

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CAMPUS I  
CENTRO DE HUMANIDADES  
UNIDADE ACADÊMICA DE ADMINISTRAÇÃO E CONTABILIDADE  
COORDENAÇÃO DE ESTÁGIO SUPERVISIONADO

**OS PRINCIPAIS OBSTÁCULOS À AMPLA DEFESA E  
AO CONTRADITÓRIO DO CONDUTOR PSEUDO-  
INFRATOR NO PROCESSO ADMINISTRATIVO DE  
TRÂNSITO**

**MÁRCIO RANIERY LEAL DUARTE**

Campina Grande  
2008

**MÁRCIO RANIERY LEAL DUARTE**

**OS PRINCIPAIS OBSTÁCULOS À AMPLA DEFESA E AO CONTRADITÓRIO DO  
CONDUTOR PSEUDO-INFRATOR NO PROCESSO ADMINISTRATIVO DE  
TRÂNSITO**

Relatório de estágio supervisionado apresentado ao curso de administração de empresas da UFCG – Universidade Federal de Campina Grande, como exigência parcial para conclusão do curso de administração de empresas.

**Orientadora:** Claudia Gomes Enes

Campina Grande  
2008

## COMISSÃO DE ESTÁGIO

### MEMBROS:

---

MÁRCIO RANIERY LEAL DUARTE  
Aluno

---

MSC CLAUDIA GOMES ENES  
Professora Orientadora

---

MSC ELIANE FERREIRA MARTINS  
Coordenadora de Estágio Supervisionado

Campina Grande  
2008

**MÁRCIO RANIERY LEAL DUARTE**

**OS PRINCIPAIS OBSTÁCULOS À AMPLA DEFESA E AO  
CONTRADITÓRIO DO CONDUTOR PSEUDO-INFRATOR NO  
PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO**

Relatório aprovado em 30/09/2008

---

Professora MSC Cláudia Gomes Enes  
Orientadora

---

Professor MSC Darcon Sousa  
Examinador

---

Professora BEL Hérica Ghislânia Guimarães Pires  
Examinadora

Campina Grande  
2008

DUARTE, Márcio Raniery Leal. **Os principais obstáculos à ampla defesa e ao contraditório do condutor pseudo-infrator no processo administrativo de trânsito.**

Relatório de Estágio Supervisionado (Bacharelado em Administração). Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, 2008.

## RESUMO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n.º 9.503/97, apresentou em seu texto normas para a conduta dos veículos e pedestres nas vias com a conseqüente penalização àqueles que descumprirem estas regras, a infração de trânsito. Mas, além disso, o CTB também normatizou as formas de defesa para o cidadão pseudo-infrator no processo administrativo de trânsito. Esse processo deve garantir as partes envolvidas os princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório não impondo limites a esta nem dificultando a contestação dos atos e fatos alegados. O processo administrativo de trânsito inicia-se com a notificação da autuação ao pseudo-infrator. Esta notificação é produzida a partir do Auto de Infração de Trânsito quando julgado consistente e regular pela autoridade de trânsito. Ao pseudo-infrator notificado é garantido o direito de pleitear a defesa prévia. Caso a sua defesa seja julgada improcedente, será emitida a notificação de penalidade que terá sua defesa julgada pela Junta de Recursos de Infração de Trânsito (JARI). Por fim, persistindo o indeferimento de seu pedido, resta ao pseudo-infrator recorrer ao Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) agora em última instância, mediante o pagamento da referida penalidade. Quando a entidade executiva de trânsito não envia a notificação da autuação ou limita a defesa aos aspectos formais e técnicos do Auto de Infração de Trânsito, ou ainda, quando omite a forma de financiamento para os órgãos colegiados de julgamento, comprometendo assim sua isenção, e por fim quando concede ao Auto de Infração de Trânsito um autoritarismo sem par de possuidor da verdade está ofendendo o direito constitucional do cidadão da ampla defesa e do contraditório permitindo a este o direito a pleitear a anulação judicial da decisão administrativa.

**Palavras-chave:** Código de Trânsito Brasileiro. Infração de trânsito. Processo administrativo de trânsito. Defesa prévia e recursos. Princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório.

DUARTE, Márcio Raniery Leal. **Os principais obstáculos à ampla defesa e ao contraditório do condutor pseudo-infrator no processo administrativo de trânsito.** Relatório de Estágio Supervisionado (Bacharelado em Administração). Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, 2008.

#### ABSTRACT

The Brazilian Code (CTB) Law nº 9.503/97 presents norms for vehicles and pedestrians on public ways with consequent penalization to those who break these rules, the traffic infraction. Besides, the CTB standardized ways of defense for pseudo-infractor citizen in the traffic administrative process. This process must guarantee the constitutional principles of full defense and of the adversary system neither imposing limits nor making difficult the contestation of the alleged acts and facts. The traffic administrative process begins with the notification to the pseudo-infractor. This notification is produced from the notice of traffic infraction when it is judged consistent and regular by the traffic authority. To the noticed pseudo-infractor is guaranteed the right to plead the previous defense. If his defense is judge improbable, it will be sent a notice of penalty that Will be judge by administrative commission of appeal of traffic infraction (JARI) persisting the rejection of the appeal the pseudo-infractor Will appeal to the state traffic council ultimately upon payment of such penalty. When the traffic executive entity does not send notice of infraction or limits the defense to formal and technical aspects of the notice of traffic infraction or when omits the form of financing to the collegiate body of trail, jeopardizing its exemption and finally when gives to the notice of traffic infraction an authoritarianism power as the owner of the truth, it is offending the constitutional right of full defense and of the adversary system allowing to him the right to plead the judicial nullity of the administrative decision.

**Key-words:** Brazilian Traffic Code. Traffic infraction. Traffic administrative process. Previous defense and appeal. Constitutional principles of full defense and of the adversary system.

## **AGRADECIMENTOS**

À Deus pela oportunidade da vida. A Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) pela oportunidade do conhecimento. Ao professor Darcon Sousa por ser o primeiro a acreditar na realização deste trabalho e principalmente a minha professora e orientadora Claudia Gomes Enes por tanto me ajudar nessa difícil tarefa de produzir este trabalho científico.

Gostaria ainda de agradecer aos amigos que contribuíram a sua maneira para que concluíssemos esse relatório.

## **LISTA DE SIGLAS**

**AI** – Auto de Infração

**CETTRAN** – Conselho Estadual de Trânsito

**CF/88** – Constituição Federal do Brasil de 1988

**CNH** – Carteira Nacional de Habilitação

**CNT** – Código Nacional de Trânsito

**CONTRAN** – Conselho Nacional de Trânsito

**CTB** – Código de Trânsito Brasileiro

**DASP** – Departamento Administrativo do Serviço Público

**DENATRAN** – Departamento Nacional de Trânsito

**DER** – Departamento Estadual de Rodagens

**DETRAN** – Departamento Estadual de Trânsito

**DNIT** – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes;

**DOU** – Diário Oficial da União

**JARI** – Junta Administrativa de Recursos de Infração

**SNT** – Sistema Nacional de Trânsito

**STTP** – Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos

## SUMÁRIO

### Lista de Figuras

<b>INTRODUÇÃO</b>	.....	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO 1 – A ORGANIZAÇÃO</b>	.....	<b>13</b>
<b>1.1 – Dados Constitutivos da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos</b>	.....	<b>13</b>
<b>1.2 – Missão</b>	.....	<b>14</b>
<b>1.3 – Visão</b>	.....	<b>14</b>
<b>1.4 – Virtude</b>	.....	<b>14</b>
<b>CAPÍTULO 2 – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b>	.....	<b>15</b>
<b>2.1 – Conceito de Trânsito</b>	.....	<b>15</b>
<b>2.2 – Composição da administração de trânsito</b>	.....	<b>15</b>
<b>2.3 – Administração pública</b>	.....	<b>16</b>
<b>2.4 – Princípios da administração pública</b>	.....	<b>17</b>
<b>2.5 – Atos administrativos</b>	.....	<b>21</b>
<b>2.6 – Eras da administração pública</b>	.....	<b>24</b>
<b>2.7 – Código de Trânsito Brasileiro</b>	.....	<b>26</b>
<b>2.8 – Processo Administrativo em Geral</b>	.....	<b>27</b>
2.8.1 – Processo administrativo de trânsito	.....	<b>27</b>
2.8.1.1 – Conceito de infração	.....	<b>27</b>
2.8.1.2 – Os tipos de penalidades previstos no CTB	.....	<b>27</b>
2.8.1.3 – As medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)	.....	<b>28</b>
2.8.1.4 – Auto de infração (AI)	.....	<b>28</b>
2.8.1.5 – Julgamento do Auto de infração (AI)	.....	<b>29</b>
2.8.1.6 – Notificação	.....	<b>30</b>

2.8.1.7 – Defesa da autuação ou defesa prévia .....	31
2.8.1.8 – Recurso de infração .....	32
<b>CAPÍTULO 3 – DESENVOLVIMENTO DO ESTÁGIO .....</b>	<b>36</b>
<b>3.1 – Procedimentos Metodológicos .....</b>	<b>36</b>
3.1.1 – Níveis de pesquisa .....	36
3.1.2 – Métodos de pesquisa .....	36
3.1.3 – Aspectos operacionais .....	36
3.1.4 – Tratamento dos dados .....	36
<b>3.2 – Apresentação e análise dos resultados .....</b>	<b>37</b>
3.2.1 – Descrição da seqüência do processo administrativo de trânsito.....	37
3.2.2 – A ampla defesa e o contraditório no âmbito do processo administrativo de trânsito .....	41
<b>CAPÍTULO 4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>44</b>
<b>4.1 – Conclusão .....</b>	<b>44</b>
<b>4.2 – Sugestões .....</b>	<b>47</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS .....</b>	<b>49</b>

## INTRODUÇÃO

Atualmente no Brasil o trânsito vem sendo objeto freqüente de discussões em virtude de sua grande presença e importância no cotidiano da grande maioria das pessoas.

O trânsito está presente na vida de quase todas as pessoas deste país se nos apegarmos ao conceito dado ao que sejam vias pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 logo em seu artigo 2º e em seu parágrafo único, por exemplo, conforme descrito abaixo:

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos desse Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Diante de tão amplo alcance não poderia ser diferente que este tema atraísse tão grande atenção. Entretanto alguns fenômenos atuais vêm aumentando ainda mais o debate sobre este tema, tais como: crescimento acentuado da frota de veículos particulares no Brasil como um todo e principalmente nos grandes centros brasileiros causando congestionamentos constantemente; transporte público de baixa qualidade; os acidentes de trânsito que matam mais de 35 mil pessoas por ano e as freqüentes mudanças na legislação de trânsito a fim de conter esses dados assombrosos buscando maior rigor da legislação bem como de sua aplicação.

