



CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO

SILVANA BUENO VENANCIO CUBINES

**BREVE ANÁLISE DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO SOB A
ÓTICA JURÍDICA DA PRESCRIÇÃO QUINQUENAL**

SILVANA BUENO VENANCIO CUBINES

**BREVE ANÁLISE DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO
SOB A ÓTICA JURÍDICA DA PRESCRIÇÃO QUINQUENAL**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Bacharelado em
Direito da Faculdade de Apucarana – FAP,
como requisito parcial à obtenção do título
de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Fábio Yuji Yoshida
Hayashida.

SILVANA BUENO VENANCIO CUBINES

**A BREVE ANÁLISE DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO SOB A
ÓTICA JURÍDICA DA PRESCRIÇÃO QUINQUENAL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Direito da Faculdade de Apucarana – FAP, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito, com nota final igual a _____, conferida pela Banca Examinadora formada pelos professores:

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Me. Fábio Yuji Yoshida Hayashida.
Faculdade de Apucarana

Prof. Esp. Danylo Fernando Acioli
Machado.
Faculdade de Apucarana

Prof. Me. Luiz Gustavo Tizzo.
Faculdade de Apucarana

Apucarana, ____ de _____ de 2019.

A meu filho amado Victor Hugo, luz dos meus dias, motivo maior, amor incondicional.

Clamo ao Senhor que em todos os teus dias Ihe abençoe, Ihe dê saúde, sabedoria e prosperidade e que Deus faça transbordar seu coração de bênçãos.

Que protegido por Ele, sonhe, busque objetivos, na certeza de que tudo vencerá, pois Tudo podemos naquele que nos fortalece. Filipenses 4:13.

AGRADECIMENTOS

Gratidão primeiramente a Deus, pelo sopro da vida, que me permitiu existir, traçar objetivos, lutar e alcançá-los, coberta pela sua benção. Gloria e honra a Ele, que é bom o tempo todo.

A minha família, presente em cada passo deste caminho.

Agradeço com imenso carinho a meus pais, Elverso e Maria, e a meus queridos, Rubens e Helmi, heróis e exemplos que com amor e paciência me acompanharam, incentivaram, abdicaram de tantos finais de semana em que eu ficava trancada estudando e foram sem dúvida alicerces fundamentais para esta conquista.

Também em especial a meu Filho Victor Hugo, e a meu marido Samuel, que além de tudo isto, conviveram comigo estes dias de luta, me apoiando, fortalecendo, animando e me encorajando a seguir.

Agradeço a meu orientador Prof. Fábio Yuji Yoshida Hayashida, pela paciência e pela orientação concedida.

Agradeço com carinho especial a Dr Rita Ravelli, que embora não sendo parte do quadro de direito, prestou todo apoio, atenção e paciência como coordenadora de trabalho de curso.

As amigas de curso, que dividimos tristezas, alegrias, crises de pânico, ansiedade e dr's ao longo do curso. Sem nomeá-las, sabem quem são, irmãs que a faculdade me deu.

Agradeço aos demais professores que nestes 5 anos de graduação, compartilharam seus conhecimentos com carinho e maestria, de forma que esta conclusão se trona-se possível.

Agradeço a todos que de alguma forma, colaboraram para o desenvolvimento deste trabalho de conclusão de curso.

“As leis inúteis debilitam as necessárias.”

Barão de Montesquieu

CUBINES, Silvana Bueno Venancio. **Breve análise das infrações de trânsito sob a ótica jurídica da prescrição quinquenal.** 2019. 68p. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia). Graduação em Direito da Faculdade de Apucarana – FAP. Apucarana-PR. 2019.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo principal as discussões em torno do prazo prescricional e sua incidência sobre as infrações de trânsito. A inercia estatal e seus reflexos sobre os veículos objetos de infração, as consequências aos cofres públicos e ao cidadão, tanto na condição de proprietário, como na condição de condutor infrator. Perecendo o direito estatal sobre a exigibilidade das receitas constituídas, nasce para o infrator o direito a caducidade da cobrança, consoante a aplicação do lapso temporal pela incidência da prescrição. Os reflexos desta lacuna temporal se estendem a jurisdição a fim de promover solução à lide. Cabe ao estado regulamentar de forma objetiva a aplicação dos prazos legalmente instituídos, e, se não possível, regulamentar a isenção dos débitos prescritos, bem como a responsabilidade dos órgãos sobre esta incidência.

Palavras-chave: Infrações. Trânsito. Regulamentação. Prescrição.

CUBINES, Silvana Bueno Venancio. **Brief analysis of traffic offenses from the legal perspective of the five-year prescription.** 2019. 68p. Law Graduation Work (Monograph). FAP – College of Apucarana. Apucarana- PR. 2019.

ABSTRACT

The main objective of this paper is to discuss the prescriptive period and its incidence on traffic violations. State inertia and its repercussions on infringing vehicles, the consequences to the public coffers and to the citizen, both as owner and as a driver. In the event of the State's right to claim the constituted revenues, the offender is entitled to the expiration of the collection, depending on the application of the time lapse due to the incidence of the prescription. The repercussions of this temporary gap extend to jurisdiction in order to promote a solution to the dispute. It is for the state to regulate objectively the application of legally established deadlines, and, if not possible, to regulate the exemption of prescribed debits, as well as the responsibility of the organs on this incidence.

Keywords: Infractions. Traffic. Regulation. Prescription.

LISTA DE SIGLAS

CTB	Código Brasileiro de Trânsito
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
FRN	Fundo Rodoviário Nacional
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
RENACH	Registro Nacional de Carteiras de Habilitação
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RENAINF	Registro Nacional de Infrações de Trânsito
CETTRAN	Conselhos Estaduais de Trânsito
CONTRADIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
JARI	Juntas Administrativas de Recursos de Infrações
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	BREVE ANÁLISE DO SISTEMA VIÁRIO BRASILEIRO	13
2.1	CONTEXTO HISTÓRICO	13
2.2	BREVE PANORAMA DO SISTEMA VIÁRIO.....	16
2.3	AS PENALIDADES DE ACORDO COM O CTB	18
2.4	DA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO.....	21
2.5	ALTERAÇÕES DO DECRETO Nº 9.676, DE 2 DE JANEIRO DE 2019	28
2.6	O PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO DA IMPOSIÇÃO DE PENALIDADE.....	30
3	DA PRESCRIÇÃO.....	39
3.1	DA PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE.....	41
3.2	JURISPRUDÊNCIA RECENTE SOBRE PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE.....	43
3.3	DA PRESCRIÇÃO QUINQUENAL	44
	3.3.1 Resolução nº 619, de 6 de setembro de 2016.....	46
	3.3.2 Lei Nº 9.873, de 23 de novembro de 1999	47
	3.3.3 Resolução nº 06/2011 de 24 nov. 2011.....	48
3.4	DA CONVERSÃO DA MULTA EM TRIBUTO.....	49
	3.4.1 Decadência.....	51
	3.4.2 Projeto de lei nº 1.526/2011 - Prescrição específica para infrações de trânsito	52
3.5	JURISPRUDÊNCIA RECENTE	55
3.6	CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS PELO DESCUMPRIMENTO DOS PRAZOS LEGAIS PELO ÓRGÃO PÚBLICO	56
	4CONCLUSÃO.....	58
	REFERÊNCIAS	60
	ANEXO	65
	ANEXO A – Acordão	66

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho se pauta na relevância jurídica, social e acadêmica dos consequentes reflexos da temática na vida prática de qualquer indivíduo. Destaca-se ainda o fato de tais lides se estenderem para além da demanda administrativa, chegando à tutela jurisdicional para garantir a aplicação do prazo prescricional. Neste contexto, verifica-se que se houvesse a aplicação efetiva da prestação estatal, não seria necessário a sobrecarga do judiciário para discussão do tema.

O presente trabalho objetiva analisar o efeito e as consequências da prescrição sobre as autuações de trânsito, uma vez que, não pode existir uma cobrança eterna sobre o infrator que por vezes, sequer é responsável pelo débito. A pretensão deste artigo, sem querer esgotar o assunto, é mostrar o quanto os aplicadores das normas contribuem para o aumento da incidência da prescrição por mera inércia.

Iniciaremos o estudo com uma breve análise do sistema viário e da complexa evolução da estrutura de trânsito brasileiro. Por conseguinte será apresentado um contexto histórico da origem do sistema viário, desde os primórdios basilares, bem como as evoluções e como foram desenvolvidas as estratégias para harmonização do sistema.

Completando o entendimento, conheceremos as penalidades aplicadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, como forma de coerção, limitando os indivíduos ao cumprimento das normas estabelecidas. No procedimento administrativo de trânsito, cabe destacar a participação da Administração Pública, como titular do poder punitivo e quais as consequências jurídicas acarretadas quando o ente público responsável pelo processo e julgamento das infrações, não exerce suas atribuições dentro do prazo legal.

Para se entender como ocorrem às aplicações das penalidades, faz-se necessário conhecer um pouco da estrutura administrativa do departamento de trânsito, e seu funcionamento básico.

Bem como conhecer as alterações apresentadas pelo novo governo com a implantação de novas normas de autonomia aos órgãos de trânsito no efetivo cumprimento de suas funções.

Conhecendo a estrutura e o funcionamento do sistema viário, passa-se a análise do procedimento de imposição de penalidade pela via administrativa, os prazos inerentes aos processos de notificação, imposição e cobrança das infrações.

Uma vez apresentados estes procedimentos, abordaremos o objetivo deste trabalho, a incidência dos prazos prescricionais sobre o poder de cobrança do estado.

Para esta abordagem analisaremos de forma superficial os institutos da prescrição intercorrente e da prescrição quinquenal. Conhecendo os institutos, abordaremos alguns decretos e resoluções específicos, que impõem limites temporais a atuação do estado, sendo que, se descumpridos, o poder estatal perde o objeto de sua coerção.

A aplicação da prescrição quinquenal, e da prescrição intercorrente traz consequências diretas sobre os casos concretos onde o Estado deve primordialmente estar atento à adequação das normas a convivência em sociedade. Insurgir com penalidades fora do lapso temporal tolerável, pode causar transtornos irreversíveis, tanto ao patrimônio, ao erário público, quanto ao cidadão, vítima do retardo estatal.

Em caso de não pagamento da infração aplicada, o débito de multa pode ainda constituir um debito tributário, com as consequentes penalidades reflexas. Mesmo em caso de conversão da multa em tributo, ainda persiste o prazo limitado para atividade estatal, que em caso de inercia, culmina em decadência, qual seja, perca do poder de cobrança do estado.

Quanto ao método de pesquisa empregado, foram utilizadas pesquisas bibliográficas, jurisprudências e legislativas, bem como ainda, uma breve apresentação das resoluções mais pertinentes ao tema. Utilizou-se o método dialético, quanto a análise da evolução e constante mudança da sociedade, e o o método dedutivo, para análise dos regimentos apresentados.

Conforme exposto, o objetivo geral desta pesquisa é analisar a influência do prazo prescricional, a partir do momento em que se caduca o direito de exigibilidade, bem como as consequências e reflexos, do ponto de vista do Direito de Trânsito, da inercia que extrapola o lapso temporal permitido.

Através desta pesquisa se busca como objetivo específico responder se devem os órgãos administrativos seguir os prazos prescricionais e em caso de descumprimento dos normativos estudados, quais as consequências e efeitos deste descumprimento para a vida em sociedade e qual a consequência da inercia dos órgãos do sistema nacional de trânsito titulares do poder estatal.

Para tal conclusão será apresentado um breve histórico do panorama viário brasileiro e seu funcionamento no ordenamento social e jurídico brasileiro, estudando o projeto de lei que tramita no senado objetivando dar mais eficiência à ação estatal, e que pretende normatizar o prazo prescricional, e serão avaliadas as influencias que a prescrição exerce sobre os débitos e penalidades atualmente existentes.

Concluindo a importância do tema, serão abordados julgados recente sobre o tema, e a posição majoritária a respeito das consequências da inercia dos órgãos da administração pública.

Através da análise dos referenciais pertinentes ao tema, busca-se uma conclusão a problemática da lentidão estatal na aplicação do princípio da celeridade processual, onde escoado o lapso temporal, sem o devido processo estabelecido, cabe ao Estado arcar com a prescrição em face da cobrança, que passa a ser indevida pelo indivíduo infrator.

Encerra-se o presente trabalhando de conclusão de curso, apresentando os motivos pelo qual devem respeitados os prazos pertinentes, de forma que se mantenha uma segurança jurídica na aplicação das penalidades.

2 BREVE ANÁLISE DO SISTEMA VIÁRIO BRASILEIRO

A invenção da roda foi o primeiro grande passo que revolucionaria o universo dos transportes, contudo, ao inventar o veículo, não se imaginava a prospecção de que haveria tamanha multiplicação deste meio de transporte ao longo do tempo. Tamanha variedade trouxe também inovações viárias para acomodar o trânsito constante dos inúmeros veículos que foram se aglomerando conforme a modernidade chegava¹.

Obviamente, para o melhor controle e organização de tamanha diversidade em circulação e tráfego terrestre tornaram-se necessárias a criação de regras, normas, sinalizações e fiscalizações, trazendo a sociedade equilíbrio e segurança na locomoção.

2.1 Contexto histórico

Dados históricos apresentam os primeiros registros de estradas e veículos, na Vila Ápia, em 312 a.C., pelos Romanos. Datam desta época os primeiros marcos quilométricos, as sinalizações e indicações de sentido, bem como as primeiras regulamentações de tráfego, uma vez que o império Romano via a necessidade de solucionar os problemas causados pelo uso e circulação nas vias.

