

Leandro Macedo  
Gleydson Mendes

# Curso de **Legislação de trânsito**

**Inclui amplo estudo do CTB e suas  
regulamentações, infrações de  
trânsito comentadas e análise crítica  
da legislação de trânsito**

**7ª edição**  
Revista, ampliada  
e atualizada

2021

 EDITORA  
*Jus*PODIVM  
[www.editorajuspodivm.com.br](http://www.editorajuspodivm.com.br)

# Reflexões jurídicas

**Sumário:** 20.1 Considerações gerais – 20.2 Administração Pública – 20.2.1 Aspectos gerais da Administração Pública; 20.2.2 O SNT na Administração Pública Brasileira – 20.3 Princípios fundamentais da Administração Pública – 20.4 Interpretação da Legislação de Trânsito – 20.5 Processo administrativo: 20.5.1 Noções gerais; 20.5.2 Princípios aplicáveis ao processo administrativo; 20.5.3 Fases do processo administrativo; 20.5.4 O dever dos órgãos de trânsito de motivar e fundamentar suas decisões – 20.6 Poder de polícia – 20.7 Ato administrativo: 20.7.1 Agente de Trânsito não multa – 20.8 Comentários à Lei 14.071/2020: 20.8.1 Sistema Nacional de Trânsito; 20.8.2 Normas Gerais de Circulação e Conduta no Trânsito; 20.8.3 Veículos, Registro e Licenciamento; 20.8.4 Habilitação; 20.8.5 Infrações; 20.8.6 Penalidades; 20.8.7 Medidas Administrativas; 20.8.8 Processo Administrativo de Trânsito; 20.8.9 Crimes de Trânsito; 20.8.10 Dispositivos do CTB que serão vetados – 20.9 Considerações finais – 20.10 Exercícios: Parte 1; Parte 2.

## 20.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Com a enxurrada de leis, decretos e outros regramentos que vem a disciplinar o trânsito em nosso país, associada às peculiaridades e valores que subsidiam o legislador na facção de suas normas, faz surgir no direito um regramento autônomo de trânsito, que se intitula Direito de Trânsito.

É certo que o direito de trânsito se relaciona com muitos outros ramos do direito, surgindo frações desse ramo onde em primeiro plano poderíamos citar o direito internacional, surgindo dessa relação a fração “Direito Internacional de Trânsito”, em decorrência dos tratados e acordos internacionais em que o Brasil faz parte, onde devemos mencionar os dois principais: a Convenção sobre Trânsito Viário, celebrada em Viena em 8 de novembro de 1968, que se tornou vigente no Brasil a 29 de outubro de 1981, que foi promulgada pelo Decreto 86.714, de 10 de outubro de 1981 e também o Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile, Peru e Bolívia, determinado, executado e cumprido pelo Decreto (sem número) de 03 de agosto de 1993.

Ainda com relação aos outros ramos do Direito, o CTB trouxe à tona uma lei penal especial que trata dos crimes cometidos na direção de veículo automotor, guardando dessa forma uma intensa relação com o Direito Penal, surgindo uma outra fração do Direito de Trânsito chamada de “Direito Penal de Trânsito”, onde temos onze delitos previstos, sendo dois culposos e nove dolosos, sempre relacionados com veículos automotores, que estudaremos em capítulo próprio.

Por fim, a maior relação do Direito de Trânsito se dá com o Direito Administrativo, pois o código de Trânsito trata na maioria de seus capítulos da atuação da Administração Pública, através de seus órgãos, entidades e agentes. Com isso, poderíamos criar uma última fração denominada de “Direito Administrativo de trânsito”.

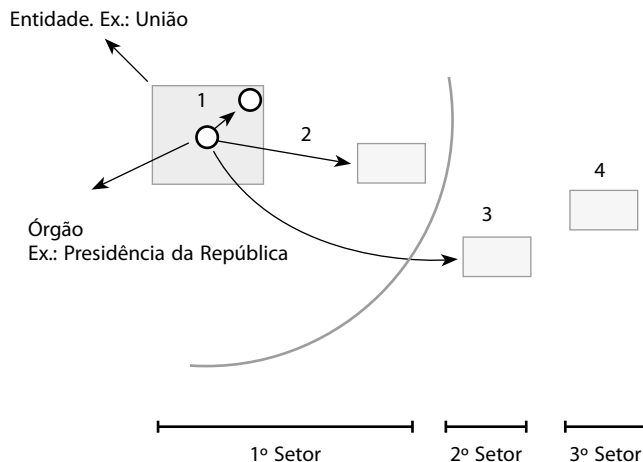
O objeto desta obra será tratar o CTB à luz do direito administrativo de forma preponderante, razão pela qual, estudaremos alguns conceitos deste ramo do direito, neste capítulo, para melhorar a compreensão do que será estudado ao longo deste trabalho e em capítulo próprio trataremos das relações com o direito penal.

## 20.2 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Vamos dividir o estudo deste tópico em duas partes, onde na primeira vamos analisar os aspectos gerais do tema, e em um segundo momento trataremos do tema de forma mais específica.

### 20.2.1 Aspectos gerais da Administração Pública

Devemos entender a Administração Pública como um conjunto de agentes, órgãos e entidades, incumbidos do exercício da função administrativa. De uma maneira geral poderíamos analisar as atividades estatais a partir do esquema abaixo. Em que pese a Administração Pública estar apenas presente nas entidades 1 e 2 (abaixo), o desempenho da função administrativa se encontra nos itens 1, 2, 3 e 4, como veremos abaixo, dando ênfase, evidentemente, a atividade “trânsito”.



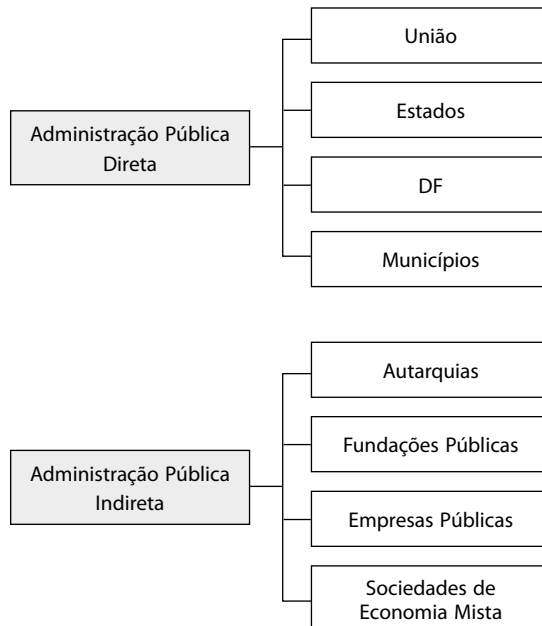
A base do direito administrativo moderno é o estudo do Estado Gerencial Brasileiro, em sua nova configuração, dividida em setores.

