige a dupla notificação (da autuação e da penalidade). Tem-se compreendido que a irregularidade na notificação inviabiliza o exercício da defesa e macula de nulidade todo o processo administrativo, inclusive o subsequente processo de suspensão da CNH, exigindo o cancelamento da penalidade aplicada.

Se a jurisprudência exige prova robusta para o ato de notificar, o mesmo rigor se aplica à comprovação da própria materialidade da infração. A ausência dessas comprovações impede o julgamento com base em provas robustas, ferindo de morte o contraditório e a ampla defesa, e impondo penalidades injustas.

5. Conclusão: A Inegociável Primazia das Garantias Constitucionais

A análise do Parecer n. 384/2022 do CETRAN/SC e da prática instrutória adotada nos processos administrativos de suspensão do direito de dirigir do DETRAN/SC revela um conflito inaceitável entre a busca por eficiência administrativa e a salvaguarda das garantias constitucionais do administrado. Embora a modernização e a celeridade sejam valores importantes e louváveis na Administração Pública, eles jamais podem se sobrepor aos princípios do devido processo legal, do contraditório e da ampla defesa, insculpidos na Constituição Federal como pilares de um Estado de Direito.

A presunção de legitimidade dos atos administrativos não pode ser um salvo-conduto para a inércia probatória dos órgãos de trânsito. Pelo contrário, é dever indeclinável da Administração Pública instruir os processos sancionatórios com todas as provas necessárias para demonstrar a materialidade da infração e a regularidade de todos os seus atos, desde a autuação até a notificação da penalidade. A mera apresentação de extratos incompletos, desprovidos de elementos essenciais — a exemplo da falta de imagens de flagrante e informações de regularidade/validade do medidor de velocidade em infrações de excesso de velocidade, por exemplo, — inviabiliza o pleno exercício da defesa e corrompe a essência do processo administrativo justo.

A possibilidade de vícios insanáveis no processo de imposição da penalidade de multa, mesmo após o esgotamento dos recursos administrativos, exige que a autotutela da Administração seja exercida com rigor, garantindo que o processo de suspensão não se fundamente em atos nulos.

A jurisprudência coerente dos tribunais, em suas diversas instâncias, tem exigido que o ônus da prova da regularidade dos atos administrativos de trânsito recaia sobre o órgão autuador, repudiando a insuficiência de meras informações sistêmicas e exigindo a comprovação efetiva da validade dos procedimentos. Essa orientação judicial reafirma a primazia das garantias individuais e a necessidade de um rigor probatório que assegure a lisura e a justiça na aplicação das penalidades, em conformidade com princípios constitucionais inerentes aos processos administrativos em geral.

A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando fundamentada em processos administrativamente frágeis e insuficientemente instruídos, acarreta graves consequências para o cidadão. Não se trata apenas de uma restrição de um direito, mas, em muitos casos, da privação de meios de subsistência, de locomoção para tratamento de saúde, ou do exercício da atividade profissional.

A manutenção de um sistema que permite tais violações sob o pretexto de eficiência administrativa não apenas abala a confiança do cidadão no Poder Público, mas também gera uma onda de judicialização, sobrecarregando o sistema de justiça.

Impõe-se, portanto, a urgente revisão da interpretação contida no Parecer n. 384/2022 e a adoção de uma padronização da instrução processual que concilie a modernidade dos sistemas com a inarredável necessidade de respeito aos direitos fundamentais, garantindo processos administrativos transparentes, justos e que efetivamente permitam a ampla defesa e o contraditório.



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**