No século XVIII -1747 - a França cria a Escola de Pontes e Estradas que através do sistema inglês de drenagem do solo, apresenta uma nova estrutura de pavimentação com pedrinhas e cascalho, visando melhoria da qualidade das vias públicas. No século XIX, surgem as estradas de ferro, trazendo no transporte ferroviário, uma nova opção barata e cômoda. Londres inaugura em 1863, o primeiro metrô, objetivando diminuir o tráfego de pedestres e veículos nas ruas.²

As viagens entre as capitânicas eram longas e perigosas, feitas vezes por via marítima, o que tornava o transporte oneroso e cansativo. Confirmam-se facilmente estas premissas com uma breve leitura da história do Brasil. Em 1881, sob a direção do Barão Ramiz Galvão, no catálogo de Exposição de História do Brasil, já se

¹ BRUNS, César. **Trânsito, cidadania e meio ambiente**. Curitiba: TECNODATA, 2006. 30p.

² BERWIG, Aldemir. **Direito do trânsito** – Ijuí: Ed. Unijuí, 2013. – 102 p. (Coleção educação à distância. Série livro-texto). p.19.

registravam mais de quatrocentas obras sob estradas de ferro o catálogo da exposição de história do Brasil.

Após isso cresceram rapidamente os meios de transporte e os estudos sobre estes. Registra-se que a primeira republica construiu cerca de 22 mil quilômetros de vias férreas, que logo após foram substituídas pelo favoritismo as estradas de rodagem.³

O primeiro plano ferroviário reconhecido no Brasil foi o Decreto n. 101, de 31 de outubro de 1835, expedido em nome do Imperador pelo Regente Diogo Antônio Feijó e subscrito pelo Ministro da Justiça, e interino do Império, Antônio Paulino Limpo de Abreu. O projeto visava ligar a capital do império – Rio De Janeiro - á capitais de três principais províncias: Salvador, capital da Bahia; Ouro Preto, capital de Minas Gerias e Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, ligando por trilhos as regiões Sul, Sudeste e Leste. Além de Florianópolis e Vitória, caso as ferrovias seguissem pelo litoral ou São Paulo e o interior de Santa Catarina, caso seguissem pelo planalto. Sempre remetida ao regente, o Decreto acabou conhecido como decreto Feijó.⁴

O tronco ferroviário era ponto culminante para a colonização e os primeiros escoamentos mercantis. Projetava-se o primeiro sistema viário interligando e encurtando as distancias e facilitando o transporte.

A primeira Estrada de Ferro, com 14,5 km de extensão, foi inaugurada em 1854. A locomotiva “Baroneza”, nome dado em homenagem a esposa do Barão de Mauá, percorreu o trecho em 23 minutos, perfazendo uma velocidade média de 38km/h. Esta ferrovia ligava o distrito de Raiz Da Serra, próximo a Petrópolis, ao Rio De Janeiro. Nos grandes polos, como São Paulo e Rio De Janeiro, destacavam-se os meios de transporte coletivos. No Rio De Janeiro o Decreto nº 1.733, de 12 de março de 1856, regulamentava a primeira concessão de transportes urbanos que se locomoviam com a ajuda de animais sobre trilhos de ferro. Em São Paulo, a crescente frota de bondes elétricos, a partir de 1900, e ônibus da GM, a partir de 1934, passam a integrar o cenário viário.⁵

³ COIMBRA, Crésio. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro, CEDOP, 1974, p.17.

⁴ FEIGELSON, Bruno. **Curso de Direito Minerário**. 3. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. p.282

⁵ BERWIG, 2013, p. 20.

A ferrovia seria um marco econômico, social e nos costumes.⁶ A evolução dos transportes foi um dos três grandes pilares da revolução industrial. Como efeito direto do movimento pode-se rapidamente observar que a evolução trouxe:

“Mais estradas, canais, melhores portos, veículos que toleram cargas pesadas e altas velocidades”.⁷

Logo o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, vem como o primeiro regulamento para o transporte de mercadorias ou passageiros através de automóveis industriais, entre os Estados da União. Após este, diversas transformações econômicas, políticas e sociais influenciaram significativas mudanças. Após o decreto legislativo nº 4.460 de 11 de janeiro de 1922, vedava a circulação de carros de boi pelas estradas de rodagem e regravava a carga máxima permitida aos veículos.⁸

Em 24 de julho de 1928 o decreto nº 18.323 regulamentava a sinalização viária, a circulação de automóveis no território nacional, a segurança no trânsito e a fiscalização policial nas estradas de rodagem, sendo então instituída por Washington Luis Pereira de Souza, Presidente da República à época, a Polícia Rodoviária Federal. Em 28 de janeiro de 1941 o Decreto-Lei nº 2.994, institui o primeiro Código Nacional de Trânsito, que teve a curta duração de oito meses sendo revogado em seguida pelo Decreto-Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941, que trouxe a redação do novo Código criando subordinado ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Em setembro de 1966 a Lei nº 5.108, promulga o segundo Código Nacional de Trânsito, alterado pelo Decreto nº 237/1967. A Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que passou a vigorar a partir de 22 de janeiro de 1998.⁹

A primeira grande transformação surge na década de 70, quando os ônibus surgem como principal meio de transporte coletivo, substituindo os bondes. A partir de 2005 eclode a segunda grande transformação na estrutura viária quando o transporte individual alcança e passa a ultrapassar o uso do transporte público.

⁶ IGLESIAS, Francisco. **Revolução Industrial**: coleção tudo é história. Brasiliense; 1986 p. 56

⁷ *Ibidem*, p. 91

⁸ BERWIG, 2013, p. 21

⁹ BAZANI, Adamo. **A história das leis de trânsito e o transporte público auxiliando na diminuição dos acidentes**. Diário do transporte, 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

Esta transformação teve grande influência após a criação do Plano Rodoviário Nacional, em 1944, e do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), que passou a destinar recursos ao Departamento Nacional de Estradas e Rodagens. Em 1967, a criação do Ministério dos Transportes e a constituição do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot) constituído de diversos especialistas brasileiros, fez seu primeiro trabalho de grande amplitude consolidando o modelo viário introduzindo no Brasil técnicas de planejamento de transportes que vinham sendo aplicadas nos países desenvolvidos.¹⁰

2.2 Breve panorama do sistema viário

No desenvolvimento diário da humanidade, é de suma importância destacar o papel fundamental do sistema viário. A movimentação, locomoção e transportes influenciam diretamente, tanto social quanto economicamente a vida em sociedade. Mister se faz, diante do desenvolvimento e crescimento dos polos urbanos, a implantação de fatores normativos e políticas de organização no deslocamento e uso das vias, de modo a garantir que os cidadãos tenham segurança e eficácia nesta movimentação, preservando a qualidade de vida e respeitando ao direito de ir e vir de cada cidadão.

As necessidades humanas e a constante evolução dos interesses econômicos, sociais, culturais, políticos, educacionais entre outros, encontram nas vias de circulação, base essencial para o desenvolvimento da sociedade.

Percebe-se a gigantesca influência das estradas atualmente, uma vez que praticamente todos os setores interligam-se de alguma forma a dependência da malha viária. Não se deve abrir mão, da funcionalidade e efetividade nas vias de circulação, uma vez que o sistema de mobilidade deve oferecer segurança, e condições adequadas para o trânsito tanto de veículos, quanto de pedestres.¹¹

Faz-se necessário equilibrar o tráfego a circulação. A efetividade do sistema viário está intimamente ligada à ideia de conseguir unir o trânsito, a segurança, e o escoamento de forma menos onerosa e mais prática possível. A malha viária deve ser

¹⁰ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013. p. 26.

¹¹ BERWIG, 2013, p. 42.

uma via de escoamento fácil para o progresso da nação, e criar normas dinâmicas compatíveis e adequadas a esta funcionalidade, sem deixar de lado a segurança.

Para suprir esta efetividade, surgiu o Código de Trânsito Brasileiro, objetivando regular a relação entre veículos e pedestres, tanto nas áreas urbanas como nas áreas rurais. Este código trouxe regras para a circulação e locomoção, bem como trouxe normas e diretrizes ao comportamento dos condutores e pedestres, estabelecendo penalidades para desincentivo de condutas inadequadas que coloquem a vida dos demais em risco.

Desta forma, garante a cada cidadão um trânsito seguro, humanizando e educando as novas gerações para conscientização de seus deveres e direitos, junto ao trânsito, é necessário que a sociedade compreenda a desigualdade existente entre os vários indivíduos: o pedestre, o motorista, o ciclista e vários outros, como leciona Vasconcellos:

“O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa”.¹²

No direito administrativo, o dever de agir do Estado para garantir a cidadania e dignidade da pessoa humana, fundamenta a realidade absoluta de que o direito de ir e vir do ser humano devem ser considerados para além do direito de ir e vir dos veículos. O direito constitucional nos elenca como direito fundamental o direito de ir e vir de todo cidadão, mas não em detrimento da segurança e da função social do trânsito.¹³ Logo, conforme apresentado, fica claro que se trata o direito de trânsito de matéria de direito público.

As normas jurídicas estabelecidas através do código de trânsito visam garantir o equilíbrio entre esta movimentação geral, de ciclistas, pedestres, veículos, entre outros, por meio da tutela do Estado sobre o sistema viário. A relação entre veículos e seres humanos, e a multiplicação crescente dos veículos, exige que sejam adequados novos planejamentos e políticas públicas para garantir a efetividade do sistema.

Leciona o mestre Nei Pires Mitidiero, sobre o objetivo das normas de trânsito na garantia destes preceitos argumentando que estas:

¹² VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. Editora Brasiliense, 2017. p. 19.

¹³ *Ibidem*, p. 22.

Visam à segurança dessas pessoas, à incolumidade delas, dos animais, dos veículos, demais bens públicos e privados e do meio ambiente, restando fundadas no direito público em virtude da “bastante” intensidade do interesse do Estado no objeto de tais normas, ou seja, na regulamentação das preditas movimentação e imobilização viária¹⁴.

O Trânsito consiste num ambiente natural, transformado num espaço específico para circulação, de forma segura, que torne possível e conveniente a convivência dos diversos meios de transporte, por meio de regras específicas que mantenham o controle desta circulação ainda quando inexistente a pavimentação ou mesmo a sinalização destas vias.

É importante analisar a necessidade destas regras visando à garantia geral da sociedade. O Código de Trânsito Brasileiro, como demais normas de controle social estabelece sanções para cada tipo de comportamento inadequada na direção de um veículo. Para tanto se faz necessário uma subdivisão das infrações de acordo com a gravidade de cada uma delas, tema que passarei a abordar melhor no próximo capítulo. Através da aplicação destas sanções o sistema viário consegue estabelecer um equilíbrio entre o uso de veículos, cargas, transporte e pedestres, precavendo-se ainda a minimizar danos ao ambiente.

Como exemplo desta normatização temos na América do Sul, o Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre firmado entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Uruguai e Peru, em Santiago do Chile, em 1989, que rege o transporte rodoviário regulamentando os direitos e as obrigações no trânsito de caminhões em viagens entre os países consignantários.¹⁵

2.3 As penalidades de acordo com o CTB

As penalidades surgem do desrespeito às diretrizes para o trânsito seguro e eficiente ou qualquer preceito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito),

¹⁴ MITIDIERO apud BERWIG, 2013. p. 38.

¹⁵ CASTIGLIONI, José Antonio de Mattos; PIGOZZO, Liomar. **Transporte e distribuição**. 1. ed. São Paulo: Érica, 2014. p. 37.

conforme conceito do art.161 do CTB¹⁶. Para escapar de ser surpreendido pelo cometimento de uma infração, basta estar atento as orientações de trânsito e afins.

A verificação do descumprimento de norma que caracteriza infração pode ser feita por agente ou servidor público dotado de poder para tal ato, por dispositivos tecnológicos, como radares, câmeras, ou ainda por outros aparelhos eletrônicos disponíveis.

O Código de Trânsito Brasileiro tem um capítulo que trata especificamente das penalidades a partir do Artigo 256.

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.¹⁷

Cada categoria impõe um valor diferente a cada grupo de multa, conforme estabelece o artigo 258. Porém este valor pode ser agravado, de acordo com a gravidade da infração, como no caso de dirigir sob efeito de álcool, infração em que a penalidade - multa pode ser multiplicada em dez vezes e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, além de, no caso de lesão corporal grave ou homicídio culposo, sem intenção de matar, pena de reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos);

II - infração de natureza grave, punida com multa no valor de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos);

III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos);

¹⁶ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

¹⁷ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos).¹⁸

De acordo com a gravidade de cada comportamento, as infrações se subdividem e aplicam pontuações distintas a cada grupo de risco, conforme se verifica no artigo 259.

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:
I - gravíssima - sete pontos;
II - grave - cinco pontos;
III - média - quatro pontos;
IV - leve - três pontos.¹⁹

Atualmente as infrações mais cometidas são o desrespeito à sinalização e o excesso de velocidade. “Entre as autuações mais comuns estão excesso de velocidade, farol baixo desligado, ultrapassagem em local proibido e falta de licenciamento”.²⁰

Como meio de coerção, o CTB estabelece estes diversos meios de penalidades, além de medidas administrativas estabelecidas pelo Sistema Nacional de Trânsito, elencadas no artigo 269.

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:
I - retenção do veículo;
II - remoção do veículo;
III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;
V - recolhimento do Certificado de Registro;
VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
VIII - transbordo do excesso de carga;
IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

¹⁸ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

¹⁹ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

²⁰ BRASIL. Ministério da justiça e segurança pública. Polícia rodoviária federal. **Relatório**. Disponível em: < <https://www.prf.gov.br/portal/estados/parana/noticias/conheca-as-20-multas-mais-comuns-nas-rodovias-federais-do-parana>>. Acesso em: 20 nov. 2018.

XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.²¹

A depender da gravidade da infração, haverá casos em que o proprietário do veículo será notificado da imposição de uma infração de trânsito, podendo no prazo legal estabelecido, indicar o condutor responsável pelo cometimento da infração.

Embora o CTB preceitue o a aplicação das normas e penalidades, visando à construção de um Sistema Nacional de Trânsito coerente, conciso, englobando os órgãos e entidades da União, do Distrito Federal e dos municípios, objetivando o desempenho das funções de administração, normatização, planejamento tanto das vias como dos condutores, só se é possível e efetivo ao sistema havendo uma razoabilidade na duração do processo, afinal o infrator não pode perpetuar na dúvida de ser imputada a ele uma infração sem previsão de prazo para aplicabilidade.