O primeiro setor nasce do nível 1 e do nível 2, onde temos a administração pública direta e indireta, que concentram todos os órgãos e entidades de trânsito do país, é evidente que a administração pública com a necessidade da especialização de suas atividades, pelo dever de eficiência foi se descentralizando em diversos níveis como visto acima que fez surgir os três setores hoje estudados em direito administrativo.

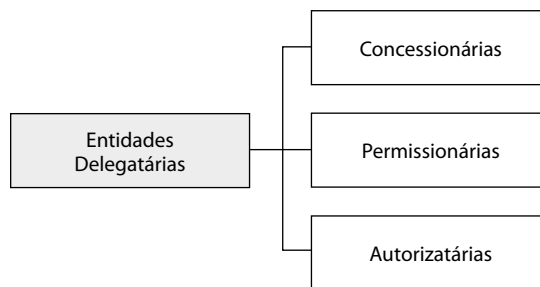
O nível 1 é a Administração Pública Direta, que é formada pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios e pelos seus órgãos evidentemente, que são criados pelo fenômeno da descentralização hierárquica ou desconcentração. Saiba que algumas bancas examinadoras, ao mencionar este nível de especialização, têm utilizado apenas o termo desconcentração.

No nível 2 ocorre uma descentralização institucional através de lei ou simplesmente outorga, para outra entidade, que é uma pessoa jurídica autônoma, sem sair da órbita estatal, ou seja, ainda estamos falando de administração pública com a presença constante do estado. É neste nível 2 que surge a Administração Pública Indireta, onde estão presentes as entidades administrativas chamadas: Autarquias, as Fundações Públicas, as Empresas Públicas e as Sociedades de Economia Mistas.

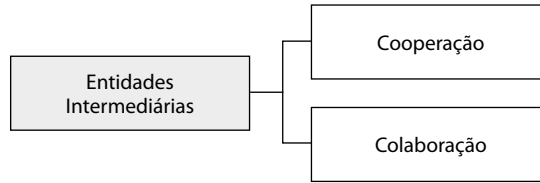
Os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito encontram-se presentes tanto no nível 01, compondo a Administração Direta, como no nível 02 em forma de autarquias e excepcionalmente em forma de fundações.



No terceiro nível, note pelo esquema que saímos da órbita estatal, aqui o estado vai especializar funções para outra entidade (pessoa jurídica), só que fora da órbita estatal, através de contratos administrativos. Como exemplo deste tipo de descentralização por delegação ou contratual temos as concessionárias de serviço público, tão comum nas rodovias federais, que desempenham as funções de manutenção e conservação de rodovias e recebem como contraprestação as tarifas ou pedágios pagos pelos usuários das vias. Perceba que aqui não há de se falar em delegação da atividade de fiscalização, inerente ao poder de polícia, que decorre da supremacia do interesse público sobre o particular, sendo possível apenas o desempenho da atividade de “operação do trânsito”, que se refere a atividade de monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.



Por fim, o quarto nível é aquele que não existe uma atribuição prévia da atividade estatal, como nas demais, e sim um reconhecimento posterior da atividade privada, como exemplo podemos citar a LBV, que não foi atribuída nenhuma atividade estatal, mas o Estado reconhece que essa atividade é válida e importante. Nesse quarto nível, temos o que há de mais moderno, que é a **descentralização social**. Também é chamada por alguns de reconhecimento. Aqui apenas é possível encontrar seguimentos que desempenham atividades em caráter de colaboração (criada por iniciativa do particular) ou cooperação (criada por iniciativa do estado) com as entidades supramencionadas, na área de trânsito são muito comuns as ONGs que desempenham atividades de recuperação e apoiam a família dos vitimados em acidentes de trânsito. Cabe destacar, que no DETRAN-RJ, existe uma comissão cidadã, onde participam estas ONGs, que avaliam a responsabilidade de condutores em acidentes de trânsito, que com a anuência do presidente do órgão, após a ampla defesa do condutor, pode culminar na suspensão do direito de dirigir.



### 20.2.2 O SNT na Administração Pública Brasileira

Não devemos entender o SNT como um conjunto de órgãos e entidades com atribuições exclusivas na área de trânsito, pois este complexo é formado por uma série de órgãos e entidades ligados a ministérios e secretarias diversas, que muitas vezes antes de incorporar ao Sistema, já possuía outras atribuições, ou ainda são criados para atender ao previsto no SNT, bem como em outras legislações, podemos exemplificar fazendo menção a PRF e a PM, que além das atribuições previstas no CTB possui atribuições na área de segurança pública, e mais, saiba que a PRF é subordinada ao Ministério da Justiça. De outra forma, devemos visualizar este bloco chamado SNT como uma superposição a uma administração já existente, e com suas atribuições divididas entre os entes da federação (União, Estado, DF e Municípios) em completa sintonia.

Nos parágrafos seguintes vamos fracionar os elementos que compõem a administração pública, da forma que se apresentam na legislação de trânsito: seus agentes, órgãos e entidades, e por último a sua função administrativa.

No que se refere aos agentes públicos, a legislação de trânsito faz referência a dois tipos, o primeiro necessariamente ocupante de cargo efetivo (concursado) e o segundo ocupante de cargo em comissão ou função de confiança, que refere-se às funções de direção, chefia e assessoramento na Administração Pública.

Quanto aos ocupantes de cargos efetivos temos os agentes de trânsito, onde o CTB nos informa que poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado (portariado) pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via no âmbito de sua competência, e por fim, quanto às funções de direção dos órgãos de trânsito temos a autoridade de trânsito que é o dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada. Dentro da estrutura do DPRF, poderíamos exemplificar da seguinte forma, os PRFs são os agentes de trânsito e o Diretor-Geral é a autoridade de trânsito, que por sua vez credencia os superintendentes regionais para mesma atribuição.