Em nosso município a responsabilidade pela coordenação de trânsito é da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos, uma autarquia municipal vinculada ao Gabinete do Prefeito, criada em 28 de março de 1991, através da Lei 2.247, e reestruturado em pela Lei 3.725 em agosto de 1999. A autoridade máxima de trânsito na circunscrição de Campina Grande (PB) é o chefe do executivo atualmente ocupado pelo Sr. Veneziano Vital do Rego Segundo Neto. No entanto para a realização da fiscalização de trânsito nas diversas localidades deste município o trabalho é realizado pelos agentes da autoridade de trânsito.

Percebo, sendo um dos 76 agentes em atividade atualmente em Campina Grande no estado da Paraíba o desrespeito e o descaso que alguns condutores têm pelas regras e normas de trânsito, para não dizer irresponsável com que tratam a vida alheia no palco de guerra que transformam as vias públicas. Apesar desta realidade por outro, não podemos decretar maior rigor para as normas de trânsito e nos esquecermos do respeito aos direitos dos cidadãos quando inseridos no processo administrativo de trânsito, principalmente o direito a ampla defesa e o contraditório.

O problema identificado em nosso trabalho busca responder se no processo administrativo de trânsito a aplicação dos princípios da ampla defesa e o contraditório do pseudo-infrator são respeitados e aplicados.

Diante deste cenário definimos como objetivo geral deste relatório analisar os trâmites do processo administrativo de trânsito e seus obstáculos para o exercício da ampla defesa e do contraditório pelos pseudo-infratores.

Para o alcance do objetivo geral primeiramente descrevemos a seqüência dos procedimentos do processo administrativo de trânsito, identificamos os obstáculos ao exercício da ampla defesa e do contraditório do condutor pseudo-infrator no processo administrativo de trânsito e por fim sugerimos mudanças para a melhoria dos procedimentos desse processo para melhor subsidiar a defesa desse condutor.

Para o alcance deste objetivo estruturamos este relatório em cinco capítulos.

O primeiro capítulo consta informações referentes à identificação da organização de que trata este estudo;

O segundo capítulo apresenta a fundamentação teórica pertinente ao tema em estudo garantindo ao leitor deste relatório maior facilidade em sua leitura.

O terceiro capítulo define os aspectos metodológicos utilizados nesta pesquisa.

O quarto capítulo apresenta a análise crítica sobre o desenvolvimento do tema sendo apresentados os resultados e sugestões.

Por fim, no quinto capítulo está a conclusão dando encerramento a este estudo

## CAPÍTULO I

### A ORGANIZAÇÃO

#### 1.1 – Dados Constitutivos da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos

A Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) é uma autarquia municipal vinculada ao Gabinete do Prefeito, criada em 28 de março de 1991, através da Lei 2.247, e reestruturado em pela Lei 3.725, de agosto de 1999, no intuito de absorver a municipalização do trânsito.

A STTP é formada atualmente por 115 colaboradores, onde 83 (oitenta e três) são agentes de trânsito, sendo 30 (trinta) deles oriundos do último concurso público realizado pela instituição em 2006, e outras 32 pessoas (cargos de confiança) compõem o quadro total da autarquia, executando as mais diversas funções.

A STTP atua na cidade de Campina Grande, ou seja, em seus diversos bairros. O trabalho fixo de seus agentes de trânsito se faz diariamente nas regiões centrais da cidade, dando suporte ao intenso trânsito da cidade. Os demais agentes (que se deslocam em motos e carros) dão assistência às chamadas feitas pela população via telefone, bem como as ocorrências que venham a surgir em qualquer bairro da cidade.

A Organização em estudo é responsável pelo planejamento, organização, execução, fiscalização, gerenciamento e controle do transporte coletivo, táxi e mototáxi, sistema viário, tráfego e trânsito e trabalha com o objetivo de proporcionar um melhor funcionamento do sistema, contribuindo desta maneira para uma melhor qualidade de vida da população. O trabalho é respaldado no conhecimento e respeito às normas e regras disciplinares do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) lei n.º 9.503 de 23 de setembro de 1997, em vigor em todo o território nacional. Desta forma, os serviços oferecidos ligam-se diretamente ao trânsito da cidade, onde seus agentes são responsáveis pelo ordenamento e fluidez do trânsito. Seus funcionários internos preocupam-se com o atendimento das solicitações feitas pelos cidadãos, bem como pelo planejamento da sinalização da cidade.

Por ser uma empresa que lida diretamente com o trânsito, a Autarquia atinge diretamente toda a população da cidade, vejamos:

- Os condutores de veículos - estes têm contato direto com os agentes, bem como com a sinalização que é implantada.
- Os pedestres - estes utilizam faixas a eles destinadas, que são implantadas pela autarquia, bem como se utilizam de transporte coletivo que são vistoriados e aprovados regularmente pela instituição.

Vemos, com isso que o número de cidadão que se servem dos serviços prestados pela STTP é vasta, sendo suficiente uma pequena saída de casa para se deparar com estes serviços. Atualmente o superintendente desta organização é o Sr. Derlópidas Gomes Neves, que ocupa o cargo desde março de 2005, período inicial do governo do atual prefeito da cidade - Veneziano Vital do Rego Segundo Neto.

## **1.2 – Missão**

“Disponibilizar aos cidadãos, de todos os aparatos e técnicas necessárias para a correta organização e fluidez do trânsito”.

## **1.3 – Visão**

“Buscar com o decorrer do tempo absorver todas as mudanças oriundas do crescimento da cidade, e, com elas implantar as devidas mudanças que favoreçam para a correta circulação dos veículos e pedestres. Adequar-se as atualizações do CTB e as futuras inovações que venham a surgir na sinalização e as implantando, pois a cidade merece está em dia com tudo aquilo que favoreça para o seu desenvolvimento”.

## **1.4 – Virtude**

“O zelo com os serviços públicos, a STTP busca oferecer à população ruas devidamente sinalizadas, bom tratamento à comunidade e uma gama de funcionários dispostos a prestar informações a quem delas necessite”.

## CAPÍTULO II

### FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

#### 2.1 – Conceito de Trânsito

No início de nosso trabalho faz-se necessário primeiramente entendermos o conceito de trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n.º 9.503, de 27 de setembro de 1997 em seu artigo 1º e § 1º define o que é trânsito. Vejamos: *“considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”*.

É importante perceber que no trânsito se processam relações sociais e para que estas ocorram de maneira ordenada faz-se necessário a aplicação de regras que permitam o direito a condições seguras de locomoção.

#### 2.2 – Composição da administração de trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece nos seus artigos de 5º ao 25º, que compreende o capítulo III “Do Sistema Nacional de Trânsito” (SNT), elencando a finalidade, os objetivos, a composição e funções dos órgãos e entidades que fazem parte do SNT. O CTB no seu artigo 5º nos oferece a exposição da finalidade do SNT.

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.

O SNT, segundo a primeira parte do artigo acima citado, é um conjunto de órgãos e entidades de todos os entes que compõem a República Federativa do Brasil, portanto, quando

problematizamos trânsito temos que pensá-lo como um conjunto, um sistema, de âmbito nacional, composto de órgãos e entidades executivos e normativos.

No artigo 7º do CTB esta descrita a composição do SNT nos revelando a indicação de todos os órgãos, no âmbito nacional e hierarquicamente, que exercerão a direção do trânsito:

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. Órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- V. A Polícia Rodoviária Federal;
- VI. As Polícias Militares dos estados e do Distrito Federal; e
- VII. As Juntas Administrativas de Recursos de Infração – JARI.

Podemos afirmar, baseados no artigo 7º do CTB, que o Sistema Nacional de Trânsito é composto por órgãos que normatizam, julgam e executam as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. O Departamento Nacional de Trânsito ( DENATRAN) é o órgão máximo executivo de trânsito citado no inciso III do artigo 7º do CTB, enquanto os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN's), Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte (DNIT) e o Departamento Estadual de Rodagens (DER) são os órgãos executivos de trânsito dos estados.

### **2.3 – Administração pública**

- **Conceito**

Para PIETRO, Maria Silva di (1997) o conceito de administração pública:

“Em sentido amplo, a administração pública, subjetivamente considerada, compreende tanto os órgãos governamentais, supremos, constitucionais (Governo), aos quais incumbe traçar os planos de ação, dirigir, comandar, como também os órgãos administrativos, subordinados, dependentes (administração pública, em sentido estrito), aos quais incumbe executar os

planos governamentais; ainda em sentido amplo, porém objetivamente considerada, a administração pública compreende a função política, que traça as diretrizes governamentais e a função administrativa, que as executa; e em sentido estrito, a administração pública compreende, sob o aspecto subjetivo, apenas os órgãos administrativos e, sob o aspecto objetivo, apenas a função política.”

Diante deste conceito, entendemos de forma mais simplificada que administração pública pode ser considerado como sendo o conjunto de órgãos do Estado encarregados de exercer, em benefício do bem comum, funções previstas na Constituição e nas leis.

## 2.4 – Princípios da administração pública

Primeiramente destacaremos a definição do vocábulo “princípio” segundo descreve o dicionário de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira:

Princípio. {do lat. Principiu.} S.m. 1. Momento ou local ou trecho em que algo tem origem (...) 2. Causa primária. 3. Elemento predominante na Constituição de um corpo orgânico. 4. Preceito, regra, lei. 5. P. ext. Base; Germe (...) 6. Filos. Fonte ou causa de uma ação. 7. Filos. Proposição que se põe no início de uma dedução, e que não é deduzida de nenhuma outra dentro do sistema considerado, sendo admitida, provisoriamente, como inquestionável. {São princípios os axiomas, os postulados, os teoremas etc.} (1993 p 442).

Princípios de uma ciência são as proposições básicas, fundamentais, típicas que condicionam todas as estruturações seguintes. Princípios são os alicerces da ciência.

DI PIETRO (1997) nos ensina assim o significado de cada um desses princípios.

- Princípio da Legalidade

Segundo esse princípio a administração pública somente pode atuar dentro dos limites impostos pela lei, diferentemente do que acontece nas relações entre particulares onde, a estes, é permitido realizar toda prática que desejarem desde que a lei não os proíba;

- Princípio da Impessoalidade

A administração pública não pode agir com o intento de favorecer ou prejudicar algum cidadão especificamente. Tem como objetivo maior garantir que as decisões da administração pública visem o bem-estar da coletividade em contrapartida ao interesse individual.