2.4 Da estrutura administrativa do departamento de trânsito

O código de trânsito brasileiro estabelece a divisão estrutura e competência dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. O órgão máximo executivo desta estrutura é o Departamento Nacional De Trânsito (DENATRAN). Sua sede é em Brasília, e o órgão possui autonomia técnica e administrativa sobre todo o território nacional. O Departamento tem suas normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN. Suas atribuições estão estabelecidas no Art. 19, do CTB e entre elas estão, como exemplo o combate à violência no trânsito, a implantação e supervisão de projetos e programas ligados à educação, engenharia, policiamento e administração, objetivando uniformizar os procedimentos, estabelecendo normas sobre a formação dos condutores, expedição de carteiras de habilitação, registro e licenciamento de veículos, entre outros, conforme se pode verificar *in verbis*.²²

²¹ BRASIL. **Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

²² BRASIL. **Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;
II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;²³

Usando para tanto os meios possíveis e disponíveis ao poder estatal, visando maior eficácia aos procedimentos. De modo que a política nacional de trânsito seja isonômica e distribuída em todas as unidades federativas.

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito.²⁴

Tal articulação do sistema nacional de trânsito aliado a políticas de segurança e campanhas institucionais tem todo um trabalho voltado à conscientização e proteção da harmonia no trânsito.

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;
V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento.²⁵

Cabendo ainda a este sistema a apuração, prevenção, repreensão, de modo a estabelecer um sistema preventivo de garantia de segurança ao trânsito.

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual

²³ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

²⁴ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

²⁵ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal.²⁶

Visando que os procedimentos para obtenção da carteira Nacional de Habilitação ocorram de forma eficiente, justa e transparente.

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH);

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM);

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito.²⁷

Mantendo atualizados e organizados os cadastros e demais informações que tragam segurança jurídica a atuação do órgão.

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração do registro das infrações de trânsito, da pontuação e das penalidades aplicadas no prontuário do infrator, da arrecadação de multas e do repasse de que trata o § 1º do art. 320;

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema.²⁸

Mantendo a conexão de informações entre os órgãos para devida aplicação do efetivo processo legal em todas as esferas necessárias.

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdo programáticos para a educação de trânsito;

²⁶ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

²⁷ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

²⁸ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito.²⁹

De modo que se divulgue a importância de uma conscientização no trânsito, tanto para pedestres, quanto para motoristas a fim de que o trânsito seja seguro e harmonizado.

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

Através de decretos, resoluções ou normativos que uniformizem a aplicação das normas em todo o sistema nacional de trânsito, é possível verificar a harmonia institucional entre os órgãos e a aplicação efetiva das normas e seu regramento.

XX – expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal ou a entidade habilitada para esse fim pelo poder público federal;

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito.³⁰

Propondo aos estrangeiros a facilitação dos procedimentos inerentes a conversão internacional necessária aos métodos nacionais.

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

²⁹ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

³⁰ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional.³¹

Por meio de tecnologias e estudos que incorporem ao sistema as mudanças indispensáveis e regulamentações para atualizações dos métodos de aplicação, fiscalização, e operação das normas.

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;
XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.³²

Viabilizando o meio jurídico adequado para cada caso concreto, bem como a efetividade da aplicação da sanção de cada infração considerada individualmente.

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.
XXX - organizar e manter o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF).³³

De forma que o sistema não padeça de falta de regulamentação ou suporte jurídico em todos os âmbitos, de forma organizada e sistematizada.

Faz-se necessário uma breve compreensão da sistemática do órgão máximo de trânsito, para ser possível o entendimento dos procedimentos inerentes à aplicação de infrações, como se originam, quais normativos obedecem, para que se conclua a forma pela qual a prescrição atua diretamente sobre a inépcia estatal.

A partir do Artigo 5º o CTB orienta sobre as disposições do Sistema Nacional de trânsito:

³¹ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

³² BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

³³ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.³⁴

Ou seja, pela atuação conjunta dos órgãos responsáveis pelo sistema nacional de trânsito, é que são emanadas as orientações e diretrizes que garantem a efetividade do conjunto. Ainda, a partir do artigo 6º, são estabelecidos os objetivos básicos da política nacional de trânsito, buscando facilitação dos procedimentos sem prejuízo a segurança do sistema.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.³⁵

E a partir do artigo 7º institui o CONTRAN, órgão máximo normativo e consultivo - os conselhos estaduais, e órgãos subordinados.

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

³⁴ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

³⁵ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 set. 2019.

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.³⁶

Bem como, indicando o estabelecimento de regulamentação ao limite jurisdicional de cada órgão subordinado.

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.³⁷

Cabe a estes órgãos fiscalizar, verificar e analisar o exercício das atividades privadas sujeitas ao poder de polícia. Vale aduzir, por fim, que as sanções administrativas têm usualmente caráter pecuniário (multas), mas podem assumir outras formas, como a cassação de licenças, a suspensão ou interdição de atividades, a apreensão ou destruição de produtos ilegais, a proibição de contratar com o Poder Público, entre outras. Por evidente, nenhuma punição de ilícito administrativo poderá ter caráter perpétuo ou de qualquer outro modo contrariar o art. 5º, inciso XLVII, da Constituição Federal.³⁸

Art. 9º O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União. A estrutura administrativa do Contran será composta por representantes de diversos setores e presidida pelo dirigente do Denatran.

Fica ainda estabelecido a composição do órgão supremo nacional, seus membros e modo de direção.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:
III - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;
IV - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;
V - um representante do Ministério do Exército;

³⁶ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 nov. 2018.

³⁷ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 nov. 2018.

³⁸ BINENBOJM, Gustavo. **Poder de polícia, ordenação, regulação**: transformações político-jurídicas, econômicas e institucionais do direito administrativo ordenador. Belo Horizonte: Fórum, 2016. 380 p. p.105.

VI - um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;
 VII - um representante do Ministério dos Transportes;
 XX - um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito
 XXII - um representante do Ministério da Saúde.
 XXIII - um representante do Ministério da Justiça.
 XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça.
 XXIV - 1 (um) representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
 XXV - 1 (um) representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).³⁹

Arguida a competência máxima do órgão, bem como sua abrangência e sua responsabilidade, é possível entender os normativos elencados na resolução 06/2011 do CONTRAN, como a prescrição quinquenal e avaliar as consequências plausíveis sobre a inércia do estado e suas implicações quanto as infrações aplicadas.

2.5 Alterações do decreto nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019

Com a extinção de alguns ministérios e remanejamento de outros pela nova coordenação presidencial, em 02 de Janeiro de 2019 o presidente da república em exercício sancionou o decreto nº 9.676 que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura.⁴⁰

Este decreto alterou a competência da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres para:

Art. 25. À Secretaria Nacional de Transportes Terrestres compete:
 VI - propor diretrizes e orientar planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do sistema nacional de trânsito;
 XII - assessorar e subsidiar tecnicamente o Ministro de Estado em sua participação no CONTRAN e supervisionar os trabalhos da Secretaria-Executiva desse do DENATRAN junto ao Conselho; e
 XIII - supervisionar as atividades do Departamento Nacional de Trânsito no exercício de suas competências, particularmente quanto às ações de segurança viária e veicular e de educação para o trânsito.⁴¹

³⁹ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 nov. 2018.

⁴⁰ BRASIL. **Decreto nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019**. Legislação informatizada. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9676.html>. Acesso em: 20 abr. 2019.

⁴¹ BRASIL. **Decreto nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019**. Legislação informatizada. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9676.html>. Acesso em: 20 abr. 2019.

Ademais no art. 29º acrescenta competências extras imbuídas ao DENATRAN:

Art. 29. Ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, órgão subordinado à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, cabe exercer as competências estabelecidas no art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e, especificamente:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder a supervisão, a coordenação, a correção dos órgãos delegados e dos demais órgãos e entidades integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, quanto ao controle e a fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito, do Programa Nacional de Trânsito, da legislação e das normas de trânsito;

III - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio ou a Administração Pública ou privada, referente à segurança do trânsito;

IV - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;⁴²

Logo, o novo dispositivo traz um reforço do DENATRAN, quanto à fiscalização e cumprimento objetivo das normas anteriormente entabuladas.

V - expedir a permissão internacional para conduzir veículos e o Certificado de Passagem nas alfândegas, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VI - promover e fomentar a adoção de programas e ações de segurança viária, de segurança veicular, de educação para o trânsito, bem como para a integração dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e das informações técnicas e gerenciais;

VII - propor acordos de cooperação com organismos nacionais e internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e à educação de trânsito;

VIII - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN; e

IX - desempenhar as atividades de Secretaria-Executiva do CONTRAN.⁴³

⁴² BRASIL. **Decreto nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019.** Legislação informatizada. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9676.html>. Acesso em: 20 Abr. 2019.

⁴³ BRASIL. **Decreto Nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019.** Legislação informatizada. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9676.html>. Acesso em: 20 Abr. 2019.

De forma que o CONTRAN passou a contar com um apoio específico e direcionado a suporte do órgão reforçando o funcionamento eficaz do sistema nacional.

Neste sentido, seguia o projeto de lei 5453/2005 que visava a transformação do status jurídico-institucional do DENATRAN de Departamento à condição de autarquia.⁴⁴ Tal condição traria ainda mais independência a aplicação dos normativos regulamentadores expedidos pelos órgãos aliados. Porém em 18 de março de 2019, o atual presidente da câmara dos deputados Rodrigo Maia, arquivou definitivamente o projeto, extinguindo a pretensão.

Faz-se necessário uma previa explicação da organização do sistema bem como de suas competências para melhor explanar o procedimento de autuação e chegar ao objeto deste trabalho, a prescrição do poder punitivo do estado em face da sistemática efetiva da aplicação das penalidades.

2.6 O procedimento administrativo da imposição de penalidade

Com o crescente número de veículos e condutores, aumentam também o número de recursos de trânsito visando o cancelamento das penalidades impostas. O excesso de resoluções e medidas provisórias sobre o assunto, bem como o verdadeiro abuso por parte de alguns agentes, faz com que este número cresça demasiadamente.

Amparado pelo artigo 5º, LV, da carta magna de 1988, que assegura o contraditório e a ampla defesa, os recursos visam aos condutores, oportunidade de explicar falhas. Desta forma, os que se sentem lesados em seus direitos, seja por irregularidades na aplicação da infração, ou por inconsistência das informações ali prestadas, podem buscar a tutela recursal como caminho alternativo de defesa.⁴⁵

As condutas, os atos e atividades administrativas de todos que exercerem funções do poder público devem ser baseadas nos princípios que estão expressos ou

⁴⁴ BRASIL. **Projeto de Lei (PL) 5453/2005**. Proposições câmara. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=315943&filename=Tramitacao-PL+5453/2005>. Acesso em: 18 Abr. 2019.

⁴⁵ CECCHETTO, Roger Mendes. **Processo administrativo punitivo de trânsito cassação e suspensão de CNH**. Disponível em: <<http://www.oabbnu.org.br/attachments/article/5890/Material%20Palestra%20Processo%20Administrativo%20Punitivo.pdf>>. Acesso em: 16 ago. 2018.

não na Constituição Federal ou provenientes do nosso sistema político, que juntos regulam os processos administrativos no âmbito federal.⁴⁶

As sanções administrativas constituem, em regra, medidas aflitivas impostas ao particular como retribuição pelo descumprimento das conformações jurídicas a sua liberdade ou propriedade. Sua finalidade é punir o infrator pela violação da norma e, ao mesmo tempo, funcionar como um desincentivo à prática de outras infrações, pelo próprio ou pelos demais membros da coletividade.⁴⁷

O direito à propriedade não é absoluto. Embora se valha de diversos meios para uso de seu veículo, o indivíduo está obrigado a cumprir determinadas regras e normas para um trânsito seguro e não caótico. Para chegar a este resultado cabe ao Estado, por meio de seus atributos e agentes fiscalizadores, verificar e fazer cumprir as regras estabelecidas.

Pelo atributo da exigibilidade, a Administração se vale de meios indiretos de coação. Cite-se, como exemplo, a multa; ou a impossibilidade de licenciamento do veículo enquanto não pagas as multas de trânsito.⁴⁸

Estes meios viabilizam o trabalho do estado, bem como a segurança das vias, do trânsito e dos pedestres, harmonizando a relação e convivência destes, para um crescimento direcionado e consciente do tráfego.

Então, como dito alhures, o particular pode utilizar a via pública para trafegar em seu automóvel, mas deve respeitar as regras de trânsito para garantir uma melhor utilização desse bem.⁴⁹

Aqui se verifica a atividade do poder de polícia do Estado sobre os indivíduos, garantindo a liberdade de circulação, forçando o cumprimento das regras estabelecidas. Aquele que por ventura as descumpre, está sujeito à sanção correspondente e até mesmo a perda da habilitação, conseqüente resultado do desrespeito às normas estabelecidas. Podemos verificar a atuação do poder de polícia, consoante a lição do mestre Gustavo Binbenbojm:

⁴⁶ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 31.ed. p.87. São Paulo: Malheiros, 2005.

⁴⁷ BINENBOJM, 2016. p. 328.

⁴⁸ DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella. **Direito administrativo**. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 164.

⁴⁹ CARVALHO, Matheus. **Manual de direito administrativo** 3. ed. rev. ampl. e atual. Salvador: Jus PODIVM, 2016. p.184.