Quanto aos órgãos e entidades incumbidos das atividades relacionadas ao trânsito, estes se encontram organizados num plexo chamado de Sistema Nacional de

Trânsito, com atribuições específicas delimitadas pelo CTB, distribuídos por todos os entes da federação: União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Cabe destacar que *entidade* é sempre personalizada, ou seja, goza de personalidade jurídica seja de Direito Público ou Privado, agora, o *órgão* não é pessoa jurídica, ou seja, não é personalizado, devendo ser entendido como *é um centro de atribuições*.

Quanto às funções administrativas, estas coexistem com a função legislativa e com a função jurisdicional, tanto no poder executivo, no legislativo como no judiciário. Como o objeto deste trabalho está pautado na estrutura poder executivo, saiba que este exerce predominantemente a função administrativa como sua função típica e de maneira atípica as funções legislativas e jurisdicionais. Entrando nos órgãos e entidades que compõe o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), encontramos com as funções administrativas os órgãos executivos, executivos rodoviários e a PRF, com a função legislativa temos os Conselhos que criam normas de âmbito nacional (CONTRAN) e de âmbito estadual e distrital (CETTRAN e CONTRANDIFE), e por fim com as funções jurisdicionais temos tanto os conselhos que julgam recursos como as Juntas Administrativas de Recursos de Infração. Em síntese são atividades do SNT as 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.

De outra forma, poderíamos ver a Administração como um conjunto de prerrogativas, que é inerente ao regime jurídico-administrativo, e sujeições que é inerente ao Estado de Direito. No estudo das prerrogativas da Administração estudaremos o poder de polícia e no estudo das sujeições seus deveres e princípios.

### **20.3 PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

Os princípios administrativos são os valores, as diretrizes, os mandamentos mais gerais que orientam a elaboração das leis administrativas, direcionam a atuação da Administração Pública e condicionam a validade de todos os atos por ela praticados. A fim de dar aplicabilidade ao tema ora estudado, saiba que se o estudioso da norma jurídica conhecendo os fundamentos, os valores que nortearam o legislador na facção dos dispositivos, certamente terá seu estudo facilitado.

Quanto aos princípios existentes nas leis administrativas podemos resumí-los em princípios expressos e os princípios implícitos. Onde por princípios expressos devemos entender como aqueles que estão taxativamente previstos em uma norma jurídica de caráter geral. No que se refere aos princípios implícitos, são aqueles que não constam taxativamente em uma norma jurídica geral, sendo fruto de elaboração doutrinária e jurisprudencial, onde podemos destacar que existem aqueles que

decorrem de um princípio expresso, como o princípio da razoabilidade, o qual, segundo o Supremo Tribunal Federal, decorre do princípio do devido processo legal (previsto no art. 5º, LIV, da CF), como aqueles que têm sua aplicação na norma jurídica, como exemplo, podemos citar o da supremacia do interesse público sobre o particular e o da indisponibilidade do interesse público.

Devemos entender a existência de um Direito de Trânsito à luz do estudo deste tópico, pois muito embora, ao aplicar o CTB, o administrador deva observar os princípios constitucionais de direito administrativo: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, assim como aqueles trazidos pela Lei 9.784/1999, que trata do processo administrativo federal, como finalidade, da motivação, da razoabilidade, da proporcionalidade, da ampla defesa, do contraditório, da segurança jurídica e do interesse público, não podemos deixar de tratar dos princípios próprios da legislação de trânsito.

É fato que as atividades administrativas, seja de que origem for, devem observar os citados princípios, mas não foram estes que direcionaram o legislador do CTB, e sim outros cinco, previstos no CTB, que faz com que essa lei ganhe ares de autonomia, que passamos a enumerar: segurança viária, da fluidez do trânsito, do conforto, da defesa ambiental e da educação para o trânsito.

Note, a título de exemplo, que o legislador ao tipificar as condutas por excesso de velocidade, no art. 218, à medida que fosse aumentando o risco à segurança, vai aumentando o valor da multa imposta (aplicação do princípio da segurança viária) será autuado também aquele que transitar abaixo da velocidade mínima, apenas se atentar contra a fluidez do trânsito, ou seja, se interrompê-lo. Enfim, os exemplos citados servem apenas para orientar os estudiosos do CTB quanto à aplicação dos princípios.

## 20.4 INTERPRETAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Vamos fazer três considerações acerca do estudo da interpretação da legislação de trânsito, em um primeiro momento vamos nos ater aos aspectos doutrinários apresentados por Hely Lopes Meirelles,<sup>1</sup> em um segundo momento vamos para os aspectos legais acerca da interpretação das normas administrativas e por último vamos explicitar o caminho deixado pelo próprio legislador do CTB para sua melhor compreensão.

O estudo da interpretação das normas de Direito Público Interno não tem sido objeto das obras de Direito Administrativo, no entanto, o grande mestre Hely

---

1. MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. 36. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.



Lopes Meirelles, em sua obra *Direito Administrativo Brasileiro*, reserva um tópico para tratar do tema com a mesma queixa. Ensina o mestre, referindo-se ao *Direito Administrativo*: “A diversidade de seu objeto, a natureza específica de suas normas, os fins sociais a que se dirigem, o interesse público que elas visam sempre tutelar, exigem regras próprias de interpretação e aplicação das leis, atos e contratos administrativos.” E continua o saudoso mestre: “A nosso ver, a interpretação do *Direito Administrativo*, além da utilização analógica do direito privado que lhe forem aplicáveis, há de considerar, necessariamente, esses três pressupostos: 1º) a desigualdade jurídica entre a administração e os administrados, 2º) a presunção de legitimidade dos atos da administração; 3º) a necessidade de poderes discricionários para a administração atender ao interesse público.”

O direcionamento legal no que se refere a interpretação das normas administrativas nos remete ao art. 2º, parágrafo único, inc. XIII da Lei 9.784/1999, que nos informa que a interpretação da norma administrativa deva ocorrer da forma que melhor garanta o atendimento do fim público a que se dirige, vedada aplicação retroativa de nova interpretação. Desta forma, faz-se mister que se analise cada lei administrativa em suas peculiaridades, a fim de analisar num primeiro momento o fim público a que se dirige.