- Princípio da moralidade administrativa

Este princípio apresenta alguma controvérsia em seu entendimento. Alguns consideram que seu sentido é confundido com o princípio da legalidade. O entendimento dado pela autora para o princípio da moralidade é que este é maior do que o princípio da legalidade. Aquele engloba esta, conforme nos ensina o adágio “nem tudo que é legal é honesto” (*non omne quod licet honestum est*).

- Princípio da Publicidade

Visa dar ampla ciência dos atos realizados pela administração pública exceto nos casos em que houver o sigilo judicial.

- Princípio da eficiência

O artigo 37 da Constituição Federal foi modificado pela Emenda Constitucional nº 19/1998, quando acrescentou no seu *caput* este princípio. Este princípio também é denominado de qualidade do serviço público prestado, visando minimizar a burocracia, permitindo que os cidadãos exerçam sua real cidadania contra as falhas e omissões do Estado.

- Princípio da razoabilidade

Tenta basicamente impor limites ao irrestrito poder da administração pública garantido ao poder judiciário a possibilidade de maior apreciação dos atos por aqueles praticados.

- Princípio da Motivação

Este princípio visa contribuir para a transparência no serviço público pois exige que a administração pública apresente as razões que serviram de base para a tomada de decisões.

- Princípio da proporcionalidade

Tem como fundamento conter atos, decisões e condutas de agentes públicos que não condigam com os limites dispensados na lei.

- Princípio da informalidade

Este princípio determina que a administração pública agindo dentro da lei poderá dispensar algum requisito formal para atender o direito de um administrado, desde que não prejudique a terceiros e não comprometa o interesse público.

- Princípio da verdade material

No processo administrativo diferente do judicial, a “verdade” não está aprisionada apenas aos autos. A busca da verdade no contencioso administrativo deve ir além daquilo que se encontra formalizado nos autos. A decisão do órgão julgador competente não fica dependente da iniciativa da parte interessada e, muito menos, estará obrigada a limitar a verificação do alegado, apresentado ou provado pelas partes, sendo-lhes permitida a busca de todo e qualquer elemento que auxilie em seu convencimento e que não tenha sido trazido ao processo administrativo.

- Princípio da ampla defesa

O princípio da ampla defesa é expresso no artigo 5º, inciso LV, da CF, com a seguinte redação: *“Aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerente”*.

A ampla defesa é um mandamento de validade de todo e qualquer tipo de processo, na esfera judicial ou administrativa para garantir a defesa dos interesses dos indivíduos frente ao Estado ou particulares sendo fundamental para a democracia.

A ampla defesa está intimamente relacionada com o princípio do devido processo legal, concretizando a garantia de quem figura no pólo passivo da questão judicial de trazer para o processo todos os elementos que possibilitem esclarecimentos acerca da verdade. Em sua defesa devem ser oportunizados todos os instrumentos lícitos capazes de influenciar positivamente no termo da lide.

A ampla defesa se expressa no direito das partes amplamente argumentarem, ou seja, cabem as partes não só participarem da construção da decisão, através do estabelecimento do conflito, mas também é garantido aos litigantes a faculdade de amplamente argumentarem.

A ampla defesa é composta da defesa técnica e da autodefesa. O representante legal ou advogado realiza a defesa técnica, profissional e a parte intenta sua autodefesa ou defesa material ou genérica. Ambas juntas compõem a ampla defesa.

- Princípio do contraditório

O princípio do contraditório, assim como o da ampla defesa, tem ligação estrita com o princípio constitucional do devido processo legal. Podemos definir o contraditório, inicialmente como sendo a garantia de que para toda ação ocorra sempre uma correspondente reação. O contraditório oportuniza dentro do processo a igualdade de condições.

A paridade entre os sujeitos do processo, que são diretamente atingidos pela decisão, é a garantia do contraditório. O contraditório permite que todos os envolvidos possam trazer para o processo toda questão que seja relevante para a solução da contenda.

A solução de uma demanda controvertida faculta a participação dialógica das partes na investigação da verdade. O contraditório não aponta apenas uma mera atuação formal das partes no processo, mas uma prerrogativa de pronuncia efetiva na construção da solução para o processo.

O princípio do contraditório e da ampla defesa, por serem princípios indisponíveis, não admite exceções, devem ser integralmente observados, desde o direito ao processo até o direito de defesa. Para o direito administrativo o princípio do contraditório garante um contencioso pautado nos limites legais para que a defesa não fique prejudicada, podendo contestar o que for imputado, fornecendo as partes oportunidades e instrumentos hábeis para realizar as suas pretensões, requerendo provas e perícias e ainda recorrendo das decisões. A informação de todos os atos praticados pela parte adversa e da decisão do juiz

é indispensável para se efetivar o contraditório de maneira abrangente. O princípio do contraditório não é apenas um princípio fundamental, para o processo, especialmente o administrativo, é uma norma constitucional que quando não atendida é causa de nulidade do processo.

O princípio do contraditório não afirma que as partes devem ser absolutamente iguais no processo, mas que devem ter paridade de armas, iguais possibilidades de provarem seu direito, haja visto que as partes devem ter as mesmas possibilidades de intervirem no processo, deixando aos seu livre arbítrio o exercício deste direito.

- **Princípio do Devido Processo Legal**

O princípio do Devido Processo Legal possibilita a defesa do cidadão quando determina limites a ação do Estado, haja visto que somente a lei fornece ao cidadão clareza e garantias múltiplas para que os seus direitos sejam perseguidos e alcançados na esfera administrativa e judicial.

No artigo 5º e inciso LIV da Constituição Federal do Brasil de 1988 (CF/88) está prescrito que: *“Ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal”*.

O Devido Processo Legal tem por fundamento a igualdade, entre as partes, e a tramitação do contencioso deve ser regida pela impessoalidade. A igualdade no Processo Legal deve ser entendida como a igualdade formal e não real, visto que o Estado deve dirigir a seus administrados de forma igualitária, efetivamente, tanto no tratamento como também nas oportunidades de defesa.

## **2.5 – Atos administrativos**

Veremos abaixo os elementos e atributos dos atos administrativos segundo a ótica de DI PIETRO (1997):

- **Elementos**

Não há unanimidade entre os estudiosos do direito administrativo, quanto aos elementos do ato administrativo. Utilizou-se aqui aqueles elementos mais aceitos pelo direito positivo.

- a) **Competência**

Entende-se por competência administrativa o poder atribuído ao agente da administração para o desempenho específico de suas funções. Portanto, por ser condição necessária para a validade do ato administrativo, nenhum ato pode ser realizado validamente sem que o agente disponha de poder legal para praticá-lo.

b) Finalidade

Outro requisito necessário ao ato administrativo é a finalidade, de que se pode falar em dois sentidos diferentes: em sentido amplo é o objetivo do interesse público a atingir, visto que não se compreende ato administrativo sem finalidade pública; em sentido estrito, a finalidade do ato administrativo é aquela que a lei indica implicitamente, isto é, o resultado que cada ato deve produzir, conforme definido em lei.

c) Forma

A forma é o meio pelo qual se exterioriza a vontade. Enquanto no direito privado a liberdade da forma no ato jurídico é regra, no direito administrativo é exceção, visto que a vontade dos particulares pode manifestar-se livremente e a da administração exige procedimentos especiais e forma legal para que se expresse validamente.

d) Motivo

É o pressuposto de fato e de direito que fundamenta o ato administrativo. Pressuposto de fato corresponde ao conjunto de situações que levam a administração a praticar o ato, enquanto pressuposto de direito é o dispositivo legal no qual se baseia o ato.

e) Objeto

Tratando-se o ato administrativo de espécie do gênero ato jurídico, ele só existe quando produz efeito jurídico, ou seja, em decorrência dele, cria-se, extingue-se, ou transforma-se um determinado direito. Esse efeito jurídico é o objeto do ato.

- **Atributos**

Sendo o ato administrativo espécie de ato jurídico, com emanção do Poder Público, apresenta determinados atributos que o distinguem do ato jurídico do direito privado, ou seja, impõem-lhe características próprias e condições peculiares de atuação, permitindo-nos afirmar que os atos administrativos submetem-se a um regime jurídico administrativo ou a um regime jurídico de direito público, onde o Estado assume uma posição de supremacia sobre o particular.

Não há aqui também uniformidade de pensamento entre os estudiosos do direito administrativo na indicação dos atributos do ato administrativo. Serão aqui considerados os atributos propostos pela maior parte dos autores que correspondem a verdadeiras prerrogativas do Poder Público.

#### a) Presunção de verdade

Os atos administrativos nascem com a presunção de legitimidade, esta decorrente do princípio da legalidade da Administração, que, nos Estados de Direito, informa toda a atuação governamental. Este princípio responde a exigências de celeridade e segurança das atividades da Administração, que não poderiam, para dar-lhes execução, ficar na dependência da solução de impugnações por parte dos administrados, quanto a legitimidade desses atos. Na verdade, se não existisse tal presunção, toda atividade administrativa poderia ser questionável, obstaculizando o cumprimento dos fins públicos ao antepor o interesse individual ao interesse público.

Como conseqüência da presunção de legitimidade, temos que, enquanto não decretada a invalidade do ato administrativo pela própria administração ou pelo judiciário, ele produzirá efeitos e será tido como válido e operante, mesmo que argüidos de vícios ou defeitos que o levem a invalidade.

#### b) Imperatividade

A imperatividade ou coercibilidade é o atributo pelo qual os atos administrativos se impõem a terceiros, independentemente de sua concordância, o que, mais uma vez, o diferencia do ato do direito privado, visto que este não cria obrigações para terceiros sem a sua concordância.

#### c) Auto-executoriedade

Este princípio consiste na possibilidade de certos atos administrativos poderem ser postos em execução pela própria administração, sem necessidade de intervenção do judiciário.

## 2.6 – Eras da administração pública

Existiram basicamente duas eras na administração pública, a burocracia e a administração gerencial. A primeira garantiu um melhor funcionamento da gestão pública permitindo que neste setor fosse incorporado o profissionalismo. A segunda época, que é a que estamos vivenciando atualmente garantiu não só o profissionalismo no serviço público como também corrigiu todas as falhas do modelo burocrático de gestão pública dando maior ênfase a modernização de seus serviços para melhor atender ao cidadão cliente.

