



OF. 007/2020/CDTRÂNSITO-OAB/MT
Favor mencionar este número na resposta

Cuiabá, 17 de julho de 2020.

Excelentíssimo Senhor

Emanuel Pinheiro

Prefeito Municipal de Cuiabá

Ref.: Projeto de Lei 833/2019 – Cria requisitos de validade para auto de infração.

Excelentíssimo Senhor,

A ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL
– **SECCIONAL MATO GROSSO**, por seu Presidente Leonardo Pio da Silva Campos e a sua **COMISSÃO DE DIREITO DE TRÂNSITO**, por seu Presidente Giovane Gualberto de Almeida, vem perante a Vossa Excelência, expor e requerer o que segue:

Tomamos conhecimento através de matéria veiculada na imprensa, que foi aprovado o projeto de Decreto Legislativo nº 833/2019, o qual cria requisitos de validade para auto de infração, decorrente de infração de trânsito no Município de Cuiabá.

Da leitura da citada normativa, verifica-se em seus artigos a criação de norma supletiva à legislação federal, estabelecendo requisitos de validade para os autos de infrações, vejamos:

Art. 1º. Esta Lei cria, de forma supletiva à legislação federal, requisitos de validade para o



auto de infração aplicado pelos Agentes de Trânsito do Município de Cuiabá.

Art. 2º. Além dos requisitos de validade previstos na legislação federal, o Auto de Infração, decorrente de infração de trânsito, aplicado pelos Agentes de Trânsito do Município de Cuiabá, **só terá validade e prosseguimento, caso esteja presente os seguintes requisitos:**

I – O auto de infração deve ser escrito e conter a identificação e assinatura do Agente de Trânsito que lavrou o mesmo;

II – Na infração decorrente da condição do condutor, referido auto deve ser instruído com a imagem deste, seja foto ou vídeo, além de perícia;

III – O prazo de validação do auto de infração só começa a fluir, a partir da notificação válida do condutor;

§ único – é nulo de pleno direito, o auto de infração aplicado em decorrência de infração de trânsito, que não atenda aos requisitos de validade previstos neste artigo.

A justificativa apresentada para aprovação é que a matéria sobre trânsito e transporte, é de competência privativa da União, porém não há óbice ao Município em legislar sobre o mesmo tema de forma **supletiva, desde que se trata de interesse local, ainda não abarcado por legislação federal. Note-se que a competência da União é privativa e não exclusiva.**

Pois bem, é nesse ponto que esta comissão vem fazer as necessárias considerações.

A presente Lei fere a Constituição Federal, por vício de iniciativa, conforme passamos a demonstrar.



Inicialmente cumpre destacar que, diferente do proposto na justificativa contida na Lei em comento, é de clareza solar que, ao legislar sobre a matéria, a Câmara Municipal de Cuiabá, avançou na competência fixada pela Constituição Federal, em seu artigo 22, vejamos:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

...

XI - trânsito e transporte;

Tal competência se dá à União, em virtude de ser o Órgão com capacidade constitucional para instituir diretrizes sobre os transportes urbanos, conforme determinado no artigo 21, XX, da Constituição Federal.

Destaca-se que não há no ordenamento jurídico pátrio, permissão para que o Legislador Municipal, atue no tocante as normas de trânsito e transportes, se não a regra contida do artigo 23, XII, da Constituição Federal, que possibilita implantar políticas de educação e segurança no trânsito.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Notadamente a Lei Municipal não estabelece ou implanta política de educação para segurança do trânsito.



Ademais, não se pode aplicar o efeito de matéria supletiva, não abarcado por legislação federal e que se trata de interesse local, conforme contido na justificativa da Lei, pois tal matéria está devidamente especificada e detalhada tanto no Código de Trânsito Brasileiro, quanto no Manual Brasileiro de Fiscalização, estabelecido pela Resolução 371 do CONTRAN.

Ao contrário do que tenta passar o Legislador Municipal, a norma está devidamente contida em legislação federal, especialmente no Código Trânsito Brasileiro, em seu artigo 280, conforme descrito abaixo:

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á 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, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio



tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração 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.

Destaque ainda para Resolução 619/2016, alterada pelas resoluções 697/17 e 736/18, que estabelece e normatiza os procedimentos para aplicação das multas por infrações, valendo transcrever os artigos abaixo:

Art. 4º À exceção do disposto no § 5º do artigo anterior, após a verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração de Trânsito, a autoridade de trânsito expedirá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data do cometimento da infração, a Notificação da Autuação dirigida ao proprietário do veículo, na qual deverão constar os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB.