É evidente que o caminho adequado para a interpretação das normas administrativas já foi traçado, tanto pela doutrina quanto pela lei, no entanto para que haja uma compreensão mais próxima do ideal é necessário que na lei a ser interpretada haja indicativos do fim público a que a norma se dirige. Na legislação de trânsito, temos dois valores fundamentais, que são a segurança viária e a fluidez do trânsito, e três outros valores decorrentes, que são o conforto na direção, preservação do meio ambiente e educação para o trânsito, todos ligados a ideia de segurança viária. Com isso, perceba que as infrações de trânsito preveem multas com sete valores básicos que vão aumentando à medida que aumenta a agressão a segurança viária ou a fluidez.

Finalmente, que na análise da legislação de trânsito seja aplicada às regras traçadas pelo insuspeitável mestre Hely Lopes Meirelles, que se observe o fim público a que a norma se dirige, e por fim, em se tratando de legislação de trânsito que não se tome medidas que não tenham o condão de preservar a vida e evitar congestionamentos.

## **20.5 PROCESSO ADMINISTRATIVO**

Neste tópico vamos fazer breves comentários a fim de complementar o capítulo deste livro que trata do processo administrativo punitivo de trânsito, com acepções doutrinárias e legais.

### 20.5.1 Noções gerais

O conceito de processo administrativo em sentido amplo nos direciona para três ideias: o processo administrativo disciplinar, o processo administrativo litigioso e, por fim, para qualquer outro controle que a administração precisa fazer sobre seus próprios atos, denominado de processo administrativo de expediente. Nesta obra, que não tem o propósito de esgotar os temas ora abordados, mas apenas relacioná-los com o CTB, apenas é relevante comentarmos acerca do processo administrativo litigioso, que tem capítulo próprio na Lei 9.503/1997.

Neste primeiro momento faz-se necessário observar algumas diferenças entre o processo administrativo litigioso e o processo judicial, já que ambos visam à aplicação da lei, sendo dispensável fazermos tal distinção do processo legislativo, pois com esse não se confunde, já que visa elaborar as leis.

Sendo assim, num primeiro momento, na instauração surge a primeira diferença, pois o processo judicial apenas se dá mediante provocação e o administrativo, em decorrência do princípio da oficialidade, pode se dar sem provocação. No processo judicial a relação jurídica é trilateral, pois temos sempre autor, réu e juiz, já no processo administrativo a relação é bilateral: de um lado o administrado e de outro a administração, e por fim, decorrente desta segunda diferença surge para o processo judicial a regra da onerosidade e para o administrativo a gratuidade.

Somente o judiciário faz coisa julgada material no direito brasileiro, por força do art. 5º, inc. XXXV da CF, ou seja, aquele que depois de entrar com segundo recurso em processo administrativo de aplicação da penalidade multa, perde o direito de continuar pleiteando administrativamente, não sendo vedado, portanto, em decorrência do exposto de pleitear judicialmente, pois nenhuma lesão a direito ou ameaça de lesão fugirá da apreciação judicial. E mais, impende observar que não é exigida a exaustão da instância administrativa para que se promova a respectiva ação judicial, em regra. É certo que existem situações no ordenamento jurídico, em que apenas é possível socorrer-se ao judiciário quando não couber mais recurso na instância administrativa, como nos casos da justiça desportiva, mas trata-se de exceção.

O processo administrativo para aplicação de penalidades de trânsito está regulamentado no CTB, nas resoluções 619/2016 e 723/2018, ambas do CONTRAN, de forma específica e de forma subsidiária pela Lei 9.784/1999. Saiba que a referida lei, apenas será aplicável, de forma complementar aos processos administrativos em que a PRF e DNIT sejam os órgãos atuadores, pois se trata de lei federal e não nacional como o CTB.

### 20.5.2 Princípios aplicáveis ao processo administrativo

Esta Lei estabelece normas básicas sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Federal direta e indireta, visando, em especial, à proteção dos

direitos dos administrados e ao melhor cumprimento dos fins da Administração. Os preceitos desta Lei também se aplicam aos órgãos dos Poderes Legislativo e Judiciário da União, quando no desempenho de função administrativa.

A legislação de trânsito trata do tema “processo administrativo” de forma técnica, a fim de operacionalizar o procedimento, não trabalhando os aspectos jurídicos do processo administrativo punitivo de trânsito. Sendo assim, devemos nos socorrer a Lei 9.784/1999 para fazermos algumas considerações legais.

Temos uma série de princípios elencados nesta lei, dos quais apenas vamos tratar daqueles onde entendemos que o conhecimento é contundente para uma melhor compreensão deste tópico.

- a) Princípio da economia processual – este guarda estreita relação com o princípio da eficiência, pois o que este prega é que a Administração deve trabalhar de forma adequada e proporcional, a fim de que não se onere inutilmente. Para uma melhor compreensão do exposto remeto o leitor à Resolução 723/2018 do CONTRAN, onde está expresso a aplicação do referido princípio. Nesta resolução temos a informação que somente os DETRANs podem aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir. De posse dessa informação, imagine a seguinte situação hipotética: como ficaria a situação do condutor que fosse flagrado em uma rodovia federal conduzindo seu veículo embriagado, uma vez que na referida infração vem prevista a penalidade multa a ser aplicada pela PRF, e também a penalidade de suspensão do direito de dirigir a ser aplicada pelo DETRAN? Bem, à luz do princípio ora estudado, e da legislação de trânsito, em primeiro lugar é deflagrado um processo administrativo na PRF para aplicação da penalidade de multa, e somente quando neste processo não couber mais recurso é que a PRF encaminha o processo para o DETRAN a fim de que seja deflagrado o processo administrativo de suspensão do direito de dirigir, pois se assim não o fosse, o cancelamento de um processo poderia implicar cancelamento de outro.
- b) Princípio que trata da obediência à forma e aos procedimentos – devemos saber que sua aplicação é muito mais rígida no processo judicial do que no administrativo; por isso mesmo, em relação a este, costuma-se falar em princípio do informalismo, ensina Maria Sylvia Zanella Di Pietro<sup>2</sup>, e continua a autora, dizendo que informalismo não significa ausência de forma, pois o processo administrativo é formal no sentido que deve ser reduzido a escrito e conter documentado tudo que ocorre no seu desenvolvimento, sendo **informal** no sentido de que não está sujeito a formas rígidas. Cabe

---

2. DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 24. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

observar que a razoabilidade deve adentrar na exigência da forma a fim de dosar a eficiência e o interesse público, que pede formas mais simples e rápidas, com o interesse particular envolvido, que abomina privilégio dado a certas pessoas pelo Administrador, exigindo neste caso formas mais rígidas. Ainda quanto à forma, a Lei 9.784/1999 tratou do tema em seus art. 2º, incisos VIII e IX e 22.

