



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
CURSO DE DIREITO**

MANOEL GOMES DA SILVA NETO

**CONTROVÉRSIA NA APLICAÇÃO DO ARTIGO 307 DA LEI 9.503/97 E SEUS
REFLEXOS NO PANORAMA DA PREVENÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO**

**CAMPINA GRANDE-PB
2018**

MANOEL GOMES DA SILVA NETO

**CONTROVÉRSIA NA APLICAÇÃO DO ARTIGO 307 DA LEI 9.503/97 E SEUS
REFLEXOS NO PANORAMA DA PREVENÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Direito da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Área de concentração: Direito Penal.
Legislação Penal Específica.

Orientador: Prof. Dr. Luciano do Nascimento Silva

**CAMPINA GRANDE
2018**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586c Silva Neto, Manoel Gomes da.
Controvérsia na aplicação do artigo 307 da Lei 9.503/97 e seus reflexos no panorama da prevenção dos acidentes de trânsito [manuscrito] / Manoel Gomes da Silva Neto. - 2018.
24 p.
Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Jurídicas, 2018.
"Orientação : Prof. Dr. Luciano do Nascimento Silva, Departamento de Direito Público - CCJ."
1. Trânsito Brasileiro. 2. Sistema de prevenção de acidentes viários. 3. Embarço jurídico. I. Título
21. ed. CDD 345

MANOEL GOMES DA SILVA NETO

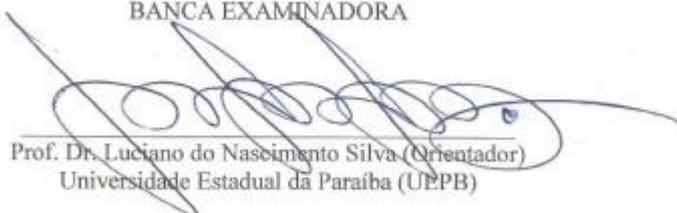
CONTROVÉRSIA NA APLICAÇÃO DO ARTIGO 307 DA LEI 9.503/97 E SEUS
REFLEXOS NO PANORAMA DA PREVENÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Curso de Bacharelado em Direito da
Universidade Estadual da Paraíba, como
requisito parcial à obtenção do título de
Bacharel em Direito.

Área de concentração: Direito Penal.
Legislação Penal Específica.

Aprovada em: 3/12/2018

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Luciano do Nascimento Silva (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Dr. Rosimeire Ventura Leite
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Esp. Teresa Rachel Brito Neves Pereira Rabello
União de Ensino Superior de Campina Grande (UNESC)

À minha esposa, Camilla, por estar sempre ao meu lado, ofertando um amor incondicional, ajudando-me a ser uma pessoa melhor, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter me proporcionado, até aqui, uma vida repleta de desafios e aprendizados, não importando onde estivesse, fazendo-me perceber a todo momento sua presença constante.

Aos meus pais e irmãos, pela educação, apoio e custeio dos meus estudos, quando ainda não podia fazê-lo.

Ao meu pai, José, por ter passado tanto tempo sozinho, guiando um velho caminhão, para garantir que nada faltasse.

Às minhas irmãs Joana e Joelma, pela dedicação e afeto.

Aos meus sogros, Leonardo e Maria Anunciada, bem como à minha cunhada Raquel, por acreditarem no meu potencial e por me acolherem com tanta consideração e carinho no seio de sua família.

Aos meus estimados colegas de turma, pela amizade e camaradagem, por fazerem com que essa jornada acadêmica fosse leve e divertida, apesar de todas as dificuldades.

“Então você toca esse limite, algo acontece e você pode ir um pouco além. Com seu poder mental, sua determinação, seu instinto e experiência também, você pode voar bem alto.”