- **Burocracia**

Para Pereira (1999), a gestão pública no Brasil sofreu sua primeira reforma ainda na década de 1930, a Reforma Burocrática. Com ela o Brasil adquire um serviço público profissionalizado. Apesar dos avanços obtidos com esta reforma no longo prazo alguns efeitos “colaterais” inviabilizaram a continuidade deste modelo de gestão na administração pública tais como:

- A estabilidade plena dos servidores públicos;
- Aposentadoria precoce com os vencimentos integrais equivalentes ao último salário causando um *déficit* enorme nos cofres públicos;
- Quase nenhuma responsabilização perante a sociedade dos atos praticados pelos servidores.
- Patrimonialismo, autoritarismo e centralismo no setor público

Conforme nos ensina o ENAP (2005), na década de 1930 há a criação do Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP) pelo Conselho Federal do Serviço Público. Com o DASP o governo tem um órgão central para a política de recursos humanos, além de determinar novos métodos de classificação dos cargos, a estruturação dos vencimentos desses cargos e a construção de um sistema de carreira baseado no mérito dos servidores.

No entanto somente em 12 de julho de 1960 é que o governo federal cria a lei n.º 3.780 que garante-lhe um sistema consistente de classificação de cargos.

Importante é, ainda, ressaltar a evolução nas relações do Estado com seus servidores.

A primeira grande tentativa de regulamentação dessa relação deu-se com o Decreto-Lei n.º 1.713, de 28 de outubro de 1939 que fora substituído em 1952 pelo Estatuto dos Funcionários Públicos Civis da União. Esse Estatuto vigorou até a publicação em 11 de dezembro de 1990 da Lei n.º 8.112 que é conhecida como o Regime Jurídico Único que alcança a todos os funcionários públicos federais seja da administração direta, indireta ou de fundações.

- **Reforma administrativa gerencial**

Em 25 de fevereiro de 1967 cria-se o decreto-lei nº 200 que lança as bases para a reforma gerencial realizada em 1995. Com este decreto lei a administração federal descentraliza suas atividades de gestão, incorpora o planejamento e a delegação de autoridade na administração pública, entre outras medidas.

No entanto, esses modelos surgiram a partir da década de 1980 inicialmente nos Estados Unidos da América com Ronald Regan e na Inglaterra com Margareth Thatcher. Nesses países ocorriam graves crises financeiras. Para os pensadores neoliberalistas a solução para a crise seria uma mudança profunda na estrutura estatal burocrática, transformando-o em um estado mais moderno, ou seja, tornando seu funcionamento semelhante à estrutura de mercado. Esse modelo de gestão ficou conhecido como gerencialismo.

A aplicação do gerencialismo estendeu-se ainda por toda a Europa, Nova Zelândia e Austrália, e pelos tigres asiáticos. Dentre as mudanças propostas pelo modelo gerencialista para esses países temos como principais o Estado mínimo e empreendedor, ou seja:

- Realizar privatizações dos serviços não essenciais visando o enxugamento da estrutura pública;
- Descentralização das atividades;
- Organizações extremamente flexíveis e adaptáveis;
- Foco no cliente;

A partir do consenso de Washington organizações financeiras internacionais propuseram as nações da América Latina que implementassem essas mudanças gerenciais em seus países a fim de solucionar seus problemas fiscais, sobretudo.

No Brasil a implementação do gerencialismo aconteceu no ano de 1998 com o Ministro da administração federal Luiz Carlos Bresser Pereira no governo do então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso após a aprovação da emenda constitucional, no Congresso nacional, da reforma gerencial da administração pública.

No ano de 1995 o então Ministro da administração federal, Luiz Carlos Bresser Pereira propõe a emenda constitucional de reforma gerencial da administração pública. Nela os antigos abusos praticados na administração pública deveriam ser extintos, tais como:

- Orientação para os resultados;
- Foco no usuário-cidadão;
- Aumento da eficácia e da eficiência organizacional;
- Valorização do servidor público;
- Desenvolvimento de dirigentes, gerentes e servidores públicos;
- Responsabilização e trabalho em equipe;
- Horizontalização das estruturas;
- Desburocratização;
- Transparência dos processos decisórios;
- Descentralização das ações;
- Desenvolvimento de parcerias;
- O fim da estabilidade plena; e
- O fim dos altos salários limitando-os a 60% do orçamento total;

Os serviços de trânsito são hoje administrados pelo município através de uma autarquia. Essa mudança reflete a preocupação de descentralização dos serviços pelo Estado garantindo assim um melhor funcionamento deste.

## **2.7 – Código de Trânsito Brasileiro**

A Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), teve sua publicação no dia 24 de setembro de 1997 no Diário Oficial da União (DOU). No entanto esta lei só entrou em vigor 120 dias depois de sua publicação conforme determinado no artigo 340 do mesmo Código. Logo seu vigor iniciou-se somente no dia 22 de janeiro de 1998. O CTB revogou, em seu artigo 341, o Código que lhe antecedeu, a Lei n.º 5.108/66, o antigo Código Nacional de Trânsito (CNT).

## **2.8 – Processo Administrativo em Geral**

Podemos destacar a maneira como Alex Muniz Barreto avalia o Processo Administrativo:

O Processo administrativo pode ser conceituado como sendo o vínculo jurídico formado na esfera administrativa com a finalidade de servir de instrumento legal à solução das controvérsias verificadas entre o poder público e o servidor a ele vinculado ou ainda, em face dos administrados. (2006, p. 373)

É importante ressaltar que no processo administrativo cabe a administração pública a decisão final acerca da controvérsia.

### **2.8.1 – Processo administrativo de trânsito**

O processo administrativo de trânsito foi muito valorizado no CTB, a prova disto é que foi tratado em capítulo próprio.

Descreveremos a seguir todas as etapas do processo administrativo de trânsito esclarecendo conceitos sempre que for necessário a fim de facilitar a leitura do interessado no que aqui está escrito.

#### **2.8.1.1 – Conceito de infração**

O artigo 161 do CTB define infração da seguinte forma: “*Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo...*”.

#### **2.8.1.2 – Os tipos de penalidades previstos no CTB**

O CTB prevê, em seu artigo 256, as seguintes penalidades quando do cometimento da infração pelo condutor infrator:

- I. Advertência por escrito;

- II. Multa;
- III. Suspensão do direito de dirigir;
- IV. Apreensão do veículo;
- V. Cassação da Carteira Nacional da Habilitação;
- VI. Cassação da Permissão para dirigir;
- VII. Frequência obrigatória em curso de reciclagem.

### **2.8.1.3 – As medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**

O CTB prevê ainda, em seu artigo 269 as seguintes medidas administrativas quando do cometimento da infração pelo condutor infrator:

- 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;
- VII. Transbordo de excesso de carga;
- VIII. Realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
- IX. Recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação;

### **2.8.1.4 – Auto de infração (AI)**

Podemos definir o auto de infração como um documento de constatação e anotação de irregularidade praticada no trânsito.

Outra definição mais técnica do Auto de Infração (AI) seria este como sendo um documento formalizado, numerado em série, que contenha pelo menos três vias, sendo duas dessas vias destinadas à autoridade de trânsito e uma das vias destinada obrigatoriamente a quem se imputou a prática de uma infração.

Ao operador de trânsito que constatar alguma conduta que contrarie a lei, este tem a incumbência de lavrar o AI.

No artigo 280 do CTB encontra-se disciplinado o fundamento legal do auto de infração, descrevendo os requisitos formais para o seu preenchimento ou lavratura. O AI é, portanto, a materialização da violação das normas do CTB cometida por um condutor de veículo.

O CTB prescreve no artigo 280, incisos de I a VI os requisitos que devem ser preenchidos quando da lavratura do Auto de Infração:

Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á o auto de infração, do qual constará:

- I. Tipificação da infração;
- II. Local, data e hora do cometimento da infração;
- III. Caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV. O prontuário do condutor, autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- V. Identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração; e
- VI. Assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

No § 3º do artigo 280 do CTB está disciplinado que quando não for possível a autuação em flagrante, deve o agente de trânsito relatar o fato à autoridade no próprio AI, no campo referente às observações. São exemplos que ilustram a impossibilidade da autuação em flagrante àquela infração referente ao veículo estacionamento em local proibido onde o seu condutor poderá, e comumente o faz, demorar muito para retornar ao veículo ou quando o condutor com seu veículo avança o sinal vermelho do semáforo e o agente de trânsito esteja sem transporte veicular para alcançá-lo.

O artigo 280 em seu § 4º informa que a lavratura do AI poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

### **2.8.1.5 – Julgamento do Auto de infração (AI)**

O artigo 281 do CTB disciplina o julgamento da consistência do auto de infração de trânsito e aplicará a penalidade cabível. Este artigo regula a conduta da autoridade de trânsito quando determina que ao comprovar a consistência do auto este deverá aplicar a penalidade.

Importante reparar que a aplicação da penalidade decorrente da infração é realizada pela autoridade de trânsito e não pelo o agente da autoridade de trânsito.

A consistência do AIT significa que as informações contidas neste documento são verdadeiras, fazendo a autoridade de trânsito apenas um julgamento técnico, ou seja, vai observar a presença ou não dos requisitos básicos informados no artigo 280 do CTB, que são: tipificação da infração, data, local e hora, descrição das características do veículo, entre outros.

Importante é distinguirmos os termos autuação do termo multa, muitas vezes confundidos por leigos do trânsito e por vezes até por profissionais da área. A autuação é o efeito de registrar a infração de trânsito pelo o agente fiscalizador e tão somente. A autuação seria o repasse formal da informação do cometimento de infração pelo condutor de veículo a autoridade de trânsito. A autoridade de trânsito é o dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do sistema nacional de trânsito (SNT). A multa é uma penalidade pecuniária e que gera uma pontuação no prontuário da CNH do infrator aplicada pela autoridade de trânsito.

#### **2.8.1.6 – Notificação**

Notificação é um vocábulo que deriva do latim *notificare* (dar a saber). Podemos dizer que a notificação é o ato administrativo de trânsito que visa dar conhecimento ao proprietário do veículo de que foi cometida uma infração e também para informar da imposição da penalidade.

- **Notificação de autuação**

Quando a auto de infração é recebido pela autoridade de trânsito e este é considerado subsistente e é homologado pelo órgão executivo de trânsito, este terá o prazo de trinta dias contados da data do cometimento da infração para remeter a notificação de autuação ao proprietário do veículo para dar-lhe ciência da acusação feita pela administração pública no processo administrativo de trânsito, conforme determina o CTB em seu artigo 281, parágrafo único, inciso II. Do contrário o auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente.