Assim, a polícia de segurança pública, a polícia administrativa de trânsito e os serviços públicos de transportes coletivos constituem atividades administrativas exigidas pelo direito de ir, vir e permanecer dos cidadãos. A polícia administrativa de trânsito constitui caso exemplar de atividade de ordenação do direito fundamental de ir, vir e permanecer, cuja finalidade é assegurar e promover a própria liberdade de locomoção.⁵⁰

Este poder de polícia embora objetive estabelecer uma convivência harmoniosa e segura, deve obedecer ao procedimento administrativo correto positivado para que suas atribuições sejam validas. Em algumas hipóteses, este poder de polícia ensejará entre seus entes federativos competências concorrentes. Para estas condições José dos Santos Carvalho Filho leciona que:

Nessas hipóteses, os entes federativos interessados firmarão convênios administrativos e consórcios públicos para atenderem aos objetivos de interesse comum. No caso do trânsito, por exemplo, é comum a celebração de tais ajustes, visto que há infrações sujeitas à fiscalização federal, estadual e municipal, sendo, então, conveniente uma atuação conjunta para conquistar maior eficiência. No que toca à segurança viária (vias públicas e mobilidade urbana), a Constituição definiu que o poder de polícia na fiscalização compete aos Estados, Distrito Federal e Municípios, por meio de seus respectivos agentes de trânsito.⁵¹

O CTB estabelece em seu artigo 281 e 282, o devido processo administrativo legal para a imposição das penalidades de trânsito:

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

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação.

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.⁵²

⁵⁰ BINENBOJM, 2016. p. 44.

⁵¹ FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 30. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Atlas, 2016. p. 145.

⁵² BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 nov. 2018.

É extremamente relevante considerar que é necessário que o proprietário do veículo ou o infrator, sejam notificados e tenham conhecimento da imposição da infração que resultou em penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade.

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor.⁵³

O condutor deve como preceito legal de garantia de ampla defesa ser devidamente notificado dentro dos prazos pertinentes para que possa exercer seu direito ao contraditório.

Todo o procedimento administrativo deve ser composto de pelo menos três partes, sendo elas a instauração, a instrução e o julgamento. A instauração envolve o conhecimento dos interessados, a segunda fase instrutória baseia-se na coleta de informações dos fatos, coletando e produzindo provas, e finalmente a decisão analisa todo o conjunto de informações que motivam a decisão, e posteriormente abarcando o recurso.⁵⁴

Conforme leciona Osório, dentro das relações processuais, existem procedimentos, ritos e formas ordenadas que conduzam a pretensão punitiva do Estado. Não basta apenas analisar as garantias procedimentais ou processuais, mas sim deve-se avaliar, como um todo, as garantias básicas do sistema administrativo repressivo, o que tange aos processos administrativos, mesmo em que se trate de processos judiciais.⁵⁵

⁵³ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código De Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/LEIS/L9503.htm >. Acesso em: 26 nov. 2018.

⁵⁴ JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de direito administrativo**. 7. ed., rev. atual. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011. p.47

⁵⁵ OSÓRIO, Fábio Medina. **Direito administrativo sancionador**. 2. ed. rev., atual. e ampl São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.p.476

Na visão de Simões o processo administrativo é o conjunto de atos e fatos jurídicos que, seguindo uma determinada sucessão ordenada, direcionam-se à produção de determinado ato administrativo, observando sempre à satisfação do interesse público.⁵⁶

Já segundo Assis, o processo administrativo é o conjunto de atos correlacionados para a obtenção de decisão sobre uma controvérsia no campo judicial ou administrativo.⁵⁷

Deixando evidente que cabem ao infrator duas notificações, uma pela autuação, que deverá ser julgada pela autoridade competente, outra pela infração imposta, lançada apenas após o julgamento da autuação existente.⁵⁸

Como já garantido constitucionalmente, ninguém pode ser privado do contraditório e ampla defesa, podendo, neste período, depois de notificado da infração, o proprietário, ou condutor, apresentar aos respectivos órgãos administrativos de trânsito, suas razões e contrarrazões do fato.

No posicionamento de Krigger, entende-se que o de trânsito possui cinco fases distintas de aplicação de procedimentos, quais sejam: a instauração; a instrução; a defesa; o relatório e o julgamento. De modo que sempre deve-se utilizar a lei de trânsito fundamentada no princípio da especificidade para regulamentar o processo e apenas quando esta não for suficiente faz-se necessário utilizar de modo subsidiário as regras de direito administrativo.⁵⁹

O processo de aplicação das infrações de trânsito deve seguir o que é pré-estabelecido tendo como alicerce fundamental o respeito aos princípios vetores, os procedimentos administrativos interligados aos institutos do contraditório e da ampla defesa, e assim estabelecer o devido processo legal no âmbito administrativo.⁶⁰

O procedimento deve inicialmente ser instaurado pela autoridade de trânsito no prazo máximo de trinta dias logo após a data que for lavrada a suposta infração de

⁵⁶ SIMÕES, Mônica Martins Toscano. **O processo administrativo e a invalidação de atos viciados**. São Paulo: Malheiros, 2004.p. 38.

⁵⁷ ASSIS, Jorge César de. **Curso de direito disciplinar militar: da simples transgressão ao processo administrativo**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2009.p.200.

⁵⁸ RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. São Paulo, 2006. p. 705.

⁵⁹ KRIGGER, Ilson Idalécio Marques. **Processo administrativo e defesa do infrator no novo código de trânsito brasileiro**: incluindo a lei nº 9.503/97 anotada. 3.ed Porto Alegre: Síntese, 2000. p.120

⁶⁰ MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**: (direito de trânsito e direito administrativo de trânsito). Rio de Janeiro: Forense, 2005. P 87

trânsito e expedindo a notificação ao infrator, para que este tenha oportunidade de colacionar sua defesa por escrito sempre observado o princípio do contraditório.⁶¹

Neste sentido já existe posição pacificada do STJ, inclusive sumuladas, retificando que:

“Súmula 312: No processo administrativo para imposição de multa de trânsito, são necessárias as notificações da autuação e da aplicação da pena decorrente da infração”.⁶²

A primeira notificação consubstancia os elementos materiais da infração: data, hora, local, condições, forma de aplicação e a segunda consubstancia a efetiva aplicação da penalidade inerente à infração imposta.

Salvo exceção, conforme leciona José dos Santos Carvalho Filho:

“Entretanto, se houver autuação em flagrante, torna-se desnecessária a notificação da infração; nesse caso, fica aberto, de imediato, o prazo para que o infrator apresente sua defesa prévia.”⁶³

Em que pese seja a regra, existem demandas em que se emite apenas a segunda notificação, quando da infração já imposta, situação que suprime ao condutor ou proprietário o direito ao devido processo legal e ampla defesa e contraditório.

Matéria esta, muito bem arguida por Arnaldo Rizzardo, quando aduz que:

Como se percebe, a contraposição das tendências vem de longe; porém, com a devida vênia, nenhuma dificuldade há em assegurar a defesa antes da imposição da pena, como prevê o art. 2º da Resolução 568/80 do CONTRAN.⁶⁴

Ademais, a depender da gravidade da infração, quando de pequeno risco ou potencial ofensivo, e não sendo o condutor reincidente na infração dentro de um prazo de 1 ano, podem valer-se da benesse de serem, a pedido expresso do infrator, convertidas em uma forma mais branda de corretivo, a advertência, conforme podemos coadunar da lição de Gleydson Mendes da Silva:

⁶¹ MITIDIERO, 2005, p 96.

⁶² BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Sumulas. **Primeira Seção, em 11.05.2005 DJ 23.05.2005**. p. 371. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011_25_capSumula312.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2019.

⁶³ FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 30. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2016. p. 120.

⁶⁴ RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. São Paulo, 2006. p. 706

Algumas penalidades, quando se tratarem de infrações leves o medias, e não sendo o infrator reincidente na mesma infração no prazo de 12 meses, podem ser convertidas em advertência por escrito, quando solicitadas pelo infrator.⁶⁵

Nestes casos a autoridade de trânsito analisará o prontuário avaliando o histórico do infrator, e quando favorável, e sendo a advertência à medida mais educativa, poderá proceder com a conversão conforme reza o Art. 267 CTB. Uma vez convertida à multa em advertência por escrito, determina-se o arquivamento da mesma, bem como a extinção da pontuação que o auto de infração produziu no Prontuário.⁶⁶

Importante destacar que este processo administrativo deve expressamente seguir as normas estabelecidas a partir do Art. 280 do CTB. Logo após o agente autorizado emitir a lavratura do auto de infração, inicia-se o procedimento onde se remete o auto para processo da infração lançada. Neste ponto, aguarda-se o prazo necessário para a defesa do infrator e suas razões. Apresentada a defesa, esta é analisada e a partir daí passam-se aos fundamentos da decisão da autoridade. Caso seja deferida, haverá o arquivamento do auto de infração, sem efeitos junto ao prontuário do infrator.

Caso indeferida a defesa, haverá o registro junto ao prontuário do infrator e serão aplicadas as consequências e efeitos da transgressão conforme a gravidade da multa ora estabelecida, situação que será novamente notificado o infrator para providências cabíveis. Caso o infrator opte por apresentar novo recurso, este será remetido a instancia administrativa superior: JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infrações, onde haverá reanálise do recurso.

Neste diapasão, temos a lição de Gleydson Mendes da Silva que detalha:

Caso a JARI entenda por deferir o recurso, a penalidade será extinta, e caso seja indeferida e mantida a penalidade, revogado o efeito suspensivo desta, novamente se notifica o infrator, ocasião em que pode apresentar recurso junto ao Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN. Este conselho encerra a possibilidade de recursos pela via administrativa, sendo a *ultima ratio* em julgamento administrativo do recurso correspondente a infração aplicada. A sentença prolatada pelo CETRAN torna imutável junto à administração pública a penalidade administrativa imposta.⁶⁷

⁶⁵ SILVA, Gleydson Mendes da Silva. **O processo administrativo de trânsito e os princípios que o norteiam**. Direito processo administrativo trânsito. 2016. Disponível em: <<http://repositorio.ascas.edu.br/handle/123456789/254>>. Acesso em: 19 set. 2018.

⁶⁶ *Ibidem*, 2006, p. 3.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 3.

Deve considerar ainda que o pagamento da multa imposta não impede que haja discussão judicial do débito, cabendo inclusive, em caso de procedência da ação, a repetição do indébito, além da anulação da sanção cominada.

As infrações preceituadas devem estar contidas no Código de Trânsito Brasileiro, e devem as resoluções do CONTRAN normatizar, explicar, interpretar, e auxiliar para uma melhor compreensão dos normativos estabelecidos na lei.⁶⁸

Aduz a Sumula 434 do STJ que:

“O pagamento da multa por infração de trânsito não inibe a discussão judicial do débito”.⁶⁹

Além de que, confirmando o entendimento segue o enunciado da sumula 467 do STJ:

“Prescreve em cinco anos, contados do término do processo administrativo, a pretensão da Administração Pública de promover a execução da multa por infração ambiental”.⁷⁰

Conforme exposto, se verifica que o instituto da prescrição é fator determinante para a limitação do lapso temporal de aplicação de sanções, vez que as mesmas não devem ser aplicadas indeterminadamente por prazos infinitos.

A ineficiência das infraestruturas dos órgãos de transporte é determinada por sua disponibilidade nas condições e nos locais em que são demandadas e pela forma como se amoldam as finalidades para as quais foram projetadas. Quando essas normatizações não são observadas, a falta de eficiência acarreta consequentes impactos negativos em toda a sociedade e cadeia de transporte, tanto para a população, para os operadores, quanto para a sociedade economicamente ativa. Esses impactos influenciam no resultado útil de diversos campos⁷¹.

Portanto parte da evolução do direito enquanto normalizador, como parte dos órgãos enquanto atuadores das normas impostas devem trabalhar em conjunto para

⁶⁸ ABREU, Waldyr de. **Trânsito**: como policial, ser policiado e recorrer das punições. 2. ed. rev. e ampl Rio de Janeiro: Renovar, 2001. p.37.

⁶⁹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial. **RESP 809170**. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp#TIT1TEMA0>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

⁷⁰ BRASIL. Superior Tribunal Justiça. **AGRG no Ag 842096** Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp#TIT1TEMA0>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

⁷¹ ROCHA, Cristine Fursel. **O transporte de cargas no brasil e sua importância para a economia**. Rio Grande do Sul: Ijuí, 2015. Disponível em: <<http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/handle/123456789/3003>>. Acesso em: 28 fev. 2019.

o desenvolvimento do setor de trânsito, vez que o transporte é a principal artéria de circulação da sociedade.

O trânsito é muito importante para o desenvolvimento da nação, pois é através dele que os indivíduos se locomovem e os produtos chegam às mãos de seus consumidores, gerando assim muitos postos de trabalho.

Um sistema de trânsito eficiente, talvez seja possível, efetivando a integração dos diferentes órgãos aproveitando o máximo das matrizes a serem aplicadas, havendo a complementação entre aplicação, procedimento administrativo de defesa e imposição, e punibilidade pela infração de forma mais objetiva, ação que possibilitaria melhorar a qualidade dos serviços, dentro do prazo estabelecido, contribuindo para o desenvolvimento social e econômico.⁷²

O procedimento dentro do período regular estipulado evitaria inúmeros percalços como dívidas impagáveis, por vezes em valores maiores do que os valores dos veículos apreendidos. Além de que impediria que pátios estivessem lotados por veículos com multas por vezes mínimas e facilitaria o giro do próprio órgão que teria mais independência em desfazer-se daqueles que alcançados pela prescrição abarrotam o judiciário por lides por vezes insignificantes.

⁷² ROCHA, 2015, p. 32.

3 DA PRESCRIÇÃO

Com este breve esboço do funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, do Código de Trânsito Brasileiro, e da aplicação de penalidades, podemos vislumbrar de forma mais clara, a função punitiva e coercitiva do Estado, que pelas políticas implantadas, coaduna com a eficiência de um trânsito seguro e ativo. Porém, para que esta função Estatal seja completa, é importantíssimo rever sobre as situações dos prazos prescricionais das penalidades.

O termo prescrição surgiu no vocábulo latim *praescriptio* e na história do direito romano é que se esclarecesse o conceito da expressão legal, conforme doutrina Câmara Leal:

“Por uma evolução conceitual, passou o termo a significar, extensivamente, a matéria contida na parte preliminar da fórmula, e daí sua nova acepção de extinção da ação pela expiração do prazo de sua duração”.⁷³

Ainda conforme o mesmo autor, prescrição é a extinção pela inercia do credor, conforme leciona:

“A extinção de uma ação ajuizável, em virtude da inércia de seu titular durante um certo lapso de tempo, na ausência de causas preclusivas de seu curso”.⁷⁴

Logo se verifica que a inercia da parte da azo a aplicação da perda do direito que lhe pertencia pelo decurso de um lapso temporal em que permaneceu inerte.