- c) Princípio do oficialismo – os processos administrativos observam impulsão, de ofício, sem prejuízo da atuação dos interessados.
- d) Princípio da segurança jurídica – A aplicação deste princípio nos processos administrativos observa uma conotação peculiar, uma vez que ele se refere a certeza que os recursos serão apreciados por pessoas habilitadas com conhecimento na área de trânsito, como bem observa as resoluções do CONTRAN que regulamentam a composição do CETRAN e JARI.
- e) Princípio da verdade material – diferentemente do processo judicial, onde os encarregados pela produção das provas são as partes, no processo administrativo as provas são produzidas pela própria administração. Sendo assim, no primeiro caso temos uma verdade meramente formal, uma vez que o que não está nos autos, o juiz entende que não está no mundo. Quanto à aplicação do princípio da verdade material, reproduziremos três dispositivos legais:

“Art 17. Compete às JARI: II – solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;” (Lei 9.503/97)

“Art. 29. As atividades de instrução destinadas a averiguar e comprovar os dados necessários à tomada de decisão realizam-se de ofício ou mediante impulsão do órgão responsável pelo processo, sem prejuízo do direito dos interessados de propor atuações probatórias. (Lei 9.784/99)”

“Art. 37. Quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias. (Lei 9.784/99)”

### 20.5.3 Fases do processo administrativo

Quanto às fases do processo administrativo litigioso, temos a instauração, a instrução e a decisão, que no processo administrativo de aplicação de penalidade de trânsito ocorre da seguinte forma: primeiro o interessado provoca a administração através de um instituto chamada defesa prévia que será entregue pelo interessado

no setor de protocolo do Núcleo de Multas e Penalidades do órgão de trânsito, que, por sua vez, deverá encaminhar a defesa prévia para o Núcleo de Documentação, onde é **instaurado** o processo. Este setor envia o processo para Comissão de Análise de Defesa de Autuação, que tem a incumbência de **instruir** o processo, que nada mais é do que anexar ao processo todos os elementos que a autoridade de trânsito vai precisar para tomar a **decisão**, ou seja, se defere ou indefere o pedido.

Por fim, impende destacar como veremos adiante em capítulo próprio que a autuação deve se dar, em regra, com abordagem, em estado de flagrância. Circunstância esta que não que suprime a necessidade do processo administrativo, ou seja, que não tira do cidadão autuado seu direito a ampla defesa, prevista no art. 5º, LV da CF. De outra forma, a verdade sabida, que é o conhecimento pessoal e direto da falta pela autoridade competente para aplicar a penalidade, não retira do autuado seu direito ao devido processo legal.

#### **20.5.4 O dever dos órgãos de trânsito de motivar e fundamentar suas decisões**

Quando um condutor comete uma infração de trânsito e é autuado pelo agente, o órgão de trânsito irá notificá-lo da irregularidade a fim de que ele possa exercer seu direito constitucional de defesa (art. 5º, LV, da Constituição Federal) no processo administrativo de trânsito.

Além da defesa de autuação (defesa prévia), em caso de não acolhimento, o interessado ainda pode interpor recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI e em caso de indeferimento é possível novo recurso em segunda e última instância, que pode ser o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, um Colegiado Especial ou o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, a depender do órgão autuador e da infração, conforme previsão do art. 288 do Código de Trânsito Brasileiro.

Portanto, somente será aplicada uma das penalidades elencadas no art. 256 do CTB com base no dispositivo legal que foi infringido, depois de concluído o processo administrativo de trânsito, respeitado o direito do cidadão de expor o contraditório. Ao final, sendo o resultado desfavorável, cabe à Autoridade de Trânsito impor a sanção.

Quando do não acolhimento da defesa ou do indeferimento do recurso a Autoridade de Trânsito é obrigado a motivar e fundamentar a decisão que proferiu, sob pena de macular o processo de tal forma que o torna nulo. De acordo com os ensinamentos dos professores Ordeli Savedra Gomes e Josimar Campos Amaral<sup>3</sup>:

---

3. GOMES, Ordeli Savedra. AMARAL, Josimar Campos. *Processo Administrativo de Trânsito*. Curitiba: Juruá, 2018, p. 29.

“A motivação integra o elemento forma do ato. Não deve ser confundido com o motivo do ato administrativo. Portanto, se o ato, para ser válido, deve ser motivado e se não o foi, o ato será nulo por vício de forma, sendo, assim, insanável.”

Além disso, a obrigatoriedade da motivação e fundamentação também guarda previsão legal, como se observa no texto da Lei nº 9.784/99:

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

I – neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

II – imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

[...]

V – decidam recursos administrativos;

No caso do processo administrativo de trânsito faz-se necessária a motivação e fundamentação das decisões, pois implicam na imposição de sanção, a exemplo da penalidade de multa e decidem recursos contra a decisão. Acerca do tema, Celso Antônio Bandeira de Mello<sup>4</sup> assevera:

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

Não se pode ignorar tais preceitos legais independentemente da fase processual, pois constitui obrigação dos órgãos e sua ausência é absolutamente questionável. De forma precisa, Eduardo Antonio Maggio<sup>5</sup> explica:

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

---

4. MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de direito administrativo*. 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 859.

5. MAGGIO, Eduardo Antonio. *Manual de infrações, multas de trânsito e seus recursos*. Leme/SP: Mundo Jurídico, 2013, p. 414.

Convém ressaltar o entendimento aqui apresentado não é exclusivo da doutrina. Quando provocado, o judiciário tem decidido pela nulidade do processo administrativo cuja decisão não esteja motivada e fundamentada, como se observa a seguir.

“DIREITO ADMINISTRATIVO. AUTO DE INFRAÇÃO. MULTA. AUSÊNCIA DE MOTIVAÇÃO NO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. NULIDADE. As decisões administrativas devem ser motivadas formalmente, vale dizer que a parte dispositiva deve vir precedida de uma explicação ou exposição dos fundamentos de fato (motivos-pressupostos) e de direito (motivos-determinantes da lei). O procedimento administrativo relacionado aos autos de infração noticiado nos autos padece de nulidade em razão da ausência de fundamentação da resposta à defesa prévia e ao recurso administrativo.