Art. 5º Sendo a infração de responsabilidade do condutor, e este não for identificado no ato do cometimento da infração, a Notificação da Autuação deverá ser acompanhada do Formulário de Identificação do Condutor Infrator, que deverá conter, no mínimo:

I - identificação do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação;



II - campos para o preenchimento da identificação do condutor infrator: nome e números de registro dos documentos de habilitação, identificação e CPF;

III campo para a assinatura do proprietário do veículo;

IV - campo para a assinatura do condutor infrator;

V - placa do veículo e número do Auto de Infração de Trânsito;

VI - data do término do prazo para a identificação do condutor infrator e interposição da defesa da autuação;

Corroborando com a situação fática, tem-se a aplicabilidade da Resolução 371 do CONTRAN, que aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, padronizando os procedimentos referentes à fiscalização de trânsito, bem como, instrumentaliza a atuação dos agentes de trânsito.

Art.1º Aprovar o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT, Volume I – Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito, e rodoviários, a ser publicado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 2º Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I – Atualizar o MBFT, em virtude de norma posterior que implique a necessidade de alteração de seus procedimentos.

II – Estabelecer os campos das informações mínimas que devem constar no Recibo de Recolhimento de Documentos.

Art. 3º Os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito deverão adequar seus procedimentos até a data de 30 de junho de 2011.



Evidentemente que, caso não houvesse proibição da Câmara Municipal legislar sobre a matéria em questão, não seria possível, por tal matéria estar devidamente disposta em legislação federal.

Veja, não há que falar em possibilidade do legislador municipal tratar do assunto, seja por falta de competência legislativa, seja por suplementação de norma federal.

Nesta esteira, é imprescindível que seja observado a dicção do art. 24 da lei 9.503/97:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e



arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;



XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Excelentíssimo, vale consignar que a Lei 9.503/97, em momento algum admite o município legislar sobre requisitos de validade do auto de infração, e mais, se fosse o caso, jamais a câmara poderia ter a “iniciativa” de legislar sobre procedimento vinculado ao poder de polícia no serviço público, o que viola de morte o ordenamento jurídico vigente. Neste sentido, estamos diante de um caso clássico vício de



iniciativa, desta forma, sugerimos que o referido projeto não seja sancionado, por violação ao princípio da legalidade.

A condição imposta pelo legislador ao prever no artigo 22, XI, da Constituição Federal, competência privativa da União, delimitando pontualmente à quem deve se tratar do assunto, não competindo ao legislativo municipal atuar, sob pena de usurpar a competência da União, tornando a norma inconstitucional.

Ainda, a citada legislação municipal impõe formalidade quanto a validade do auto de infração, aduzindo que somente terá validade o Auto de infração, a partir da notificação válida do condutor, conforme dispõe artigo 2º, III.

É preciso destacar que o Código de Trânsito Brasileiro, também criou normas para que o condutor seja devidamente notificado da autuação, contendo inclusive prazo para que o órgão autuador efetue a postagem da notificação, veja-se:

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

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

I - se considerado inconsistente ou irregular;

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

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro



meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

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

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

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

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

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

Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico se o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação oferecer essa opção.

§ 1º O proprietário ou o condutor autuado que optar pela notificação por meio eletrônico deverá manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 2º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

§ 3º O sistema previsto no caput será certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e



interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

Ademais, é notório que nosso ordenamento jurídico é regido pelo respeito à hierarquia das normas, sendo certo que o legislador municipal, não respeitou seu campo de atuação, não restando dúvida quanto a ilegitimidade e incompetência funcional da Câmara Municipal de Cuiabá para tratar do assunto.

Impende registrar, caso seja sancionada a referida lei em epígrafe, à Comissão de Trânsito da OAB-MT, estará manejando a ação judicial competente junto ao Tribunal de Justiça do MT pleiteando a declaração de sua inconstitucionalidade.

Explorando a inteligência da Constituição Estadual do Mato Grosso, especialmente com esboço no art. 124:

Art. 124 São partes legítimas para propor a ação direta de inconstitucionalidade de lei ou ato normativo estadual ou municipal em face desta Constituição:

I – o Governador do Estado;

II – a Mesa da Assembleia Legislativa;

III – o Procurador-Geral de Justiça;

IV – o Procurador-Geral do Estado;

V – o Procurador-Geral da Defensoria Pública;

VI – o Conselho Seccional da Ordem dos Advogados do Brasil;

VII - partido político com representação na Assembleia Legislativa;

VIII - federação sindical ou entidade de classe de âmbito estadual;

IX - o Prefeito, a Mesa da Câmara de Vereadores ou partido político com representação nesta,



quando se tratar de lei ou ato normativo municipal.

Na convicção que o mandato de Vossa Excelência é pautado na gestão focada no “interesse público”, bem como, na segurança jurídica, é de singular importância que a legalidade estrita seja o norte, desse poder executivo municipal.

Diante das considerações expostas, **a Ordem dos Advogados do Brasil Seccional Mato Grosso, vem requerer à Vossa Excelência, especial atenção na análise da norma em questão, sendo que a medida que se impõe a esse Executivo Municipal é o veto da Lei, tendo em vista o vício de iniciativa apontado.**

Renovamos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

LEONARDO PIO DA SILVA CAMPOS
Presidente da OAB/MT

GIOVANE GUALBERTO DE ALMEIDA
Presidente da Comissão de Direito de Transito da OAB/MT