Ademais, Pablo Sioze Gagliano e Rodolfo Pamploma Filho, baseados no Art.189 do Código Civil a prescrição como:

“A perda da pretensão de reparação do direito violado, em virtude da inércia do seu titular, no prazo previsto pela lei”.⁷⁵

Além disso, ilustres mestres como Nelson Nery Junior e Rosa Maria de Andrade Nery, definem a prescrição como:

Causa extintiva da pretensão de direito material pelo seu não exercício no prazo estipulado pela lei. O texto da lei é claro ao dar como objeto da prescrição a pretensão de direito material e não a ação, de modo que a classificação e a conceituação de prescrição e decadência apresentadas por Câmara Leal, restaram superadas pelo direito positivo vigente.⁷⁶

⁷³ HABLE, José. **A extinção do crédito tributário por decurso de prazo**. 4. ed. – São Paulo: Forense: São Paulo: MÉTODO, 2014. p.270.

⁷⁴ *Ibidem*, 2014, p. 271.

⁷⁵ *Ibid*, p. 271-272.

⁷⁶ JUNIOR, Nelson Nery; NERY, Rosa Maria de Andrade. **Código civil comentado**. 4ª edição, São Paulo, RT, 2006, p. 300-301.

Celso Antônio Bandeira de Mello se posiciona de maneira diversa quando entende que:

A prescrição, instituto concebido em favor da estabilidade e segurança jurídicas (objetivo, este, também compartilhado pela decadência), é, segundo entendimento que acolhemos, arrimados em lição de Câmara Leal, a perda da ação judicial, vale dizer, do meio de defesa de uma pretensão jurídica, pela exaustão do prazo legalmente previsto para utilizá-la.⁷⁷

Neste mesmo viés leciona Hely Lopes Meirelles:

Prescrição é a perda da ação pelo transcurso do prazo para seu ajuizamento ou pelo abandono da causa durante o processo. Não se confunde com decadência ou caducidade, que é o perecimento do direito pelo não exercício no prazo fixado em lei.⁷⁸

Em que pese existem diversas normas estabelecidas pelo CTB, não poderia o legislador prever todas as possibilidades de infrações e circunstâncias possíveis, cabendo complementação pelos órgãos competentes. Entre estas competências cabe ao CONTRAN a expedição de normas regulamentadoras e de diretrizes para a política nacional de trânsito.

Ficam ainda os CETRANS e o CONTRANDIFE encarregados de regulamentar e elaborar normas dentro da esfera de atuação de suas competências, em concordância com a legislação. Mister frisar que as normas de trânsito estabelecidas pelos Conselhos de Trânsito criam obrigações aos cidadãos, com força legal.⁷⁹

A evolução constante da sociedade engloba a normatização legal como forma de controle social. Sem esta delimitação os indivíduos estariam expostos de todas as formas, fato que torna o regramento extremamente necessário. Porém a eficácia da aplicação da lei está condicionada a administração estatal, que instrui a seus agentes as condições e limites para atuação. Neste quesito padece o sistema, que muitas

⁷⁷ MELLO, Celso Antônio Bandeira. **Curso de direito administrativo**. 19ª edição, São Paulo, Malheiros, 2005, p. 971.

⁷⁸ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 28ª edição, São Paulo, Malheiros, 2003, p. 700.

⁷⁹ ARAÚJO, J. (2007). **As alterações legislativas do código de trânsito brasileiro**. v12. p. 1-4. Saúde, ética e justiça. Disponível em: <<https://doi.org/10.11606/issn.2317-2770>>. Acesso em: 15 out. 2019.

vezes sobrecarregado, extrapola o tempo e envia notificações de infração anos após o ocorrido, situação que dá azo à aplicação de prescrição.

3.1 Da prescrição intercorrente

No sistema jurídico brasileiro não há definição nem previsão legal específica da prescrição intercorrente, sendo esta conforme interpretações extensivas, criação da doutrina e da jurisprudência. Discutido há muitos anos, o assunto, já em 1963, dava azo ao Supremo Tribunal Federal para editar sumulas pertinentes ao prazo intercorrente, como:

“Verifica-se a prescrição intercorrente pela paralisação da ação rescisória por mais de cinco anos”.⁸⁰

“O direito trabalhista admite a prescrição intercorrente”.⁸¹

Conforme se verifica no voto da Ministra Eliana Calmon, do Superior Tribunal de Justiça, no julgamento do Recurso Especial nº 1.034.191:

Cumpra, antes de tudo, entender que a prescrição intercorrente, consoante aplicação, é resultante de construção doutrinária e jurisprudencial para punir a negligência do titular de direito e também para prestigiar o princípio da segurança jurídica, que não se coaduna com a eternização de pendências administrativas ou judiciais.⁸²

A conclusão é que a prescrição intercorrente é reconhecida pela doutrina e jurisprudência brasileiras, mesmo sem previsão legal constitucionalmente válida (lei complementar), em nome do princípio da segurança jurídica.⁸³

O limite prescricional é estabelecido com a finalidade de balizar o lapso temporal de cobrança, de forma que o bem não seja afetado pela cobrança eterna e ilimitada. Afinal não pode perpetuar sobre o indivíduo a dúvida de ser imputada a ele uma infração sem previsão de prazo para aplicabilidade.

⁸⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **SUMULA 264 STF**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=264.NUME.%20NAO%20S.FL.SV.&base=baseSumulas>>. Acesso em: 15 out 2019.

⁸¹ RIZZARDO, Arnaldo. **Prescrição e decadência**. 3. ed. rev. e atual, Rio de Janeiro: Forense, 2018. Direito tributário p. 694.

⁸² BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 1.034.191**. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?termo=REsp+1.034.191&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&chkordem=DESC&chkMorto=MORTO>>. Acesso em: 15 out. 2019.

⁸³ *Ibidem*, 2008, on-line.

Nesses termos, a jurisprudência do STJ na justificativa do voto da sumula 314 e posiciona no sentido de que:

“A inércia da parte credora na promoção dos atos e procedimentos de impulsão processual, por mais de cinco anos, pode edificar causa suficiente para a prescrição intercorrente”.⁸⁴

Art. 24. Aplicam-se a esta Resolução, os seguintes prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999: III - Prescrição Intercorrente: 3 anos.

§ 5º Incide a prescrição intercorrente no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos.⁸⁵

Art. 202. A interrupção da prescrição, que somente poderá ocorrer uma vez, dar-se-á:

Parágrafo único. A prescrição interrompida recomeça a correr da data do ato que a interrompeu, ou do último ato do processo para a interromper.⁸⁶

Por último ato entenda-se, em caso de paralisação, o derradeiro ato praticado num processo antes da paralisação; e, ainda, compreende-se na noção de último ato a hipótese da sentença final, à qual nada se suceda.⁸⁷

A chamada prescrição intercorrente é aquela relacionada com o desaparecimento da proteção ativa, no curso do processo, ao possível direito material postulado, expressado na pretensão deduzida;⁸⁸

“Art. 189. Violado o direito, nasce para o titular a pretensão, a qual se extingue, pela prescrição, nos prazos a que aludem os arts. 205 e 206.”⁸⁹

Conforme análise verifica-se que a prescrição intercorrente é de ordem processual, acarretando dentro do processo um vício pelo lapso temporal excedente ao limite proporcional.

⁸⁴EMENTA Processual Civil. Tributário. **Execução fiscal**. Inércia do exequente. Prescrição intercorrente. **Lei n. 6.830/1980 (arts. 8º, § 2º, e 40)**. CTN, artigo 174. CPC, artigo 219. SUMULA 314 STJ. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011_25_capSumula314.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2019.

⁸⁵ BRASIL. Conselho Nacional De Trânsito. **Resolução Nº 723, de 02 fevereiro de 2018**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=356444>>. Acesso em: 15 out. 2019.

⁸⁶ BRASIL. **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 02 fev. 2019.

⁸⁷ CIANCI, Mirna (coordenadora). **Prescrição no código civil: uma análise interdisciplinar**. 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2006.

⁸⁸ *Ibidem*, 2006, on-line.

⁸⁹ BRASIL. **Código civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 02 fev. 2019.

3.2 Jurisprudência recente sobre prescrição intercorrente

Para melhor visualizar a influência da prescrição no caso concreto, analisaremos um julgado de dezembro de 2018. No Processo Judicial eletrônico 0729260-71.2017.8.07.0016 verificamos que a inércia do processo administrativo impediu o Detran de suspender carteira de motorista, baseado na prescrição intercorrente.⁹⁰

A 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal manteve sentença que declarava a prescrição do processo administrativo do Detran - DF que objetivava a suspensão do direito de dirigir de um motorista. Com a ratificação da decisão, foi mantida a determinação de 1º grau de que a CNH fosse devolvida ao motorista.⁹¹

O Detran em sede de apelação alegava que não houve a prescrição intercorrente no caso apresentado, uma vez que o processo administrativo não teria ficado paralisado por mais de três anos. Argumentou ainda que o prazo da prescrição deveria ser de cinco anos, pois a prescrição intercorrente somente foi estendida para os processos administrativos com a edição, em 31/10/2017, da Resolução 163 do Contran, que estipulou o referido prazo no seu artigo 23.⁹²

O juiz relator registrou que o a Resolução do Contran não pode se sobrepor à lei, uma vez que tem por função apenas regulamentá-la, não podendo inovar no ordenamento jurídico. Assim, confirmou que:

(...) os prazos prescricionais indicados na Resolução 163/2017 derivam da previsão legal anteriormente estabelecida pela Lei 9.873/99, devendo ser aplicados ao procedimento administrativo estabelecido na Resolução 182/2005 do Contran, razão pela qual é possível, no presente caso, apurar a eventual ocorrência de prescrição intercorrente em virtude da suposta paralisação do processo administrativo por mais de 3 anos.⁹³

⁹⁰ INÉRCIA em processo administrativo impede Detran de suspender carteira de motorista. **Boletim jurídico**. 2018. On-line. Disponível em: <<http://boletimjuridico.publicacoesonline.com.br/inercia-em-processo-administrativo-impede-detran-de-suspender-carteira-de-motorista/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

⁹¹ *Ibidem*, 2018, on-line.

⁹² *Ibid.*, on-line.

⁹³ *Ibid.*, on-line.

Contrário a argumentação do DETRAN, as provas juntadas aos autos mostram que o processo administrativo do autor permaneceu paralisado de 25/10/2011 a 26/01/2015, totalizando 3 anos e 3 meses de inércia do ente público, sem qualquer justificativa, estando configurada a prescrição intercorrente.

Uma vez confirmado que o órgão público deixou o processo pendente de intimação por mais de três anos, a Turma reconheceu a extinção da pretensão punitiva em razão da prescrição intercorrente de forma unânime.⁹⁴

3.3 Da prescrição quinquenal

Com este breve esboço do funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, do Código de Trânsito Brasileiro, e da aplicação de penalidades, podemos vislumbrar de forma mais clara, a função punitiva e coercitiva do Estado, que pelas políticas implantadas, coaduna com a eficiência de um trânsito seguro e ativo. Porém, para que esta função Estatal seja completa, é importantíssimo rever sobre as situações dos prazos prescricionais das penalidades.

Destarte, passaremos a análise destes variados dispositivos. A resolução Nº 723, do CONTRAN, de 02 fevereiro de 2018,⁹⁵ no Art. 24 estabelece os prazos prescricionais de acordo com a Lei 9.873, de 23 de novembro de 1999, sendo no parágrafo I e II estabelecidos como prazos para ação punitiva e ação executória do Estado, o prazo de 5 anos. No parágrafo III, estabelece a prescrição intercorrente de 3 anos, nos casos de inercia do processo.

Art. 24. Aplicam-se a esta Resolução, os seguintes prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999:

I - Prescrição da Ação Punitiva: 5 anos;

II - Prescrição da Ação Executória: 5 anos;

III - Prescrição Intercorrente: 3 anos.

§ 1º O termo inicial da pretensão punitiva relativo à penalidade de suspensão do direito de dirigir será:

I - no caso previsto no inciso I do art. 3º desta Resolução, o dia subsequente ao encerramento da instância administrativa referente à penalidade de multa que totalizar 20 ou mais pontos no período de 12 meses;

II - no caso do inciso I do art. 8º desta Resolução, a data da infração;

⁹⁴ INÉRCIA em processo administrativo impede Detran de suspender carteira de motorista. **Boletim jurídico**. 2018. Disponível em: <<http://boletimjuridico.publicacoesonline.com.br/inercia-em-processo-administrativo-impede-detrans-de-suspender-carteira-de-motorista/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

⁹⁵ BRASIL. Conselho Nacional De Trânsito. **Resolução Nº 723, de 02 fevereiro de 2018**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=356444>>. Acesso em: 15 out. 2019.

III - no caso do inciso II do art. 8º desta Resolução, o dia subsequente ao encerramento da instância administrativa referente à penalidade de multa.

§ 2º O termo inicial da pretensão punitiva relativo à penalidade de cassação do documento de habilitação será:

I - no caso do inciso I do art. 19 desta Resolução, a data do fato;

II - no caso do Inciso II do art. 19 desta Resolução, o dia subsequente ao encerramento da instância administrativa referente à penalidade de multa da infração que configurou a reincidência.

§ 3º Interrompe-se a prescrição da pretensão punitiva com:

I - a notificação de instauração do processo administrativo;

II - a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir ou de cassação do documento de habilitação;

III - o julgamento do recurso na JARI, se houver.

§ 4º Suspende-se a prescrição da pretensão punitiva ou da pretensão executória durante a tramitação de processo judicial, do qual o órgão tenha sido cientificado pelo juízo.

§ 5º Incide a prescrição intercorrente no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos.