(TRF-4 – AC: 50796234020144047000 PR 5079623-40.2014.404.7000, Relator: MARGA INGE BARTH TESSLER, Data de Julgamento: 16/09/2015, TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: D.E. 17/09/2015)”

Nessas situações, apesar da possibilidade da via judicial, a Administração Pública deve reconhecer o erro e não aplicar sanção a partir de um processo viciado. Convém mencionar mais uma vez a Lei nº 9.784/99, que estabelece:

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

Não foi de forma aleatória que o legislador determinou que os órgãos de trânsito devem obrigatoriamente cumprir a lei antes mesmo de fazer cumpri-la, como se depreende da leitura do Capítulo II do CTB, que trata do Sistema Nacional de Trânsito.

A motivação e fundamentação das decisões é requisito indispensável para a imposição de sanções administrativas de trânsito sob pena de deixar impune aquele de fato praticou uma irregularidade qualquer ou mesmo punir de forma injusta o cidadão que tinha razão em seu pleito. O cumprimento dessas exigências é fundado em princípios constitucionais e na garantia da segurança jurídica ao particular interessado para uma aplicação justa do Direito.

## **20.6 PODER DE POLÍCIA**

Devemos entender poder de polícia como a prerrogativa de que dispõe a administração para assegurar que o direito coletivo não sofra ingerência, que não seja colocado em risco pelos particulares, atuando, ou até interferindo na esfera de direito de administrado para assegurar este direito. Note que é o único dos poderes de que dispõe a administração que tem uma amplitude externa, atingindo a esfera de direito dos administrados, como exemplo, podemos citar o ato administrativo previsto no CTB, que controla a condução de veículo em via pública, é um exemplo do exercício do poder de polícia do Estado.

Na legislação de trânsito, mais especificamente no art. 269, § 1º, temos a menção que o poder de polícia de trânsito divide-se na ordem (atos normativos), no consentimento (são os alvarás consentidos com base na ordem), na fiscalização (se os alvarás estão sendo cumpridos conforme os ditames legais), nas medidas administrativas (constrangimento de polícia) e nas medidas coercitivas (sanções de polícia) adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

Ainda quanto ao tema, cabe diferenciarmos as medidas administrativas das medidas coercitivas. A primeira denota o que chamamos de constrangimento de polícia, onde os agentes de trânsito em proteção ao direito coletivo lesionado pelo particular, causa um constrangimento a este que não chega a ser sanção; para exemplificar o exposto imagine a seguinte situação hipotética: Mévio, condutor devidamente habilitado, deixou seu veículo estacionado sobre a calçada, e em virtude dessa infração cometida, teve seu veículo removido para o depósito público. O fato é que em virtude da infração cometida, Mévio vai sofrer o constrangimento de ter que dirigir-se ao depósito público para retirar seu veículo. Note que no exemplo citado, embora o veículo seja de propriedade de Mévio, ou seja, embora Mévio seja o titular do direito de propriedade sobre o veículo, este não poderia dispor desse direito a ponto de utilizar o veículo sobre calçadas, e neste caso por invadir a esfera do coletivo, obriga a Administração pública a agir, através de seus agentes de trânsito. Quanto às medidas coercitivas estas são as sanções de polícia, e causam lesão aos direitos individuais em virtude de alguma transgressão de natureza administrativa, como as infrações de trânsito. Em virtude da restrição de bens ou direitos impostos, antes de serem aplicadas as referidas sanções, a Administração deve deflagrar um processo administrativo, onde será assegurada a ampla defesa do suposto infrator, e como exemplo poderíamos imaginar a seguinte situação hipotética: Mévio, condutor devidamente habilitado, fez a transposição do semáforo com a luz vermelha acesa, como surge para a Administração a possibilidade de multá-lo, porém antes de ser-lhe imposta a penalidade de multa, em virtude da infração cometida, será deflagrado um processo administrativo, sendo-lhe assegurado a ampla defesa.

Por fim, a fiscalização de trânsito, que é o meio de que dispõe a administração para comprovar a ocorrência das infrações, apenas pode se dar pelos agentes de trânsito, pela autoridade de trânsito ou através de um instrumento qualquer, desde que regulamentado pelo CONTRAN, conforme nos informa o art. 280, § 2º.

## **20.7 ATO ADMINISTRATIVO**

O conceito de ato administrativo é por demais complexo e variável, uma vez que não encontramos na doutrina uma uniformidade de conceitos. Não temos a pretensão



de criar mais um conceito, mas para que nosso objetivo seja alcançado no estudo do Direito de Trânsito, devemos vê-lo à luz de seus atributos e elementos. Com isso ficamos assim: ato administrativo é toda declaração unilateral de vontade, que apenas pode se dar em virtude do poder de império do Estado (imperatividade), que para ter eficácia jurídica deve gozar de presunção de veracidade e legitimidade (inversão do ônus da prova) a fim de atender ao interesse público a que se destina; modificando, extinguindo, resguardando direito do administrado sem necessitar a administração pública de socorrer a tutela jurisdicional (executoriedade), e praticado a luz da lei material (tipicidade).

Quanto à presunção de legitimidade, esta inverte o ônus da prova, ou seja, por ser uma presunção relativa de legitimidade, e não absoluta, caberá o particular desconfigurá-la. De outra forma, os atos administrativos reputam-se válidos até prova em contrário, ou seja, no campo probatório, impõe ao particular provar o vício do ato administrativo.

O ato administrativo apenas pode ser praticado (objeto) por agente competente (competência), na forma prescrita em lei (forma), com a finalidade de atender o interesse público (finalidade), após a subsunção de um fato a norma (motivo).

De posse deste saber fica fácil elencarmos algumas situações do CTB, onde este conhecimento nos vai ser útil, como por exemplo, temos no semáforo e nos sinais do agente combinados com seus apitos formas de atos administrativos que não são a escrita (que é a regra), e mais, quando estudamos o processo administrativo onde é contestada a autuação feita pelo agente (ato administrativo enunciativo) ou a multa aplicada pela autoridade de trânsito (ato administrativo punitivo) fica evidente as prerrogativas de direito público, pois o particular deverá mostrar a irregularidade e inconsistência do ato praticado, que é por demais difícil. Por fim, nos deparamos também com situações onde encontramos atos inválidos, quando, por exemplo, vemos um PRF colocando a sinalização de velocidade máxima na via a fim de fiscalizar excesso de velocidade, temos um vício de competência explícito, pois apenas o DNIT é competente para sinalizar a rodovia federal.