A notificação da autuação tem como finalidade ainda permitir o exercício da própria defesa. Neste instante do processo administrativo de trânsito é facultado ao proprietário do

veículo informar quem foi o condutor que praticou a infração, caso não tenha sido ele próprio. Tanto o proprietário do veículo quanto o condutor infrator, desde que devidamente identificado, podem apresentar a defesa prévia.

Se o agente autuador constatar a infração de trânsito e for possível a ele a autuação em flagrante, deverá este lavrar o auto e solicitar a aposição da assinatura do condutor infrator no AI que valerá como notificação da autuação conforme atesta a Resolução 149/2003 do CONTRAN, no seu parágrafo 5º, do artigo 2º:

O auto de infração valerá como notificação da autuação quando colhida a assinatura do condutor e:

- I. A infração for responsabilidade do condutor;
- II. A infração for de responsabilidade do proprietário e este estiver conduzindo o veículo.

A recusa no recebimento da notificação, ou na colocação da assinatura no AI pelo infrator, não descaracteriza este documento como uma notificação de autuação pois foi realizada a ciência do cometimento da infração pelo agente. Basta somente ser informado o episódio no próprio AI para que este seja validado como notificação de autuação pela autoridade de trânsito.

- **Notificação de penalidade**

O artigo 282 do CTB diz:

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

Esta notificação também visa dar ciência ao proprietário do veículo mas agora informa-se que a pena já lhe foi imposta.

Nesta etapa do processo administrativo de trânsito pode ser interposto recurso a junta administrativa de recursos de infrações (JARI).

### **2.8.1.7 – Defesa da autuação ou defesa prévia**

A defesa prévia refere-se ao direito que o cidadão tem de se defender no processo administrativo antes que lhe seja imputada alguma penalidade. O CTB, ao mencionar em seu artigo 281 a necessidade de entrega da notificação da autuação ao condutor tem como objetivo ainda garantir a faculdade de oferecimento de defesa prévia. No entanto, a defesa prévia não é tratada expressamente no capítulo que trata do procedimento administrativo, não destacando o prazo para o oferecimento da mesma, ou mesmo a quem será dirigida.

Este dispositivo não foi concebido neste Código, na verdade sua origem deu-se na Resolução n.º 568/80, senda dada nova redação pela Resolução 744/89, do Conselho Nacional de Trânsito. Nessa época estava em vigor o Código Nacional de Trânsito, Lei n.º 5.108/66.

### **2.8.1.8 – Recurso de infração**

Recurso é o meio de provocar o reexame da decisão administrativa ou judiciária antes que o julgamento alcance a última instância.

O fundamento do recurso consiste na sujeição ao erro que estão sujeitos tanto as autoridades judiciárias quanto as administrativas.

#### **• Recurso à junta administrativa de recursos de infração – JARI (1ª instância)**

A notificação da penalidade de multa gera o prazo legal para a interposição de recurso a JARI. O recorrente deve protocolar seu recurso junto ao órgão ou entidade que impôs a penalidade sem o recolhimento do seu valor pecuniário de acordo com o artigo 286 do CTB. No §2º deste artigo está descrito que se o infrator recolher o valor da multa e apresentar o recurso, a quantia paga será restituída caso seja deferido seu pedido.

Significativo é informar que no artigo 7º do CTB que trata do SNT (sistema nacional de trânsito) está previsto que a JARI é um componente deste sistema. A JARI é portanto um órgão de trânsito independente de todos os outros. Sua competência também está prevista no CTB, em seu artigo 17 nos seus incisos:

- I. Julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- II. Solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

- III. Encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

O CONTRAN estabeleceu na Resolução 233, de 30 de março de 2007 as diretrizes para a elaboração do regimento interno das juntas administrativas de recurso de infrações – JARI. O primeiro ponto que é destacado na resolução 233 é a natureza e a finalidade da JARI que é um órgão colegiado, componente do SNT, responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra as penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito. As JARI's funcionarão junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito da União, das Unidades da Federação e do Distrito Federal e dos municípios.

A composição da JARI será de três integrantes e terá os seguintes critérios: um integrante com conhecimento na área de trânsito com nível médio de escolaridade, no mínimo; um representante do órgão ou entidade que impôs a penalidade; e um representante da sociedade ligado à área de trânsito. O presidente poderá ser qualquer membro do colegiado, sendo livre a indicação pela autoridade competente. É vedado a algum membro da JARI compor o CETRAN.

A nomeação dos integrantes da JARI, que funcionam junto aos órgãos e entidades executivos rodoviários estaduais e municipais, será efetuada pelo respectivo chefe do poder executivo. No município é o prefeito quem nomeia os membros da JARI porque este é a maior autoridade de trânsito dentro da circunscrição do município. O mandato dos membros da JARI será no mínimo de um ano e no máximo de dois. As decisões da JARI deverão ser fundamentadas e aprovadas por maioria de votos e suas decisões terão publicidade devida. Ao órgão de trânsito cabe o dever de prestar apoio técnico, administrativo e financeiro para a JARI que funcione junto a ele.

Uma situação muito recorrente no cotidiano do trânsito se refere ao cometimento da infração em localidade diferente daquela do licenciamento do veículo e alguma dúvida se apresenta com relação a que lugar se deve interpor o recurso. O recurso poderá ser interposto junto ao órgão ou entidade de trânsito com jurisdição sobre a residência ou domicílio do infrator, cabendo a autoridade de trânsito local, que recebeu o recurso remetê-lo, imediatamente, à autoridade que impôs a penalidade, certificando a data de seu recebimento e fazendo-o acompanhar das cópias dos prontuários necessários ao julgamento da demanda, conforme o parágrafo único do artigo 287 do CTB.

O artigo 285, do CTB, disciplina que o recurso deve ser interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual o remeterá a JARI. Que deverá julgá-lo em até trinta dias. A remessa que a autoridade de trânsito faz para a JARI deverá obedecer ao prazo de dez dias úteis subsequentes à sua apresentação.

Na ocasião em que a penalidade é imposta por órgão ou entidade de trânsito da esfera federal, ou seja, da União, nos casos de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação da CNH ou penalidades por infrações gravíssimas, o recurso será julgado pelo Conselho nacional de trânsito (CONTRAN). Nos demais casos o julgamento do recurso caberá a um colegiado especial integrado pelo coordenador-geral da JARI, pelo presidente da Junta que apreciou a demanda e por mais um presidente de Junta. Quando houver apenas uma JARÍ, o recurso será julgado por seus próprios membros.

- **Recurso ao CETRAN – Conselho estadual de trânsito (2ª instância)**

Quando o reexame for indeferido junto a JARI, estadual ou municipal, é facultado ao condutor infrator recorrer da decisão por meio de recurso ao CETRAN em 2ª instância, dentro do prazo de 30 dias, contados da publicação ou da notificação da decisão, conforme determina o CTB em seu artigo 288.

Para a instrução do recurso interposto junto ao CETRAN contra decisões da JARI, o recorrente, que pode ser o proprietário, o condutor (responsável pela infração) e a autoridade de trânsito que impôs a penalidade, deverá constar os seguintes documentos: prova do preparo (recolhimento do valor da multa); prova da notificação do julgamento; razões de fato e de direito sobre o mérito da infração e documento que o recorrente julgar necessários e oportunos (jurisprudências, croquis, fotos, vídeos, etc).

A Resolução nº 244, emitida pelo CONTRAN disciplina as diretrizes para o estabelecimento do Regimento Interno dos Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN e Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE. O CONTRAN define a natureza e finalidade do CETRAN externalizando que são órgãos colegiados, normativos, consultivos e coordenadores do Sistema Estadual de Trânsito, responsável em segunda instância dos recursos contra penalidade impostas por órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários dos estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

As competências do CETRAN também foram reguladas na Resolução 244 do CONTRAN, dentre as quais destacamos: cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de

trânsito; julgar os recursos interpostos contra decisões da JARI e dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente nos exames de aptidão física, mental ou psicológica e dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios.

O CETRAN será composto por, no mínimo, um presidente e treze membros, sendo obrigatória a representação em igual número dos órgãos de entidades de trânsito e de entidades representativas da sociedade ligadas a áreas de trânsito (sindicato patronal, sindicatos dos trabalhadores e entidades não governamentais ligadas ao trânsito); um membro com nível superior com notório saber na área de trânsito e um membro da área de trânsito. Dentre os impedidos de serem membros do CETRAN temos aqueles que trabalham com fiscalização de trânsito.

A nomeação dos integrantes do CETRAN será realizada pelo governador do estado ou do Distrito Federal. O mandato será de dois anos sendo facultativa a recondução. As deliberações do Conselho somente ocorrerão com, no mínimo, seis integrantes, observada a paridade de representação e as decisões serão aprovadas por maiorias de votos, cabendo ao presidente o voto de qualidade, em caso de empate. O suporte financeiro e técnico caberá aos órgãos e entidades de trânsito dos estados, municípios e do Distrito Federal.

## **CAPÍTULO III**

### **DESENVOLVIMENTO DO ESTÁGIO**

#### **3.1 – Procedimentos Metodológicos**

##### **3.1.1 – Níveis de pesquisa**

Este trabalho envolveu o método exploratório de pesquisa. Para ACEVEDO E NOHARA (2007) esse tipo de pesquisa tem como objetivo proporcionar maior compreensão do fenômeno que está sendo investigado, permitindo assim que o pesquisador delinear de forma mais precisa o problema.

##### **3.1.2 – Métodos de pesquisa**

Quanto aos métodos de pesquisa, nosso trabalho utilizou-se do levantamento bibliográfico. Nesse método de pesquisa busca-se uma verificação da literatura e o embate teórico dos temas estudados.

Enfim, nesse estudo será utilizado o método de análise e comparação bibliográfica sendo realizado um estudo dos textos normativos principalmente da Lei n.º 9.503/97 e a Constituição Federal de 1988, mais especificamente na parte que se refere aos princípios constitucionais e administrativos e por fim se utilizará o método dedutivo-bibliográfico, porque se partirá de premissas conclusivas gerais através do estudo da doutrina e da lei.

##### **3.1.3 – Aspectos operacionais**

O ambiente de pesquisa foi a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande na Paraíba, órgão executivo de trânsito com circunscrição sobre o trânsito desta cidade.

##### **3.1.4 – Tratamento dos dados**

Podemos classificar essa pesquisa como sendo qualitativa pois trata-se de um estudo somente exploratório, não havendo o levantamento de dados.