§ 6º A declaração de prescrição acarretará o arquivamento do respectivo processo de ofício ou a pedido da parte.

§ 7º A declaração da prescrição das penalidades desta Resolução não implicará, necessariamente, prejuízo da aplicação das demais penalidades e medidas administrativas previstas para a conduta infracional.⁹⁶

Cesar Fiuza defende que o art. 189 do CC segue superado, vez que o direito de ação está ligado a concorrência de condições do direito material. Segundo ele:

Ademais, a pretensão nascida da violação a um direito a uma prestação rigorosamente não se extingue que, se o pagamento for realizado espontaneamente, será válido, não tendo o devedor direito de repeti-lo (pedi-lo de volta). Se, por outro lado, apesar da prescrição, o credor acionar o devedor, exigindo o adimplemento da prestação, e este não alegar a prescrição em sua defesa, será proferida sentença condenatória favorável se concretizará, não podendo ser repetido. (...) Estivesse a pretensão extinta pela prescrição, o credor não teria direito de receber, e o pagamento seria inválido.⁹⁷

Neste sentido, cabe aos órgãos responsáveis pelo sistema nacional de trânsito a devida organização processual, de forma que as notificações e punições aplicadas respeitem os prazos inerentes.

⁹⁶ BRASIL. Conselho Nacional De Trânsito. **Resolução Nº 723, de 02 fevereiro de 2018**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=356444>>. Acesso em: 15 out. de 2019.

⁹⁷ FIÚZA, César. **Direito civil**: curso completo. 8. Ed., Ver., atual. e ampl. Belo Horizonte: Del Rey, 2004. Cesar Fiuza. p. 252-253.

Sintetizamos, podemos definir prescrição como a extinção, pelo decurso de prazo, da responsabilidade do devedor de um direito a uma prestação, surgindo para ele a faculdade de opor uma exceção à pretensão do credor.⁹⁸

Reafirmado por diversos institutos normativos, confirma-se que a referida prescrição decorre no prazo quinquenal. Para tal análise, cabe deslindar o que vem a ser prescrição.

No Código Civil, o Art. 189, elenca que “Quando violado o direito, nasce para o titular a pretensão, a qual se extingue, pela prescrição, nos prazos a que aludimos arts. 205 e 206”.

Embora não traga uma definição tácita do termo prescrição, alude um momento para o início da contagem do prazo, decorrente da violação de um direito.

Explica Fiuza que “Haverá prescrição quando se der a perda do direito de ação pela inércia de seu titular, que deixa expirar o prazo fixado em lei, sem exercê-lo”.⁹⁹

De forma que, uma vez que o estado deixa de exercer seu poder potestativo, perde em essência o direito a exercer nova cobrança, decorrido o período permitido para tal feito.

3.3.1 Resolução nº 619, de 6 de setembro de 2016

Em 2019 o Conselho Nacional de trânsito editou uma resolução que veio a regulamentar os prazos prescricionais até então vacantes.

“Art. 33 – Aplicam-se a esta resolução os prazos prescricionais previstos na lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva.”¹⁰⁰

Ademais, além dos prazos que culminam em prescrição, a resolução apresenta ainda as causas suspensivas e interruptivas do processo. As normas estabelecidas pelo prazo prescricional trazem a garantia jurídica de que a obrigação em questão não será uma pendencia “*ad Eternun*” sobre o agente infrator.

⁹⁸ FIUZA, 2004, p.254.

⁹⁹ *Ibidem*, 2004, p. 250.

¹⁰⁰ BRASIL. **Resolução nº 619, de 6 de setembro de 2016**. Ministério das cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Nº 173, Seção 1, Pág. 46. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em: 28 Fev. 2019.

Os prazos elencados na resolução vieram da lei 9.873, quais sejam:

3.3.2 Lei Nº 9.873, de 23 de novembro de 1999

1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.¹⁰¹

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

§ 2º Quando o fato objeto da ação punitiva da Administração também constituir crime, a prescrição reger-se-á pelo prazo previsto na lei penal.

Art. 1º-A. Constituído definitivamente o crédito não tributário, após o término regular do processo administrativo, prescreve em 5 (cinco) anos a ação de execução da administração pública federal relativa a crédito decorrente da aplicação de multa por infração à legislação em vigor.¹⁰²

Destarte, existem também as possibilidades de interrupção dos prazos prescricionais, aquelas em que o prazo é zerado, e reinicia-se a contagem do prazo, para fins prescricionais.

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.

Art. 2º A. Interrompe-se o prazo prescricional da ação executória:

I – pelo despacho do juiz que ordenar a citação em execução fiscal;

II – pelo protesto judicial;

III – por qualquer ato judicial que constitua em mora o devedor;

IV – por qualquer ato inequívoco, ainda que extrajudicial, que importe em reconhecimento do débito pelo devedor;

¹⁰¹ BRASIL. **Lei nº 9.873 de 23 de novembro de 1999**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9873.htm>. Acesso em: 14 out. 2019.

¹⁰² BRASIL. **Lei nº 9.873 de 23 de novembro de 1999**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9873.htm>. Acesso em: 14 out. 2019.

V – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.¹⁰³

Estas possibilidades em que se vislumbram a suspensão do processo, situações em que os prazos param de correr, por um determinado período e quando retornar ao seu normal flua pelo restante do processo.

Art. 3º Suspende-se a prescrição durante a vigência:

I - dos compromissos de cessação ou de desempenho, respectivamente, previstos nos arts. 53 e 58 da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994;

Art. 4º Ressalvadas as hipóteses de interrupção previstas no art. 2º, para as infrações ocorridas há mais de três anos, contados do dia 1º de julho de 1998, a prescrição operará em dois anos, a partir dessa data.¹⁰⁴

3.3.3 Resolução nº 06/2011 de 24 nov. 2011

No estado do Paraná, foi editada a resolução Nº 06/2011 de 24/11/2011 - CETRAN – PR, que estabelece:

DA PRESCRIÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 1º. A pretensão punitiva das penalidades oriundas do auto de infração de trânsito prescreve em 05(cinco) anos, contados da data do cometimento da infração.

§ 1º A disposição contida no caput não se aplica aos crimes de trânsito que possuem prazo prescricional estabelecido pelo Código Penal.

§ 2º Não se aplica à pretensão punitiva das penalidades oriundas do auto de infração a prescrição intercorrente.

Art. 2º. A pretensão executória das multas de trânsito prescreve em 05(cinco) anos, contados do dia seguinte ao final do término do prazo para apresentar recurso ao CETRAN ou da notificação da decisão irrecorrível.¹⁰⁵

¹⁰³ BRASIL. **Lei nº 9.873 de 23 de novembro de 1999**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9873.htm>. Acesso em: 14 out. 2019.

¹⁰⁴ BRASIL. **Lei nº 9.873 de 23 de novembro de 1999**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9873.htm>. Acesso em: 14 out. 2019.

¹⁰⁵ BRASIL. CETRAN-PR. **Resolução nº 06/2011 de 24/11/2011**. Disponível em: <http://www.cetran.pr.gov.br/arquivos/File/Resolucoes_atualizadas_2015/Resolucao_006_2011_____.pdf>. Acesso em: 14 out. 2019.

Conforme exposto de verifica que os prazos prescricionais estão bem estabelecidos, e determinados, de forma que não há que se falar em dúvida quanto a estes prazos e a forma de aplicação dos mesmos.

3.4 Da conversão da multa em tributo

Aduz o art. 3º, do CTN, o tributo deve ser obrigação pecuniária legalmente prevista, que não constitua sanção por ato ilícito e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada¹⁰⁶. É possível entender de acordo com a conceituação legal, que a sanção aplicada por ato ilícito não poderá ser enquadrada como tributo, conseqüentemente, assumirá o caráter de multa.

Ricardo Alexandre ao abordar as diferenças entre tributo e multa ensina que “Apesar de ambos serem receitas derivadas, a multa é, por definição, justamente o que o tributo, também por definição, está impedido de ser: a sanção, a penalidade por um ato ilícito”.¹⁰⁷

De outra forma, a multa assume a condição de prestação pecuniária, exigida consoante previsão legal como sanção por ato ilícito, sendo constituída mediante atividade administrativa vinculada.

A multa é prestação pecuniária exigida em decorrência de ato ilícito. O tributo por sua vez não possui caráter punitivo, nem sancionatório. Já analisando os demais dispositivos do art. 3º do CTN, não se verifica diferenças explícitas entre multa e tributo, sendo visíveis certas semelhanças, como: Ambos devem ser instituídos por lei, ambos possuem caráter compulsório, ambos ainda, assumem a aparência de prestação pecuniária devida ao Estado estabelecida por atividade administrativa vinculada.

Segundo Ricardo Lobo Torres, o tributo e a penalidade pecuniária não se confundem, porque o tributo deriva da incidência do poder tributário sobre a propriedade privada e a multa resulta do poder penal do Estado e objetiva resguardar a eficácia da ordem jurídica.¹⁰⁸

¹⁰⁶ BRASIL. **Código tributário nacional**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172.html>. Acesso em: 26 jul. 2019.

¹⁰⁷ IANCZKOVSKI, Elvis. **O Tributo e a multa**: alguns pontos de convergência e divergência. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,o-tributo-e-a-multa-alguns-pontos-de-convergencia-e-divergencia,37477.html>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

¹⁰⁸ *Ibidem*, 2012, p.1.

A distinção entre multa e tributo abarca tanto a relação jurídica subjacente, quanto à exigência da prestação pecuniária determinada, entendendo-se que no caso do tributo, o vínculo decorre da lei que estabelece o dever do sujeito passivo ao pagamento do tributo para o sujeito ativo, apurado em face da ocorrência do fato gerador.¹⁰⁹

Nas fases de aplicação, constituição, discussão de defesa administrativa, posterior encaminhamento ao cadastro informativo de devedores e ajuizamento da execução fiscal, o procedimento entre os dois institutos é idêntico. Embora se originem de prestações pecuniárias diferentes, ambos, quando não pagos, extinguindo o débito, resultam em ajuizamento da execução.

A aplicação de infração de trânsito pressupõe multa. Cometida a multa, a guia gerada possui características semelhantes às de tributo, uma vez que passa a ter obrigatoriedade de pagamento, que caso não ocorra, permite inscrição em dívida ativa e proposição de ação de execução fiscal, passando a ter garantias e privilégios de crédito tributário. Logo, conclui-se que multa não é tributo, mais pode tornar-se crédito tributário. Isto posto, temos conforme art. 156 V, do Código Tributário Nacional, que a prescrição é causa para a extinção do próprio crédito tributário.¹¹⁰

Nos termos do art. 174 do CTN, a ação para cobrança do crédito tributário prescreve em cinco anos, contados da data da sua constituição definitiva. Isso significa que, a partir de quando efetuado o lançamento, e terminado o processo administrativo de controle de sua legalidade (se este houver sido instaurado), o Fisco dispõe de cinco anos para propor a respectiva ação de execução fiscal. Não promovida à execução dentro desse prazo, opera-se a prescrição. Segundo entende o STJ:

“A constituição definitiva do crédito tributário se dá quando não mais cabível recurso ou após o transcurso do prazo para sua interposição, na via administrativa”.¹¹¹

A prescrição tributária, por esse excerto legal, refere-se à ação de cobrança do crédito tributário definitivamente constituído. Assim, ocorre a prescrição quando o Estado deixa de promover a cobrança do crédito tributário, no prazo de cinco anos contados de sua constituição definitiva.

¹⁰⁹ IANCZKOVSKI, 2012, p. 1.

¹¹⁰ BRASIL. **Código civil**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172.html>. Acesso em: 10 mar. 2019.

¹¹¹ MACHADO, Hugo de Brito. **Manual de direito tributário**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2017. p. 237. p. 107.

Uma vez aplicada a multa, em caso de inadimplemento do contribuinte, o crédito resultante da prestação pecuniária obrigatória é encaminhado para a inscrição em dívida ativa, dando início ao processo de execução fiscal. A partir deste momento, a multa passa a ter caráter tributário, vez que toma forma de prestação obrigacional junto ao estado.

Conforme aduz o art. 204 do CTN, o débito inscrito como dívida ativa goza de presunção de liquidez, e uma vez já esgotada as vias administrativas de defesa, presume-se certo e determinado.

Conforme exposto, fica visível que embora a multa não tenha caráter tributário, esta pode ser convertida em tributo, a partir do momento em que, pela inadimplência, passa a constituir dívida ativa ensejando execução fiscal.

3.4.1 Decadência

Uma vez convertida em tributo, a multa passa a ser sujeita a prazo decadencial.

Prevista no art. 173 do CTN, a decadência representa a perda do direito de se constituir o crédito tributário em razão do decurso do lapso temporal. Neste diapasão, a Fazenda Pública Federal, Estadual ou Municipal perde o direito de constituir, através do lançamento, o crédito tributário. Sendo este prazo contado:

Do primeiro dia do exercício seguinte àquele em que o lançamento poderia ter sido efetuado;
Da data em que se tornar definitiva a decisão que houver anulado, por vício formal, o lançamento anteriormente efetuado.
A contagem do prazo decadencial não se interrompe nem se suspende¹¹².

A partir da inscrição na dívida ativa decorrente da multa, respeitados os 5 anos do prazo decadencial, começam a correr os prazos prescricionais do instituto em questão.

¹¹² ZANLUCCA, Julio Cesar. **Prescrição e decadência de tributos no Brasil**. Portal tributário. Disponível em: <<http://www.portaltributario.com.br/artigos/prescricaoedecadencia.htm>>. Acesso em 7 mai. 2019.

É mister observar que, por um lado a prescrição refere-se à perda da ação de cobrança do crédito lançado, e de outro lado a decadência refere-se a perda do direito de constituir, ou seja, de lançar o crédito tributário.¹¹³

Porém neste trabalho não será aprofundado o estudo acerca da decadência.