Finalmente, ao estudarmos a classificação do ato administrativo, encontramos os chamados atos discricionários e os atos vinculados, onde a diferença entre eles está na origem da vontade, ou seja, se o administrador faz o que está na lei sem nenhum poder de escolha, o que está sendo implementado na verdade é a vontade do legislador, neste caso diz ato vinculado; agora se existe opções, ainda que dada pela própria lei, o administrador podendo escolher entre elas, após um juízo de valor, a fim de dar consecução ao interesse público, expressando sua vontade, diz então que praticou um ato discricionário.

Temos expresso no art. 280 do CTB que, ao presenciar uma infração de trânsito, deve o agente de trânsito lavrar o auto de infração, ou seja, deve praticar um ato de natureza vinculada, agora quanto à possibilidade de liberar ou não um veículo

irregular retido, que não tenha a irregularidade sanada, pode o agente de trânsito, após valorar se é seguro ou não seguir viagem, decidir pela liberação do veículo ou recolhimento ao depósito público, praticando assim um ato de natureza discricionária.

### **20.7.1 Agente de Trânsito não multa**

O “Agente de Trânsito não multa” talvez tenha sido a frase mais repetida pelos candidatos que fizeram a prova do concurso da Polícia Rodoviária Federal realizada em 2019, considerando que a banca examinadora, em pelo menos duas questões, provocou uma verdadeira confusão sobre quem pode “multar”.

Uma determinada questão da prova trazia o seguinte enunciado: “O condutor de um veículo foi abordado por policial rodoviário federal depois de ultrapassar outro veículo pelo acostamento. Nessa situação, o policial poderá multar o condutor, mas não poderá reter nem remover o seu veículo”.

Para a maioria das pessoas não habituadas com expressões técnicas e específicas da legislação de trânsito, afirmar que um determinado agente de trânsito lhe aplicou uma multa é algo perfeitamente compreensível, ou seja, a pessoa foi flagrada praticando alguma irregularidade e o agente fiscalizador adotou a providência legalmente prevista. No entanto, para os profissionais da área ou para aqueles que estudam o tema, o agente de trânsito na verdade autuou, pois em regra, não é possível que este multe alguém, salvo se for a autoridade de trânsito.

Existe uma clara distinção entre as expressões autuar, notificar e multar. A primeira delas, cuja base legal está no art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro, o qual determina que “ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração”. Sendo assim, o agente de trânsito ao constatar uma irregularidade não possui alternativa a não ser autuar, tendo em vista ser este um ato administrativo de natureza vinculada. Inclusive, há de se considerar, a depender das circunstâncias, a possibilidade do cometimento do crime de prevaricação (art. 319 do Código Penal), quando o agente retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício, ou praticá-lo contra disposição expressa de lei, para satisfazer interesse ou sentimento pessoal.

Portanto, autuar é relatar a irregularidade observada durante a fiscalização por anotação em documento próprio, por registro em talão eletrônico isolado ou acoplado a equipamento de detecção de infração regulamentado pelo CONTRAN ou por registro em sistema eletrônico de processamento de dados quando a infração for comprovada por equipamento de detecção provido de registrador de imagem, também regulamentado pelo CONTRAN.

O auto de infração de trânsito é a peça informativa que subsidia a autoridade de trânsito, que é o dirigente máximo do órgão ou entidade pertencente ao sistema

nacional de trânsito, na aplicação de uma eventual penalidade, dando-se início ao processo administrativo a partir de sua lavratura. O Código de Trânsito Brasileiro prevê em seu art. 280 as informações que devem constar no auto de infração e a Portaria 59/2007 do Departamento Nacional de Trânsito estabelece os campos de informações que deverão constar no AIT, os campos facultativos e o preenchimento, para fins de uniformização em todo o território nacional.

Em relação à notificação, expressão igualmente confundida quando se trata de aspectos técnicos relacionados ao tema, convém destacar que existe a notificação de autuação e a de imposição de penalidade. A primeira delas, a notificação de autuação, é o procedimento que dá ciência ao proprietário do veículo de que foi cometida uma infração de trânsito com seu veículo. Caso a infração não tenha sido cometida pelo proprietário do veículo, deverá ser indicado o condutor responsável pelo cometimento da infração. Por sua vez, a notificação de penalidade é o procedimento que dá ciência da imposição de penalidade bem como indica o valor da cobrança da multa de trânsito.

A notificação pode ser através de remessa postal, que é o meio mais comum, pode ser feita por edital publicado em diário oficial quando forem esgotadas as tentativas de notificar o infrator ou proprietário do veículo por remessa postal, ou ainda pode ser através do sistema de notificação eletrônica, previsto no art. 282-A no CTB, que foi incluído pela Lei 13.281/2016 e regulamentado pela Resolução 622/2016 do CONTRAN e, além disso, o agente de trânsito também pode notificar no momento da autuação, condição em que o próprio auto valerá como notificação da autuação quando for assinado pelo condutor e este for o proprietário do veículo, desde que o auto de infração contenha o prazo para apresentação da defesa da autuação.

Por fim temos a multa, que é uma penalidade e assim como as demais sanções previstas no art. 256 do Código de Trânsito Brasileiro, só podem ser aplicadas pela autoridade de trânsito. Sendo assim, um agente de trânsito não pode multar nenhum condutor, salvo se ele for a autoridade.

Diante da distorção por parte de alguns profissionais da área e do desconhecimento dos usuários, é conveniente a exposição de tais conceitos para uma melhor compreensão técnica acerca do tema. Portanto, o agente de trânsito em sua atividade típica autua, eventualmente notifica e nunca multa ninguém.

## **20.8 COMENTÁRIOS À LEI 14.071/20**

Foi publicada no Diário Oficial da União de 14 de outubro de 2020 a Lei 14.071, de 13 de outubro de 2020, sendo esta a 39ª alteração no Código de Trânsito Brasileiro. Dentre todas as leis que alteraram o CTB, essa é a que mais promoveu

mudanças, foram 57 ao todo, considerando as alterações, revogações e inclusões de alguns artigos.

Convém destacar que a Lei 14.071/20 somente entrará em vigor depois de uma *vacatio legis* de 180 dias, especificamente no dia 12 de abril de 2021, quando suas modificações terão efeito. Abordaremos neste tópico todas as alterações trazidas pela nova lei.