### **3.2 – Apresentação e análise dos resultados**

#### **3.2.1 – Descrição da seqüência do processo administrativo de trânsito**

O processo administrativo de trânsito apresenta-se, em sua forma regular, as seguintes fases: instauração, instrução, o relatório e o julgamento.

A fase de instauração representa a inauguração do processo, partindo de um ato oficial ou a pedido de um interessado. Os meios e instrumentos usados para principiar este processo são o auto de infração e a notificação de autuação. A lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999 que regula o processo administrativo, no seu artigo 6º expõe os requisitos formais do requerimento na fase de instauração:

Art. 6º O requerimento inicial do interessado, salvo casos em que for admitida solicitação oral, deve ser formulado por escrito e conter os seguintes dados:

- I. Órgão ou autoridade administrativa a que se dirige;
- II. Identificação do interessado ou de quem o represente;
- III. Domicílio do requerente ou local para recebimento de comunicações;
- IV. Formulação do pedido, com exposição dos fatos e de seus fundamentos;
- V. Data e assinatura do requerente ou de seu representante.

Na fase instrutória ocorre a produção de provas, tais como diligências, exames, perícias, depoimento dos litigantes, juntada de documentos, inquirição de testemunhas. As formas ou elementos de defesa concretizarão a garantia constitucional da ampla defesa ao pseudo-infrator. Obviamente que todas essas provas devem ser adquiridas de forma legal.

O relatório é a fase da elaboração do resumo dos fatos ocorridos durante a tramitação do processo. Nesta etapa ocorre a apreciação das provas e do direito alegado, resultando dessa análise a proposta da comissão processante (JARI, em primeira instância e o CETRAN em segunda instância).

A fase decisória vem por fim ao contencioso administrativo com a publicação da decisão do ente ou entidade julgadora. Esta decisão, no entanto, não pode ser arbitrária, ou seja, ser imotivada, devendo o órgão julgador fundamentar sua decisão a partir das provas

produzidas durante o trâmite do processo. Essa fundamentação deve seguir o que prescreve o artigo 50 da lei 9.784/99, que diz:

Art. 50º. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

- I. Neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;
- II. Imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;
- III. Decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;
- IV. Dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;
- V. Decidam recursos administrativos;
- VI. Decorram de reexame de ofício;
- VII. Deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;
- VIII. Importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 2º Na solução de vários assuntos da mesma natureza, pode ser utilizado meio mecânico que reproduza os fundamentos das decisões, desde que não prejudique direito ou garantia dos interessados.

§ 3º A motivação das decisões de órgãos colegiados e comissões ou de decisões orais constará da respectiva ata ou de termo escrito.

Segundo BARRETO (2006), caso o resultado do processo administrativo seja contrário ao interesse do administrado este pode recorrer ao judiciário com o intuito de modificar a decisão ou até mesmo anulá-la.

Segue, na figura abaixo, as fases do processo administrativo em forma de organograma para facilitar a visualização de todas as etapas na ordem em que ocorrem.

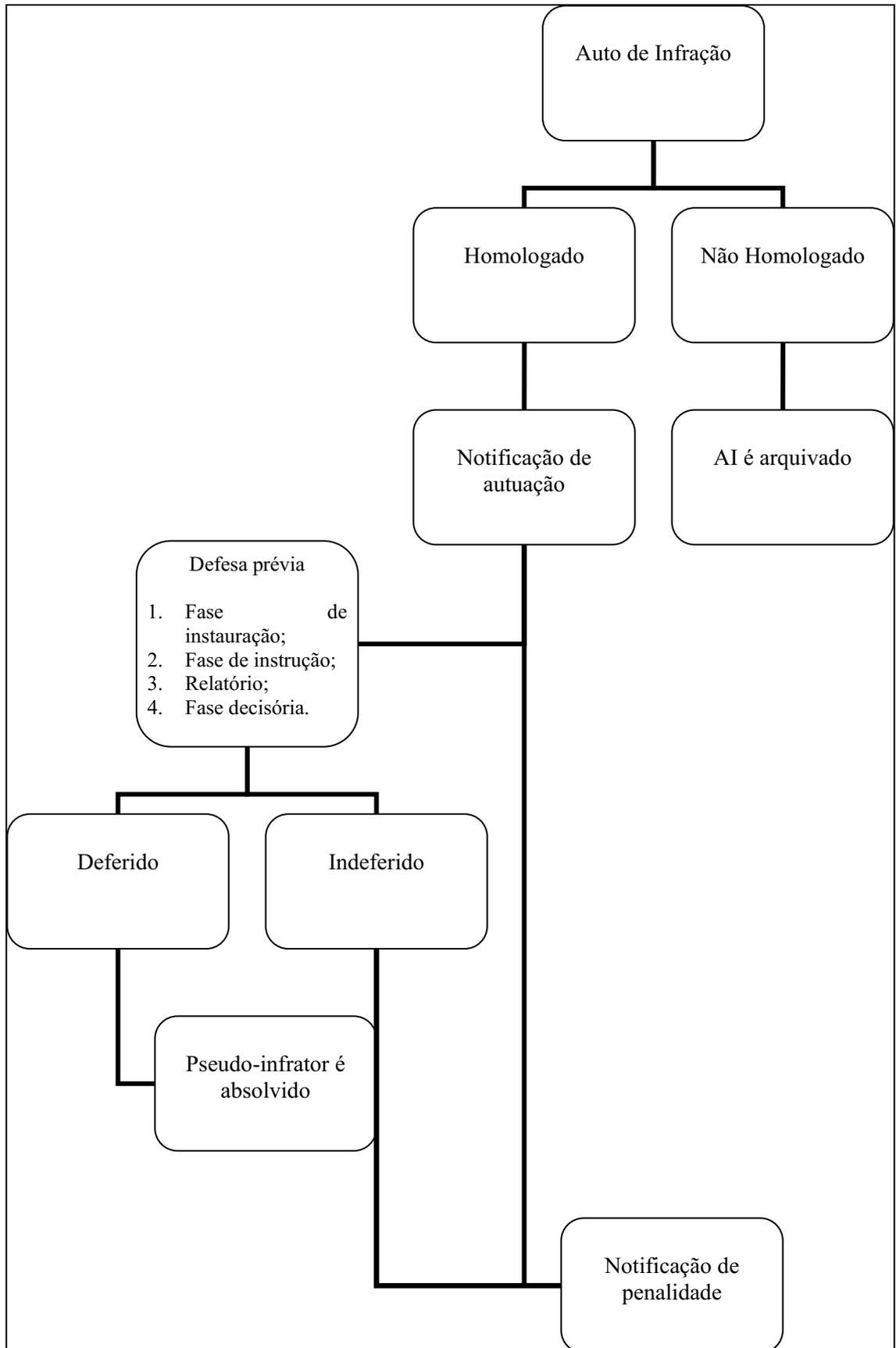


FIGURA 1: ORGANOGAMA DESCREVENDO O PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO

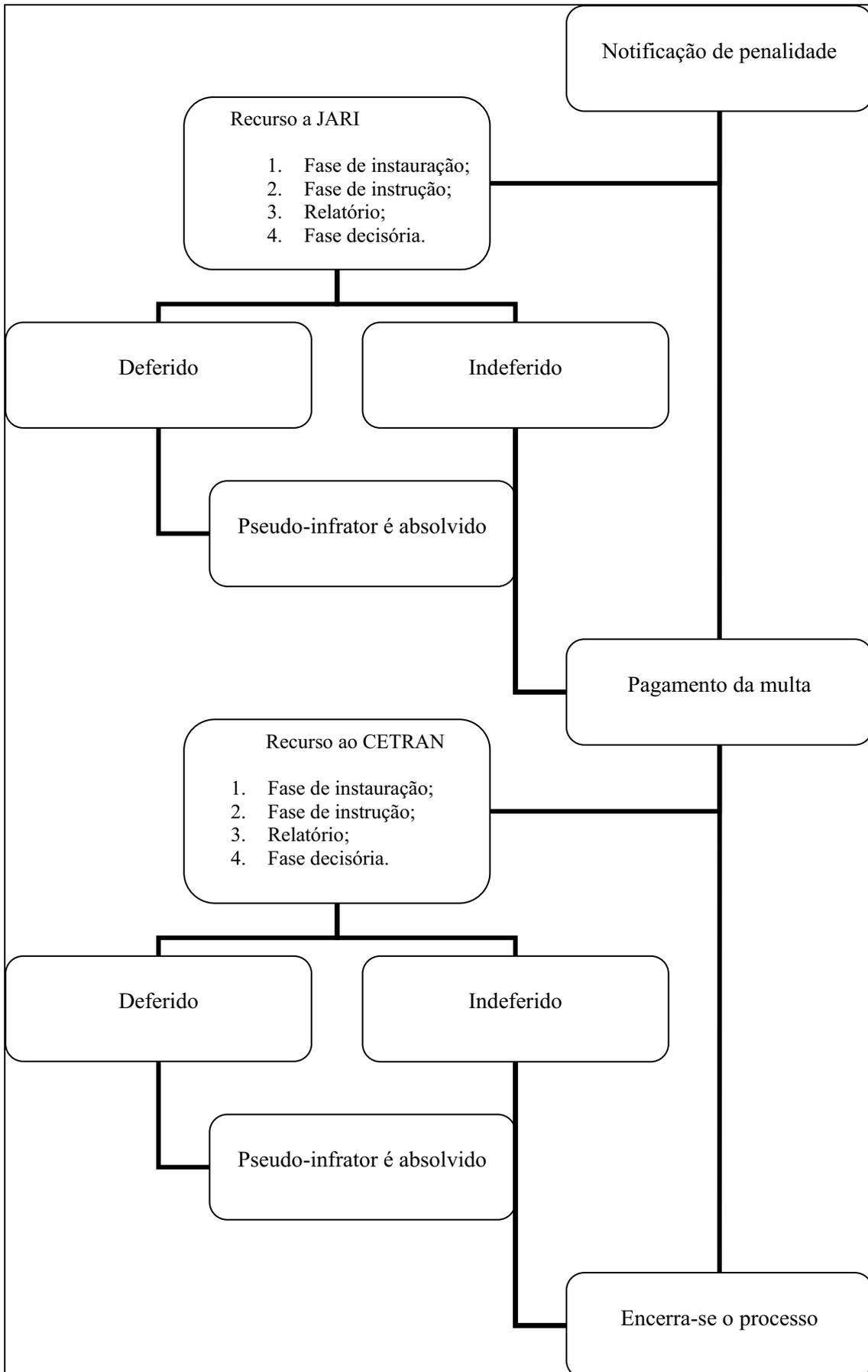


FIGURA 2: ORGANOGRAMA DESCREVENDO O PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO

### 3.2.2 – A ampla defesa e o contraditório no âmbito do processo administrativo de trânsito

Iremos agora explicitar os principais obstáculos ao exercício do direito constitucional da ampla defesa e do contraditório no processo administrativo de trânsito pelo condutor pseudo-infrator na cidade de Campina Grande na Paraíba.