Sendo importante observar que algumas hipóteses interrompem o prazo prescricional, tais como:

A contagem desse prazo prescricional se interrompe:

- pelo despacho do juiz que ordenar a citação em execução fiscal;
- pelo protesto judicial;
- por qualquer ato judicial que constitua em mora o devedor;
- por qualquer ato inequívoco ainda que extrajudicial, que importe em reconhecimento do débito pelo devedor.¹¹⁴

A prescrição extingue para o credor o direito a ação de cobrança do crédito, mesmo que convertido em tributo, contado este da data de sua constituição definitiva.

3.4.2 Projeto de lei nº 1.526/2011 - Prescrição específica para infrações de trânsito

Tal assunto dotado de extrema relevância deu azo ao projeto de lei Nº 1.526/2011, apresentado pelo então deputado Carlos Humberto Mannato, que visa regularizar o instituto da prescrição junto as infrações de trânsito. Tal projeto objetiva:

Acrescenta o art. 259-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dispondo sobre a prescrição das multas de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui o art. 259-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 CTB, para dispor sobre a prescrição das multas de trânsito.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

Art. 259-A. As penas de multa prescreverão em cinco anos.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.¹¹⁵

¹¹³ ZANLUCCA, Julio Cesar. **Prescrição e decadência de tributos no brasil**. Portal tributário. Disponível em: <<http://www.portaltributario.com.br/artigos/prescricaoedecadencia.htm>>. Acesso em: 7 mai. 2019.

¹¹⁴ ZANLUCCA, Julio Cesar. **Prescrição e decadência de tributos no Brasil**. Portal tributário. Disponível em: <<http://www.portaltributario.com.br/artigos/prescricaoedecadencia.htm>>. Acesso em: 7 mai. 2019.

¹¹⁵ BRASIL. **Projeto de lei nº 1.526/2011**. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=506732>>. Acesso em: 10 nov. 2019.

A justificativa deste projeto de lei resume a problemática específica deste trabalho, que visa apontar a importância do instituto da prescrição e sua influência sobre as infrações de trânsito. Senão vejamos:

Justificação: O instituto da prescrição em um sistema jurídico é de suma importância para trazer segurança à sociedade. O cidadão não pode estar sempre à mercê de ser cobrado ou demandado por situações ocorridas em um passado.¹¹⁶

Porém a lentidão do processo tem afetado a aprovação inicial do projeto, que só foi aprovado em dezembro de 2015.¹¹⁷

A aprovação de uma lei que regulamentasse a prescrição seria viável, uma vez que verificasse que os órgãos de trânsito seguem superlotados de veículos apreendidos, cujos débitos permanecem sem pagamento, conforme podemos verificar conforme explica o próprio deputado Manato, autor do projeto:

Hoje nós temos, por exemplo, nos Detrans, uma quantidade enorme de veículos que estão amontoados em todos os depósitos, e você vai ver o contencioso deles é multa. O veículo tem uma quantidade de multa que o dono não pode pagar, então não busca mais. O departamento de trânsito acaba não fazendo leilão, porque também tem multa e tem que ressarcir, então cria um grande empecilho. A prescrição libera todo esse processo.¹¹⁸

Para o advogado especialista em Código de Trânsito Rafael Alves, o projeto consolida a posição da jurisprudência que já vem sendo utilizada.

No Código de Trânsito não existe expressamente estabelecido um prazo prescricional para a cobrança de multas, no entanto, os tribunais já vêm se utilizando de um entendimento de que este prazo, para a fazenda pública e para os departamentos de

¹¹⁶ BRASIL. **Projeto De Lei Nº 1.526/2011**. Disponível em:

<<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=506732>>. Acesso em: 10 nov. 2018.

¹¹⁷ BRASIL. **Câmara aprova prescrição de multas de trânsito em cinco anos**. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/502021-CAMARA-APROVA-PRESCRICAO-DE-MULTAS-DE-TRANSITO-EM-CINCO-ANOS.html>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

¹¹⁸ BRASIL. **Câmara aprova prescrição de multas de trânsito em cinco anos**. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/502021-CAMARA-APROVA-PRESCRICAO-DE-MULTAS-DE-TRANSITO-EM-CINCO-ANOS.html>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

trânsito, é um prazo de cinco anos contados de quando a multa se torna definitiva.¹¹⁹

Na proposta aprovada, o prazo prescricional das multas de trânsito começa a ser contado 30 dias depois de o condutor receber a notificação da infração. Como o projeto tramita em caráter conclusivo, está aprovado pela Câmara e aguarda análise pelo Senado.

A aprovação deste projeto seria extremamente pertinente pois encerraria a discussão do tema prescricional ainda na via administrativa, não elevando a lide a jurisdição como forma de resolução do conflito.

Conforme defende a propositura do projeto em questão:

“O cidadão não pode estar sempre à mercê de ser cobrado ou demandado por situações ocorridas em um passado distante, que faziam parte de outra realidade e não foram resolvidas à época, no momento certo.”¹²⁰

Destarte é relevante que o prazo traga segurança jurídica aos indivíduos de modo que a cobrança não interfira em suas vidas por período indeterminado, conforme se verifica na própria base do projeto:

“A prescrição é aplicada para eximir a pessoa de responder por questões que se perderam no tempo e não podem estar a qualquer momento ameaçando conturbar e subverter a ordem reinante na atualidade, em suas vidas”¹²¹

Na prática, a aplicação direta da prescrição, uma vez convertida em lei, atingiria diretamente inúmeros processos que seguem inertes, trazendo celeridade a esfera administrativa e não sobrecarregando o judiciário com lides de menor importância, uma vez que o tema é de simples resolução, basta ser aplicado.

¹¹⁹ BRASIL. **Câmara aprova prescrição de multas de trânsito em cinco anos**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/502021-CAMARA-APROVA-PRESCRICAO-DE-MULTAS-DE-TRANSITO-EM-CINCO-ANOS.html>>. Acesso em: 7 mai. 2019.

¹²⁰ BRASIL. **Proposições da câmara**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=55A9B59024A5938AF08643DFDFA17638.proposicoesWeb1?codteor=1391692&filename=Avulso+-PL+1526/2011>. Acesso em: 7 abr. 2019.

¹²¹ BRASIL. **Proposições da câmara**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=55A9B59024A5938AF08643DFDFA17638.proposicoesWeb1?codteor=1391692&filename=Avulso+-PL+1526/2011>. Acesso em: 7 abr. 2019.

3.5 Jurisprudência recente

Tal questão inclusive possui julgados recentes que defendem a prescrição quanto à inércia do estado defronte a cobrança das infrações de trânsito, senão vejamos a ementa a seguir:

Ementa: recurso inominado. Ação declaratória de negativa de propriedade c/c anulatória de débitos. Venda de veículo. Sem transferência de propriedade pelo detran. Cobrança de débitos posteriores. Sentença que determinou a anulação dos autos em face do autor. Pleito do comprador. Declaração de prescrição. Prazo de 5 anos. Prescrição da pretensão punitiva em face do recorrente configurada. Recurso provido.¹²²

Neste caso concreto, houve a aplicação de uma infração de trânsito cometida em 2011, sendo responsabilizado pelos valores inerentes a penalidade o ex-proprietário, quando deveras a responsabilidade deveria recair sobre o sujeito infrator.

Após diversas tentativas indeferidas pela via administrativa, a após a inclusão do nome do ex-proprietário no Cadastro Informativo dos Créditos não Quitados de Órgãos e Entidades Estaduais (CADIN)¹²³, o mesmo buscou em 2018, tutela jurisdicional para exclusão de sua responsabilidade.

O Juízo de primeiro grau entendeu não ser o ex proprietário o responsável pela infração a ele imputada, e em grau recursal a 4ª Turma Recursal dos Juizados Especiais, entendeu pela prescrição dos autos, nos seguintes termos do voto:

“Considerando que até o momento a parte recorrente não foi responsabilizada pelo cometimento das infrações verifica-se a ocorrência da prescrição no caso em análise.”¹²⁴

“Assim, não obstante o reconhecimento do direito do autor Carlos Roberto da Silva quanto a nulidade dos autos de infração, certo é que, em face do Sr. Joanir de Souza o direito do Detran encontra-se prescrito.”¹²⁵

Oras, pois teve o órgão todas as identificações pertinentes ao caso de que o infrator não era a pessoa do ex-proprietário e ainda assim, extrapolou o período de 5 anos sem a devida cobrança ao infrator corretamente apontado.

¹²² ACORDÃO (Anexo A)

¹²³ SÃO PAULO. Fazenda e Planejamento. **CADIN**. Disponível em: <<https://portal.fazenda.sp.gov.br/servicos/cadin> - acesso em 20/jun/2019>. Acesso em: 15 out. 19.

¹²⁴ ACORDÃO (Anexo A)

¹²⁵ ACORDÃO (Anexo A)

Nestes termos, percebe-se que, uma vez corretamente aplicada a prescrição quinzenal as infrações de trânsito, lides como a apresentada neste trabalho, não necessitariam chegar a tutela jurisdicional, bastando que o órgão estatal não se mantivesse inerte e tomasse as decisões necessárias dentro do prazo estipulado.

Logo se ocupa a atividade jurisdicional com lides de pequena relevância, tornando sobrecarregado o judiciário, que deveria ser a *ultima ratio*, apenas naqueles casos extremamente necessários.

3.6 Consequências jurídicas pelo descumprimento dos prazos legais pelo órgão público

Conforme exposto algumas situações suspendem ou interrompem os prazos processuais nos processos administrativos de imposições de infração. É responsabilidade do órgão titular do poder punitivo estatal cumprir os prazos estabelecidos em lei, obedecendo o princípio da razoável duração do processo observando os gastos, arrecadação, celeridade e economia processual.

Quando a administração pública é falha e omite as providências necessárias as conclusões do processo instaurado, sua inércia dá azo a aplicação da prescrição intercorrente. A paralização do processo na via administrativa ou a demora injustificada pode acarretar a perda do direito de cobrança da infração, que depende que se conclua o processo para a aplicação da penalidade a ele cominada.

Em resumo, os órgãos públicos dispõem de prazos determinados, para instauração e andamento do processo, sob pena de perder o direito de ação quando do descumprimento dos prazos elencados. Ainda que o órgão público instaure o processo dentro do prazo, se deixar de lhe dar o devido seguimento, a situação enseja tratamento jurídico equivalente ao que se aplica quando da ausência de instauração processual.¹²⁶

É fundamental que o poder estatal tome as providências necessárias para respeitar a formalidade da aplicação do processo, não se baseando no informalismo para convalidação de atos irregulares.

Gasparini leciona que o informalismo não pode servir como pretexto para a existência de má estruturação no processo administrativo em que não se obedecem

¹²⁶ JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de direito administrativo**. 7. ed., rev. atual. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011. p.1252-1253.

a ordem e a cronologia dos atos praticados.¹²⁷

Neste ponto se identifica a relevância do cumprimento dos prazos prescricionais, que derivam da segurança jurídica, uma vez que nenhum indivíduo pode ficar à mercê de cobranças por tempo e prazos indeterminados ou, pior ainda, perpétuos. É uma garantia individual com relevante transcendência social.

O procedimento para imposição da infração de trânsito deve obedecer as regras elencadas no CTB, e em sua omissão os regramentos estabelecidos pelas resoluções ou normativos a esta agregados. Entretanto, não pode o informalismo justificar que atos sejam praticados equivocadamente, ou por vezes sequer praticados, pois devem os órgãos basear-se na legalidade da administração e na boa administração.

Logo, fica registrada a resposta: devem os órgãos administrativos obedecer aos prazos prescricionais, sob pena de responder com a perda do poder punitivo, dando azo a extinção dos procedimentos instaurados sem respeito a razoável duração do processo. Deve ainda os órgãos públicos ligados ao sistema nacional de trânsito, enquanto entes titulares do poder estatal serem punidos pela inercia, trazendo ao cidadão segurança jurídica, justiça e equidade na aplicação das infrações.

¹²⁷ GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo**. 10. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2005. p.861.

4 CONCLUSÃO

O propósito deste trabalho foi demonstrar que embora existam certas normas elencadas sobre o assunto, por vezes, estas deixam de ser aplicadas, resultando em consequências sociais e econômicas. Não houve a pretensão de esgotar o assunto dado a sua amplitude. Tentou-se demonstrar que se os operadores por vezes são omissos no que tange a aplicação dos prazos inerentes ao Direito do Trânsito, podendo isto ser feito respeitando as normas que regem todo o procedimento de instauração de uma infração.

As resoluções editadas devem ser minuciosamente cumpridas, visando desafogar o judiciário, que deve ser objeto apenas da *ultima ratio*.

A prescrição deve ser aplicada como meio de garantia de segurança jurídica, limitando o poder punitivo estatal e controlando o prazo de cobrança do estado, de modo que o indivíduo não se encontre perante uma cobrança infinita. Os demais ramos do Direito devem ser aplicados de forma subsidiária e residual ao Direito do Trânsito, sendo este o balizador dos prazos a ele inerentes.

Tal aplicação eficiente, encaminharia ao judiciário apenas lides concretas em que realmente houvessem conflitos a serem resolvidos e não onde houvesse mera sobrecarga por normas não aplicadas.

O processo administrativo de trânsito deve ser um conjunto de procedimentos correlatos para verificação e apuração de fatos quanto a um condutor ou proprietário infrator que se presume que tenha cometido alguma infração de trânsito prevista em lei.

Conforme explanado, buscou-se atingir o objeto de pesquisa definido neste trabalho, analisando a responsabilidade dos órgãos inerentes ao poder estatal punitivo junto ao sistema nacional de trânsito, quando do não cumprimento dos prazos regulamentados. De forma que, naquelas situações em que o ente público permanece inerte e se faça perder o prazo estipulado para razoável duração do processo, haja extinção do poder punitivo com consequente arquivamento da infração, como medida de segurança jurídica, resguardando ao indivíduo a presunção de inocência.

É de extrema relevância que não se subentenda neste estudo que não deva prevalecer que não se devem ser punidas as infrações, autuações de trânsito aplicadas. Pelo contrário, objetiva-se que os órgãos ligados à administração pública enquanto entes do sistema nacional de trânsito, façam cumprir suas condutas e atos

dentro dos prazos regulamentados, visando eficiência nos processos, de forma que as punições sejam efetivamente aplicadas dentro de um prazo razoável.