### **20.8.1 Sistema Nacional de Trânsito**

A composição do Conselho Nacional de Trânsito será alterada pela Lei 14.071/20, pois atualmente são os representantes dos ministérios que integram o CONTRAN. A partir da vigência da lei, o conselho terá os próprios Ministros de Estado como titulares. Deverão ainda ser indicados suplentes, devendo ser um servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, Oficial-General.

Em 2019 houve uma tentativa de alteração do art. 10 do CTB por parte do Presidente da República, que editou a Medida Provisória nº 882, mas a norma teve seu prazo de vigência encerrado no dia 30 de agosto de 2019 e não foi convertida em lei.

Passam a integrar o CONTRAN os Ministros de Estado da Infraestrutura; da Ciência, Tecnologia e Inovações; da Educação; da Defesa; do Meio Ambiente; da Saúde; da Justiça e Segurança Pública; das Relações Exteriores; da Economia; e da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

O Conselho passará a ser presidido pelo Ministro de Estado da Infraestrutura, que atualmente é o ministério responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, nos termos do art. 9º do CTB. O presidente do DENATRAN, que na redação atual do Código também preside o CONTRAN, vai atuar como Secretário-Executivo.

Outra novidade é em relação ao quórum de votação do CONTRAN que exigirá maioria absoluta para a aprovação das normas que editar, ou seja, será preciso votos favoráveis de pelo menos cinquenta por cento mais um dos membros do Conselho.

O art. 10-A será incluído no CTB e traz a possibilidade de que representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis ou impactados pelas propostas ou matérias em exame possam ser convidados a participar de reuniões do Conselho Nacional de Trânsito, mas sem direito a voto.

As propostas de normas regulamentares que são de competência do CONTRAN passarão a ser submetidas a prévia consulta pública, por meio da rede mundial de

computadores, pelo período mínimo de 30 dias antes do exame da matéria pelo Conselho. Há uma inovação no sentido de permitir que o cidadão possa opinar e contribuir com as propostas de regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro. Essas contribuições recebidas na consulta pública ficarão à disposição pelo prazo de 2 anos, contados da data de encerramento da consulta pública.

Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do CONTRAN poderá editar deliberação, *ad referendum* do Conselho e com prazo de validade máximo de 90 dias. Atualmente não há prazo de validade para uma deliberação quando houver necessidade de regulamentar determinado tema. Também ficará vedada a reedição de deliberações que não forem referendadas pelo CONTRAN. Depois de encerrado o prazo, a deliberação perderá a sua eficácia, mas permanecerão válidos os efeitos dela decorrentes.

Com a vigência da Lei 14.071/20 os atos normativos editados pelo Presidente do CONTRAN voltarão a ser denominados de “Deliberação”, diferentemente da atual “Portaria”, que em observância ao Ofício Circular nº 1.351/20 do Departamento Nacional de Trânsito, passou a classificar dessa forma, atendendo ao disposto no Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, para adequação às nomenclaturas dos atos normativos inferiores a decreto.

Por fim, acerca das mudanças em relação ao Conselho Nacional de Trânsito, saiba que também será sua competência dispor sobre o uso de sinalização horizontal ou vertical que utilize técnicas de estímulos comportamentais para a redução de acidentes de trânsito.

Também teremos alteração na legislação sobre as Câmaras Temáticas, que são órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

Com a entrada em vigor da nova lei, a coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do DENATRAN ou dos Ministérios representados no CONTRAN, conforme definido no ato de criação de cada Câmara. Atualmente são cinco Câmaras Temáticas e sua composição foi estabelecida pela Portaria 45/2020 do DENATRAN: Assuntos Veiculares e Ambientais (CTAV); Esforço Legal (CTEL); Educação e Saúde (CTES); Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito (CTET); e Transporte Rodoviário (CTTR).

Será incluído ainda o inciso XXXI ao art. 19 do CTB que trata das atribuições do DENATRAN, que será o órgão competente para organizar, manter e atualizar o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC). Essa é uma das novidades trazidas pela nova lei e que abordaremos de maneira específica no subtópico sobre penalidades.

Outra novidade é em relação a competência para aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir nas infrações que preveem de maneira específica essa sanção, a exemplo de dirigir sob influência de álcool (art. 165), disputar corrida (art. 173) ou conduzir motocicleta sem utilizar capacete de segurança (art. 244, inc. I). Atualmente cabe ao DETRAN instaurar o processo administrativo e aplicar a sanção, conforme previsão no inciso II do art. 22 do CTB, mas a Lei 14.071/20 passará a competência para os demais órgãos, como no caso da PRF, que foi incluído o inciso XII ao art. 20, nos órgãos executivos rodoviários foi incluído o inciso XV ao art. 21 e também no art. 24, que dispõe sobre a competência do órgão municipal, a previsão passará a constar no inciso XXII.

Dentre as atribuições legais da Polícia Rodoviária Federal está a de executar a fiscalização de trânsito, aplicando e arrecadando as multas impostas, assim como determina o art. 20, III, do CTB. Essa redação será ajustada com a nova lei que passará a vigorar da seguinte forma: “executar a fiscalização de trânsito, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, com a notificação dos infratores e a arrecadação das multas aplicadas e dos valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos e animais e de escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas”.

Acerca das competências dos DETRANs, a lei fará um ajuste na redação do inciso II do art. 22, fazendo menção ao órgão máximo executivo da União ao invés de órgão federal competente no que diz respeito à delegação de competência, especialmente quanto à expedição e cassação da Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação.

No inciso III do art. 22 foi suprimida a expressão “selar a placa” em relação à competência do DETRAN em vistoriar, inspecionar as condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, com a expedição dos Certificados de Registro de Veículo e de Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União.

Isso se dá em razão do disposto no § 9º do art. 115 do CTB, pois de acordo com esse dispositivo legal, as placas que possuem tecnologia que permita a identificação do veículo ao qual estão atreladas são dispensadas da utilização do lacre. O art. 3º da Resolução 780/2019 do CONTRAN que dispõe sobre o novo sistema de Placas de Identificação Veicular (Padrão MERCOSUL) faz menção a dispensa do lacre previsto no *caput* do art. 115 do CTB.

Os DETRANs ficarão obrigados ainda a criar, implantar e manter escolas públicas de trânsito, destinadas à educação de crianças e adolescentes, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito. Atualmente a Resolução 515/2014 é que estabelece critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito. A referida norma determina ainda