O primeiro obstáculo ao direito do cidadão de exercer a ampla defesa e o contraditório no processo administrativo refere-se ao preenchimento ou lavratura do auto de infração. O AI deve ter um número mínimo de informações e de detalhes que irão servir para a defesa do pseudo-infrator no processo administrativo contra ele interposto pela STTP. No artigo 281 do CTB em seu parágrafo único e inciso I está descrito que o auto de infração será arquivado se for considerado inconsistente ou irregular. O AI será assim considerado se não forem assinalados os seus requisitos básicos de preenchimento. Neste trabalho já foi apresentado os requisitos mínimos de preenchimento deste AI. No entanto existe ainda uma outra forma deste AI ser considerado inconsistente ou irregular, quando não houver descrito neste documento, mais especificamente no seu campo de observações, detalhes do cometimento de infrações de trânsito dos tipos mistos e dos tipos abertos. Os tipos mistos de infrações de trânsito são envolvem uma multiplicidade de atos infracionais, enquanto o tipo aberto exige a identificação do ato praticado pelo autuado.

Uma situação infracional prevista no CTB que caracteriza o tipo misto se reporta ao artigo 167 *caput*: “*deixar o condutor ou o passageiro de usar o cinto de segurança*”. O tipo misto, como apresenta duas ou mais condutas, sendo até atos alternativos obriga o agente da autoridade de trânsito a relatar no próprio AI quem cometeu a infração: o condutor ou o passageiro.

O tipo aberto pode ser observado no artigo 195 do CTB: “*desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes*”. Portanto, cabe ao agente de trânsito descrever no AI que tipo de ordem foi desobedecida, como por exemplo, ordem de parada.

Quando o agente não fornece no AI as informações necessárias ao pleno entendimento da infração cometida e a autoridade de trânsito, no uso de suas prerrogativas, descrita no artigo 281 do CTB, julga o este auto regular e envia a notificação para o proprietário do veículo, está lesando o princípio da ampla defesa e do contraditório, porque valida um ato que não traz em seu corpo informações capazes de esclarecer a infração cometida para que seja otimizada as contra-razões do pseudo-infrator.

Podemos citar também uma outra situação dentro do processo administrativo de trânsito que se refere a notificação da autuação, prevista no inciso II do artigo 281 do CTB e confirmada pela Resolução 149 do CONTRAN de 19 de setembro de 2003. Esta autuação dá a oportunidade da Defesa Prévia, instituto vital para o respeito aos princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório.

Na STTP, bem como em outros órgãos executivos de trânsito, existe a determinação de limite da abrangência da defesa prévia. Ou seja, primeiro a notificação da autuação não informa ao condutor o seu direito de defesa, reduzindo-se ao fato de solicitar ao proprietário do veículo que seja apontado o condutor infrator para a aplicação da pontuação no seu prontuário. Em segundo lugar existe a instrução destes órgãos de limitar a defesa prévia a simples contestação dos aspectos formais do preenchimento do AIT, seria uma mera defesa técnica, não sendo permitido no entanto uma defesa ampla, incluindo a defesa de mérito. Nesse momento do processo administrativo de trânsito o autuado poderá oferecer defesa apenas para discutir incorreções contidas no auto ou na notificação.

Esta determinação afronta diretamente o princípio da ampla defesa e do contraditório. Esta determinação da defesa técnica do cidadão durante a defesa prévia é uma limitação de defesa. O autuado tem o direito líquido e certo de se defender na amplitude de todas as possibilidades admitidas no direito, limitando-se apenas a lei.

No entanto, existem entendimentos que divergem das práticas acima descritas como a iniciativa dos conselheiros do CETRAN/RJ que fixaram o entendimento acerca deste tema da seguinte maneira:

“uma vez conhecidos elementos fáticos e/ou jurídicos capazes de proporcionar a análise das alegações apresentadas pelos recorrentes, as autoridades de trânsito – estaduais ou municipais, *in casu* específico – são obrigados a promoverem decisões de mérito nos processos de DEFESA DA AUTUAÇÃO (defesa prévia), regularmente interpostos na forma do § 2º, do artigo 3º, da Resolução do CONTRAN nº 149/2003” (Parecer nº 01/2005, Relator: Dr. Antônio Sérgio de Azevedo Damasceno)

Outro obstáculo ao direito de defesa do cidadão no processo administrativo de trânsito refere-se ao artigo 285, § 1º, do CTB que determina que *o recurso não terá efeito suspensivo*. Esta determinação fere o princípio da ampla defesa e do contraditório porque os meios de defesa ainda não obtiveram uma decisão definitiva, podendo a aplicação imediata da penalidade, principalmente daquelas que são restritivas de direitos, a exemplo da suspensão

ou cassação da CNH, ocasionarem grande prejuízo ou até um dano irreparável. Um exemplo que ilustraria bem esta questão seria a suspensão da CNH de um taxista ou caminhoneiro que depende deste documento para trabalhar.

No entanto a resolução nº 182, de 09 de setembro de 2005, do CONTRAN, em seu artigo 6º e § 2º determina que:

§ 2º. Se a infração cometida for objeto de recurso em tramitação na esfera administrativa ou de apreciação judicial, os pontos correspondentes ficarão suspensos até o julgamento e, sendo mantida a penalidade, os mesmos serão computados, observado o período de doze meses, considerada a data da infração.

Como podemos perceber, somente nos casos de suspensão de direito de dirigir e nos casos de cassação da CNH, a Resolução 182 do CONTRAN busca respeitar os princípios da ampla defesa e do contraditório regulando que a interposição de recurso gera efeito suspensivo, evitando grave prejuízo ou um dano irreparável.

Em quarto lugar na lista das barreiras encontradas na defesa do condutor frente ao processo administrativo de trânsito está a JARI.

O CTB, ao criar a JARI, no seu artigo 16 e 17, não disciplinou sua composição e forma de ação. A JARI, por ser um órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades que os órgãos executivos de trânsito impuseram, mesmo contando com as diretrizes para elaboração do Regimento Interno, elencadas na Resolução nº 233 do CONTRAN, tem seu poder de autonomia seriamente prejudicado haja visto o fato de que todos os seus membros são nomeados pelo chefe do Poder Executivo, que é a autoridade máxima de trânsito, no estados e Distrito Federal e nos municípios. Além disso, no parágrafo único do artigo 16 do CTB, está previsto que as JARI's terão seu apoio financeiro e administrativo fornecido pelo órgão ou entidade de trânsito junto as quais funcionam. Além disso, na STTP bem como em alguns outros órgãos executivos de trânsito, os integrantes deste órgão recebem uma paga. Importante ressaltar que esta medida não é ilegal pois o CONTRAN na resolução que traçou as diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das juntas administrativas de recursos de infrações, silenciou perante a questão do recebimento de salários que os membros das JARI's percebem dos órgãos ou entidades executivos de trânsito.

O fato das JARI's terem seus membros nomeados pela autoridade de trânsito e serem sustentadas pelas organizações de trânsito, e ainda o recebimento pelos membros dos

referidos órgãos colegiados receberem uma pecúnia para fazerem parte deste órgão, representa uma afronta ao processo justo com ampla defesa e contraditório garantidos, porque compromete a isenção do julgamento e a paridade da representação.

E por última barreira dificultosa ao alcance da defesa justa pelo cidadão frente ao processo administrativo de trânsito encontramos a chamada “presunção de verdade” ou “fé de ofício” do ato administrativo, decorrente do princípio da superioridade do interesse público sobre o privado. Esta presunção de verdade carrega o auto de infração de um caráter autoritário, onde o ônus da prova recai totalmente sobre o autuado. Assim também é o entendimento de MAGGIO apud RIZZARDO (2007. pg.557):

“Na autuação feita dessa forma pelo agente fiscalizador da autoridade de trânsito, levando-se em consideração o aspecto subjetivo do ser humano, pode haver erros, injustiças e mesmo falhas na lavratura do AI. Além de ser esse critério de autuação uma forma de procedimento em que não há junto ao auto de infração nenhuma prova testemunhal ou material em favor da administração pública, a não ser apenas a constatação, a análise e a consideração e decisão subjetiva do agente fiscalizador do órgão de trânsito e a lavratura do respectivo auto [...]”.

Vale ressaltar ainda que o processo de trânsito inverte a lógica do processo judicial, enquanto este se fundamenta na presunção de inocência, baseado no inciso LVII, do artigo 5º da CF, assim descrito: “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”. O processo administrativo de trânsito se baseia num documento público, o Auto de Infração de Trânsito, que têm presunção de verdade, dificultando sobremaneira a defesa do cidadão, haja visto que antes da decisão final já pesa sobre ele o estigma de culpado. No contencioso de trânsito o administrado é culpado até que prove o contrário enquanto no processo judiciário o cidadão é inocente até que prove o contrário.

Existem, no entanto, decisões que contestam essa lógica como a emitida pelo Excelentíssimo Dr. Juiz de Direito Renato Luís Dresch, da 4ª Vara da Fazenda Pública de Belo Horizonte publicada na Revista do Consultor Jurídico (2008) contra a BHtrans, órgão executivo de trânsito da cidade de Belo Horizonte no estado de Minas Gerais. Para o juiz Renato Luiz Dresch em sua decisão deve ocorrer exatamente o contrário do que o processo administrativo determina em seus trâmites: “Não há como impor ao administrado a produção de prova negativa, devendo a Administração Pública provar o fato, não bastando a mera

*afirmação do agente de trânsito*”. A decisão do referido juiz cancelou a multa da BHtrans. O órgão recorreu da decisão.

## CAPÍTULO IV

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

#### 4.1 – Conclusão

O Código de Trânsito Brasileiro representa uma resposta, a mais abrangente possível, para os graves problemas que interferem no direito de ir e vir de pedestres e condutores. O CTB, visando diminuir este conflito, estabelece normas e regras que garantam para os participantes do trânsito o respeito ao seu tempo e seu espaço.