REFERÊNCIAS

ABREU, Waldyr de. **Trânsito: como policial, ser policiado e recorrer das punições**. 2. ed. rev. e ampl Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

ARAÚJO, Julyver Modesto. **As alterações legislativas do código de trânsito brasileiro**. Saúde, Ética e Justiça, 2007.

_____. **As contradições e imperfeições do Código de Trânsito Brasileiro**. 2006. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/2555/As-contradicoes-e-imperfeicoes-do-Codigo-de-Transito-Brasileiro>>. Acesso em: 20 out. 2018.

ASSIS, Jorge César. **Curso de direito disciplinar militar: da simples transgressão ao processo administrativo**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2009.

BAZANI, Adamo. **A história das leis de trânsito e o transporte público auxiliando na diminuição dos acidentes**. Diário do transporte, 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

BERWIG, Aldemir. **Direito do trânsito**. Ijuí: Ed. Unijuí, 2013. 102 p. Coleção educação à distância. Série livro-texto.

BINENBOJM, Gustavo. **Poder de polícia, ordenação, regulação: transformações político-jurídicas, econômicas e institucionais do direito administrativo ordenador**. Belo Horizonte: Fórum, 2016.

BRASIL. **Câmara aprova prescrição de multas de trânsito em cinco anos**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/502021-CAMARA-APROVA-PRESCRICAO-DE-MULTAS-DE-TRANSITO-EM-CINCO-ANOS.html>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

_____. **CETTRAN-PR. Resolução nº 06/2011 de 24/11/2011**. Disponível em: <http://www.cetran.pr.gov.br/arquivos/File/Resolucoes_atualizadas_2015/Resolucao_006_2011_cetran.pdf>. Acesso em: 14 out. 2019.

_____. **Código civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm>. Acesso em: 02 fev. 2019.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em: 26 nov. 2018

_____. **Código Tributário Nacional**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172.html>. Acesso em: 26 jul. 2019.

_____. Conselho Nacional De Trânsito. **Resolução Nº 723, de 02 fevereiro de 2018**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=356444>>. Acesso em: 15 out. 2019.

_____. Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil**: 1910 – 2010. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

_____. **Lei nº 9.873 de 23 de novembro de 1999**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9873.htm>. Acesso em: 14 out. 2019.

_____. Ministério das Cidades. **Manual brasileiro de fiscalização de trânsito**: Competência Municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários. Brasília-DF: Contran, 2010.

_____. Ministério da justiça e segurança pública. Polícia rodoviária federal. **Relatório**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/estados/parana/noticias/conheca-as-20-multas-mais-comuns-nas-rodovias-federais-do-parana>>. Acesso em: 20 nov. 2018.

_____. **Projeto de lei nº 1.526/2011**. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=50673>>. Acesso em: 10 nov. 2018.

_____. **Proposições da câmara**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=55A9B59024A5938AF08643DFDFA17638.proposicoesWeb1?codteor=1391692&filename=Avulso+-PL+1526/2011>. Acesso em: 7 abr. 2019.

_____. **Resolução nº 619, de 6 de setembro de 2016**. Ministério das cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Nº 173, Seção 1, Pág. 46. Disponível em: <<https://infraestrutura.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 28 Fev. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 1.034.191**. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?termo=REsp+1.034.191&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&chkordem=DESC&chkMorto=MORTO>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial. **RESP 809170**. Disponível em: < <http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp#TIT1TEMA0> >. Acesso em: 25 fev. 2019.

_____. Supremo Tribunal Federal. **Sumula 264 STF**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=264.NUME.%20NAO%20S.FLSV.&base=baseSumulas>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

_____. Supremo Tribunal Federal. Sumulas. **Primeira seção, em 11.05.2005 DJ 23.05.2005**. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/electronica/stj-revista-sumulas-2011_25_capSumula312.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2019.

_____. Superior Tribunal Justiça. **AGRG no Ag 842096** Disponível em < <http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp#TIT1TEMA0> >. Acesso em: 25 fev. 2019.

BRUNS, César. **Trânsito, cidadania e meio ambiente**. Curitiba: TECNODATA, 2006.

CASTIGLIONI, José Antonio de Mattos; PIGOZZO, Liomar. **Transporte e distribuição**. 1. ed. São Paulo: Érica, 2014.

CECCHETTO, Roger Mendes. **Processo administrativo punitivo de trânsito cassação e suspensão de CNH**. Disponível em: <<http://www.oabbnu.org.br/attachments/article/5890/Material%20Palestra%20Processo%20Administrativo%20Punitivo.pdf>>. Acesso em: 16 ago. 2018.

CIANCI, Mirna (coordenadora). **Prescrição no código civil: uma análise interdisciplinar**. 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2006.

COIMBRA, Créso. Ministério dos Transportes. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: CEDOP, 1974.

DECRETO nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9676.html>. Acesso em: 20 abr. 2019.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

EMENTA Processual Civil. Tributário. Execução fiscal. Inércia do exequente. Prescrição intercorrente. **Lei n. 6.830/1980 (arts. 8º, § 2º, e 40)**. CTN, artigo 174. CPC, artigo 219. Sumula 314 STJ. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista_eletronica/stj_revista_sumulas-2011_25_capSumula314.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2019.

FEIGELSON, Bruno. **Curso de direito minerário**. 3. ed. - São Paulo: Saraiva Educação. 2018.

FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 30. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2016.

FILHO, Marçal Justen. **Curso de direito administrativo**. 7. ed., rev. atual. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011.

FIÚZA, César. **Direito civil: curso completo**. 8. Ed., Ver., atual. e ampl. Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo**. 10. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2005.

HABLE, José **A extinção do crédito tributário por decurso de prazo**. 4. ed. p. 270. São Paulo: Forense: 2014.

HENKE, Alceu. **O código de trânsito brasileiro, suas medidas administrativas e a imposição das penalidades**. IJUÍ: Rio Grande do Sul, 2011.

IANCZKOVSKI, Elvis. **O Tributo e a multa**: alguns pontos de convergência e divergência. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,o-tributo-e-a-multa-alguns-pontos-de-convergencia-e-divergencia,37477.html>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

IGLESIAS, Francisco. **Revolução Industrial**: coleção tudo é história. Brasiliense; 1986.

INÉRCIA em processo administrativo impede Detran de suspender carteira de motorista. **Boletim jurídico**. 2018. Disponível em: <<http://boletimjuridico.publicacoesonline.com.br/inercia-em-processo-administrativo-impede-detran-de-suspender-carteira-de-motorista>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

JUNIOR, Nelson Nery; NERY, Rosa Maria de Andrade. **Código civil comentado**. 4ª edição, São Paulo, RT, 2006.

KRIGGER, Ilson Idalécio Marques. **Processo administrativo e defesa do infrator no novo código de trânsito brasileiro**: incluindo a lei nº 9.503/97 anotada. 3.ed Porto Alegre: Síntese, 2000. p.120

MACHADO, Hugo de Brito. **Manual de direito tributário**. 9. ed. ref., ampl. e atual. – São Paulo: Atlas, 2017.

MEDAUAR, Odete. **Direito administrativo moderno**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 31.ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

_____, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2010.

_____. **Direito administrativo brasileiro**. 28ª edição. São Paulo: Malheiros, 2003.

MELLO, Celso Antônio Bandeira. **Curso de direito administrativo**. 19ª edição. São Paulo: Malheiros, 2005.

_____. **Curso de direito administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2009.

MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

OSÓRIO, Fábio Medina. **Direito administrativo sancionador**. 2. ed. p.476. rev., atual. e ampl São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

PARANÁ. Detran. **Educação para o trânsito**. Disponível em: <<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/index.php>>. Acesso em: 10 nov. 2019.

RIZZARDO Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. São Paulo, 2006.

_____. **Prescrição e decadência**. 3. ed. rev. e atual. – Rio de Janeiro: Forense, 2018.

ROCHA, Cristine Fursel. **O transporte de cargas no Brasil e sua importância para a economia**. Disponível em: <<http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/handle/123456789/3003>>. Acesso em: 28 fev. 2019.

SILVA, Gleydson Mendes da Silva **O processo administrativo de trânsito e os princípios que o norteiam**: direito processo administrativo trânsito. 30 Mai. 2016. Disponível em: <<http://repositorio.asc.es.edu.br/handle/123456789/254>>. Acesso em: 19 set. 2018.

SIMÕES, Mônica Martins Toscano. **O processo administrativo e a invalidação de atos viciados**. São Paulo: Malheiros, 2004.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013. p. 26.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **O que é trânsito**. Editora Brasiliense, 2017.

ZANLUCCA, Julio Cesar. **Prescrição e decadência de tributos no Brasil**. Portal tributário. Disponível em: <<http://www.portaltributario.com.br/artigos/prescricaoedecadencia.html>>. Acesso em: 7 mai. 2019.

ANEXO

ANEXO A - Acordão**PODER JUDICIÁRIO DO ESTADO DO PARANÁ****4ª TURMA RECURSAL DOS JUIZADOS ESPECIAIS - PROJUDI**

Rua Mauá, 920 - 14º Andar - Alto da Glória - Curitiba/PR - CEP: 80.030-200 -

Fone: 3210-7003/7573

Autos nº. 0011651-46.2018.8.16.0044

Recurso Inominado nº 0011651-46.2018.8.16.0044

Juizado Especial da Fazenda Pública de Apucarana

Recorrente(s): JOANIR DE SOUZA

Recorrido(s): CARLOS ROBERTO DA SILVA

Relator: Camila Henning Salmoria

EMENTA: RECURSO INOMINADO. AÇÃO DECLARATÓRIA DE NEGATIVA DE PROPRIEDADE C/C ANULATÓRIA DE DÉBITOS. VENDA DE VEÍCULO. SEM TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE PELO DETRAN. COBRANÇA DE DÉBITOS POSTERIORES. SENTENÇA QUE DETERMINOU A ANULAÇÃO DOS AUTOS EM FACE DO AUTOR. PLEITO DO COMPRADOR. DECLARAÇÃO DE PRESCRIÇÃO. PRAZO DE 5 ANOS. PRESCRIÇÃO DA PRETENSÃO PUNITIVA EM FACE DO RECORRENTE CONFIGURADA. RECURSO PROVIDO.

RELATÓRIO

Pedido inicial: o autor, Carlos Roberto da Silva, alegou que vendeu veículo em 15/02/2011 para o Sr. Joanir de Souza com comunicação de venda, entretanto recebeu diversos autos de infração lavrados em seu nome.

Sentença: Parcial procedência do pleito inicial para o fim de declarar a nulidade das decisões que penalizaram o autor quanto aos Autos de Infração nº. 116200-F000242922 e 116200-F000242923, sendo que os mesmos deverão ser anotados em desfavor de JOANIR DE SOUZA, proprietário do bem no momento das infrações (mov.42).

Recurso do requerido Joanir de Souza: Alega a prescrição dos autos de infração. É o breve relato.

1. VOTO

Preenchidos os pressupostos de admissibilidade o recurso deve ser conhecido.

Prescrição

Alega a parte requerida, ora recorrente, a declaração da prescrição punitiva relativa aos autos de infração 116200-F000242922 e 116200-F000242923.

Compulsando os autos, infere-se que os autos de infração foram lavrados em 21/02/2011 (movs. 26.3 e 26.4).

Acerca do tema estabelece a Resolução 06/2012 do Contran que:

Art.1º. A pretensão punitiva das penalidades oriundas do auto de infração de trânsito prescreve em 05 (cinco) anos, contados da data do cometimento da infração.

Considerando que até o momento a parte recorrente não foi responsabilizada pelo cometimento das infrações verifica-se a ocorrência da prescrição no caso em análise.

Nesse sentido:

RECURSO INOMINADO. AÇÃO DECLARATÓRIA DE PRESCRIÇÃO DE ATO ADMINISTRATIVO C/C INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. AUTO DE INFRAÇÃO LAVRADO EM 2010. INSCRIÇÃO NO CADIN. AFASTADA ANTE PRESCRIÇÃO QUINQUENAL. ART. 1º DO DECRETO 20910/1932. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS ARBITRADA

EM R\$ 5.000,00. AUSÊNCIA DE PEDIDO RECURSAL PARA MINORAÇÃO DO QUANTUM. SENTENÇA MANTIDA SEUS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. APLICAÇÃO DO ART. 46 DA LEI 9.099/95. RECURSO DO RÉU CONHECIDO E NÃO PROVIDO. (TJPR - 4ª Turma Recursal dos Juizados Especiais - 0000067-43.2018.8.16.0056 - Cambé - Rel.: Doutora Camila Henning Salmoria - J. 15.08.2018)

Assim, não obstante o reconhecimento do direito do autor Carlos Roberto da Silva quanto a nulidade dos autos de infração, certo é que, em face do Sr. Joanir de Souza o direito do Detran encontra-se prescrito.

DISPOSITIVO

Diante do exposto, voto no sentido de ao recurso, **CONHECER E DAR PROVIMENTO** para o fim de declarar a prescrição dos autos de infração 116200 F000242922 e 116200-F000242923 em face do Sr. Joanir de Souza, mantendo, entretanto, a nulidade dos autos de infração em face do autor Carlos Roberto da Silva, conforme determinado em sentença. OFICIE-SE ao CADIN, solicitando a exclusão das anotações feitas em desfavor do autor, quanto aos Autos de Infração nº 116200-F000242922 e 116200-F000242923.

Sem custas e honorários.

Ante o exposto, esta 4ª Turma Recursal dos Juizados Especiais resolve, por unanimidade dos votos, em relação ao recurso de JOANIR DE SOUZA, julgar pelo(a) Com Resolução do Mérito - Provimento nos exatos termos do voto. O julgamento foi presidido pelo (a) Juiz(a) Camila Henning Salmoria (relator), com voto, e dele participaram os Juízes Aldemar Sternadt e Bruna Greggio.

08 de agosto de 2019 Camila Henning Salmoria.