O CTB buscando talvez humanizar o trânsito ou para se impor com maior rigor visando um nível de obediência maior, contém em seu corpo 89 artigos que tratam do poder imperativo de aplicar penalidades, sendo que 65 artigos descrevem as infrações (do artigo 161 ao artigo 225), onde se prevê infrações até para pedestres e ciclistas; 13 artigos para regular as penalidades (do artigo 256 até o artigo 268), que abrange desde simples advertência até a cassação da CNH, e, por fim, as medidas administrativas, que compreendem 11 artigos (do artigo 269 até o artigo 279).

Todavia o processo administrativo, que trata dos requisitos para a autuação e o julgamento das autuações e penalidades totaliza apenas 11 artigos no CTB (do artigo 280 até o artigo 290).

Temos a impressão que o CTB se preocupa mais em penalizar o pseudo-infrator, do que com a abertura para a defesa do condutor. O capítulo XVIII, do CTB, que disciplina o processo administrativo não regula de maneira ampla a defesa do cidadão frente ao grande poder do Estado, quando não esclarece, por exemplo, no inciso I, do parágrafo único, do artigo 281, qual é a definição de um auto de infração inconsistente e irregular ou quais os requisitos para que o cidadão possa basear sua defesa destacando a inconsistência e a irregularidade do auto.

O processo administrativo de trânsito deve ser fonte de participação democrática, deve garantir as mínimas condições para que a defesa do cidadão possa se efetivar, expurgando e afastando todo o julgamento baseado no arbítrio e na ilegalidade.

Outro aspecto que ofende o princípio da ampla defesa e contraditório do cidadão no processo administrativo refere-se a JARI (1ª instância) e o CETRAN (2ª instância). Esses

órgãos têm a finalidade de ser o espaço apropriado para que o cidadão exerça a sua defesa. Estas instâncias de julgamento não tiveram suas diretrizes fundamentais reguladas pelo Código, principalmente no que se refere à nomeação de seus membros e ao recebimento de subsídios. As Resoluções do CONTRAN, ao disciplinarem as diretrizes para o Regimento Interno das JARI's (Resolução nº 233) e as diretrizes do Regimento do CETRAN (Resolução nº 244), regularam que os membros dos referidos órgãos colegiados devem ser nomeados pelo chefe do Poder Executivo. Embora as Resoluções sinalizassem para uma direção de respeito à paridade de representantes dos órgãos executivos de trânsito e das entidades representativas da sociedade civil, o fato da nomeação ser um “favor”, um atributo da autoridade máxima de trânsito, leva-nos a nos questionar qual é o grau de isenção destes julgamentos, já que, mais agravante ainda, muitos recebem subsídios para exercerem esta função. Como fica a defesa da sociedade se o órgão julgador depende dos “favores” da autoridade de trânsito, sendo no processo administrativo que participa, interessado e juiz.

Além disso se soma a dificuldade enfrentada pelo cidadão no processo administrativo de trânsito ainda, o dogma de verdade do AI, ferindo a presunção de inocência constitucional.

#### **4.2 – Sugestões**

Apresentaremos a seguir algumas sugestões a STTP com a intenção de que o processo administrativo de trânsito nesta organização possa ser mais transparente e justo garantindo com isso o atingimento do melhoramento do atendimento das necessidades dos administrados, objetivo maior das organizações públicas.

Em primeiro lugar é necessário inverter a lógica do ônus da prova constante no processo administrativo de trânsito. Em nosso entendimento o ônus da prova no processo administrativo deveria ser do órgão executivo de trânsito semelhantemente ao que ocorre no processo penal, garantindo assim o direito constitucional da presunção de inocência do cidadão até que se prove o contrário.

Outro aspecto importante refere-se ao julgamento da defesa prévia também analisando o mérito da infração e não somente se os aspectos formais obrigatórios na lavratura do AI ou da notificação de autuação estão corretos, ou seja, os aspectos técnicos destes documentos. Entendemos que a STTP deveria seguir a proposição dada pelo CETRAN do estado do Rio de Janeiro já citado neste trabalho que determinou a obrigatoriedade desta prática pelos órgãos de trânsito daquele estado.

Outro ponto fundamental para que seja dada maior credibilidade a administração pública garantindo-lhe maior transparência de seus atos e decisões diz respeito a regulamentação do recebimento pecuniário dos componentes da JARI. Bem sabemos que a prática deste ato não constitui delito pela administração pública devido ao silenciamento que faz o CTB diante desta prática conforme dissemos anteriormente. Obviamente também é que esta prática foge a ética pois faz a opinião pública pensar que a autoridade máxima possa, de alguma maneira, influenciar a decisão deste colegiado. Sugerimos então que a paga pelos serviços destes representantes seja regulamentada por lei para que estes exerçam suas atribuições de forma livre e descomprometida.

Por fim sugere-se, ainda tratando sobre os representantes da JARI, que os componentes deste colegiado bem como os componentes do CETRAN não sejam mais indicados pelos respectivos representantes do poder executivo, sendo transferida essa indicação aos órgãos representativos da sociedade como a ordem dos advogados do Brasil, sindicatos dos profissionais do trânsito, universidades, entre outros.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACEVEDO, Cláudia Rosa. **Monografia no curso de administração: guia completo de conteúdo e forma: inclui normas atualizadas da ABNT, TCC, TGI, trabalhos de estágio, MBA, dissertações, teses/Cláudia Rosa Acevedo, Jouliana Jordan Nohara.** – 3. Ed. – São Paulo: Atlas, 2007.

ANGHER, Anne Joyce, organização. **Código de Trânsito Brasileiro.** 7º edição. São Paulo: Rideel, 2005.

BARRETO, Alex Muniz. **Direito administrativo.** Leme/SP: CL Edijur, 2006.

CONSULTOR JURÍDICO. **Revista Consultor Jurídico.** Disponível em <<http://www.conjur.com.br/static/text/65613>>. Acessado em 25 de setembro de 2008.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo,** 1997, Atlas, 2º Edição.

FARIA, Ana Cristina de. **Manual Prático para elaboração de monografias. Trabalhos de conclusão de curso, dissertações e teses/Ana Cristina de Faria, Ivan da Cunha, Yone Xavier Felipe.** Petrópolis, RJ: Vozes; São Paulo. Editora Universidade São Judas Tadeu, 2007

MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional.** 13º edição. São Paulo: Atlas, 2003.

PEREIRA, José Matias. **Rap – Rio de Janeiro 42(1).** Pag. 61-88, janeiro/fevereiro 2008.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **Reflexões Sobre a reforma gerencial brasileira.** Revista do serviço público. Pág. 5-30. 1999.

PIRES, Alexandre Kalil. **Gestão por competências em organizações de governo.** Brasília (DF): ENAP, 2005.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 6<sup>a</sup> ed. rev., atual. e ampl. -- São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

SANTANA, Mercejane Wanderley. **Conjuntura e Planejamento**. Salvador (BA): SEI, n° 137, p. 38-47, julho/2005.

SILVA, Edna Lúcia da. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 3. ed. rev. atual. – Florianópolis: Laboratório de ensino a distância da UFSC, 2001.

DUARTE, Márcio Raniery Leal. **Os principais obstáculos à ampla defesa e ao contraditório do condutor pseudo-infrator no processo administrativo de trânsito.** Relatório de Estágio Supervisionado (Bacharelado em Administração). Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, 2008.

## RESUMO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n.º 9.503/97, apresentou em seu texto normas para a conduta dos veículos e pedestres nas vias com a conseqüente penalização àqueles que descumprirem estas regras, a infração de trânsito. Mas, além disso, o CTB também normatizou as formas de defesa para o cidadão pseudo-infrator no processo administrativo de trânsito. Esse processo deve garantir as partes envolvidas os princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório não impondo limites a esta nem dificultando a contestação dos atos e fatos alegados. O processo administrativo de trânsito inicia-se com a notificação da autuação ao pseudo-infrator. Esta notificação é produzida a partir do Auto de Infração de Trânsito quando julgado consistente e regular pela autoridade de trânsito. Ao pseudo-infrator notificado é garantido o direito de pleitear a defesa prévia. Caso a sua defesa seja julgada improcedente, será emitida a notificação de penalidade que terá sua defesa julgada pela Junta de Recursos de Infração de Trânsito (JARI). Por fim, persistindo o indeferimento de seu pedido, resta ao pseudo-infrator recorrer ao Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) agora em última instância, mediante o pagamento da referida penalidade. Quando a entidade executiva de trânsito não envia a notificação da autuação ou limita a defesa aos aspectos formais e técnicos do Auto de Infração de Trânsito, ou ainda, quando omite a forma de financiamento para os órgãos colegiados de julgamento, comprometendo assim sua isenção, e por fim quando concede ao Auto de Infração de Trânsito um autoritarismo sem par de possuidor da verdade está ofendendo o direito constitucional do cidadão da ampla defesa e do contraditório permitindo a este o direito a pleitear a anulação judicial da decisão administrativa.

**Palavras-chave:** Código de Trânsito Brasileiro. Infração de trânsito. Processo administrativo de trânsito. Defesa prévia e recursos. Princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório.

DUARTE, Márcio Raniery Leal. **Os principais obstáculos à ampla defesa e ao contraditório do condutor pseudo-infrator no processo administrativo de trânsito.** Relatório de Estágio Supervisionado (Bacharelado em Administração). Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, 2008.

### **ABSTRACT**

The Brazilian Code (CTB) Law nº 9.503/97 presents norms for vehicles and pedestrians on public ways with consequent penalization to those who break these rules, the traffic infraction. Besides, the CTB standardized ways of defense for pseudo-infractor citizen in the traffic administrative process. This process must guarantee the constitutional principles of full defense and of the adversary system neither imposing limits nor making difficult the contestation of the alleged acts and facts. The traffic administrative process begins with the notification to the pseudo-infractor. This notification is produced from the notice of traffic infraction when it is judged consistent and regular by the traffic authority. To the noticed pseudo-infractor is guaranteed the right to plead the previous defense. If his defense is judge improbable, it will be sent a notice of penalty that Will be judge by administrative commission of appeal of traffic infraction (JARI) persisting the rejection of the appeal the pseudo-infractor Will appeal to the state traffic council ultimately upon payment of such penalty. When the traffic executive entity does not send notice of infraction or limits the defense to formal and technical aspects of the notice of traffic infraction or when omits the form of financing to the collegiate body of trail, jeopardizing its exemption and finally when gives to the notice of traffic infraction an authoritarianism power as the owner of the truth, it is offending the constitutional right of full defense and of the adversary system allowing to him the right to plead the judicial nullity of the administrative decision.

**Key-words:** Brazilian Traffic Code. Traffic infraction. Traffic administrative process. Previous defense and appeal. Constitutional principles of full defense and of the adversary system.