Ayrton Senna

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	07
2	A PUNIÇÃO DEFICIENTE DOS CRIMES DE MENOR POTENCIAL OFENSIVO À LUZ DA “TEORIA DAS JANELAS QUEBRADAS”.....	08
3	A IMPASSIBILIDADE DO ESTADO DIANTE DOS NÚMEROS ALARMANTES DE MORTOS E ACIDENTADOS NO TRÂNSITO BRASILEIRO.....	10
4	RELATO SOBRE O “QUEBRA-CABEÇA” TRAZIDO PELA DELIBERAÇÃO 163 DO CONTRAN E RESOLUÇÕES POSTERIORES.....	11
5	INCOERÊNCIA E DISFUNÇÃO NA APLICAÇÃO DOS ARTIGOS 162 E 307 DO CTB.....	16
6	DESORIENTAÇÕES DAS NOTAS TÉCNICAS DO DPRF NO TOCANTE AO SEU ÓRGÃO CONSULTIVO.....	17
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	18
	REFERÊNCIAS.....	20
	ANEXO A – NOTA TÉCNICA Nº 11/2017/DFTT/CGO/DPRF.....	22

CONTROVÉRSIA NA APLICAÇÃO DO ARTIGO 307 DA LEI 9.503/97 E SEUS REFLEXOS NO PANORAMA DA PREVENÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Manoel Gomes da Silva Neto*

RESUMO

O trânsito Brasileiro é um dos mais mortais do mundo, sendo de notável pertinência a existência de um sólido agrupamento de preceitos que orientem, regulamentem e punam, com a seriedade que é apropriada, os condutores indisciplinados, diante da calamidade exposta cotidianamente nos hospitais e cemitérios do País. O presente artigo busca motivar uma avaliação sobre o efeito danoso que alterações normativas mal planejadas podem acarretar ao já trôpego sistema de prevenção de acidentes viários, a partir de uma análise jurídica, hermenêutica e lógica. Tal verificação se dá mediante uma exploração legal, documental e bibliográfica, por meio de um método dedutivo, trazendo à tona dados estatísticos que ratificam a complexidade da fiscalização e consequente penalidade aos infratores e criminosos. A escolha do referido tema se justifica em virtude das altas taxas de mortos e feridos registrados anualmente no trânsito, sendo o Brasil um dos cinco Países com maiores índices de acidentes veiculares no mundo. O estudo persegue seu objetivo, inicialmente, através de uma elucubração criminológica, passando pela constante evidência da indiferença dos governos ao tema, imergindo, por fim, no embaraço jurídico que envolve o artigo 307 do Código de Trânsito Brasileiro e sua aplicação prática.

Palavras-Chave: Trânsito Brasileiro. Sistema de prevenção de acidentes viários. Embaraço jurídico.

1 INTRODUÇÃO

Segundo dados fornecidos pela Organização Mundial de Saúde (OMS) no ano de 2016, o Brasil é, em cifras absolutas, o país com o 4º maior número de óbitos anuais no trânsito, ficando atrás apenas de China, Índia e Nigéria. Esta estatística alarmante é fruto dos mais variados fatores, segundo análise de diversos pesquisadores e autoridades em acidentes veiculares, dentre eles os mais relevantes seriam: a má formação dos condutores, a frota veicular brasileira que é carente de modernos equipamentos de segurança, a cultura do desrespeito às leis que regulam o trânsito e a punição insignificante aos motoristas que praticam crimes de trânsito ou são infratores contumazes.

* Aluno de Graduação do Curso de Bacharelado em Direito na Universidade Estadual da Paraíba – Campus I.
e-mail: manoel.gsn@hotmail.com

Diante desses informes referenciais, pode-se perceber o enorme desafio que o Estado enfrenta ao tentar reduzir a cifra dos mortos e sequelados que anualmente se avolumam ante uma frota que cresce de forma exponencial.

Dito isso, é coerente ponderar e presumir que as alterações normativas e as sistemáticas operacionais dos órgãos de trânsito devem ter como meta a atenuação constante dessa situação dramática. Entretanto, a burocracia e a falta de comprometimento com a vida humana por parte dos governos acabam gerando episódios estranhos e desacertados, os quais comprometem toda a estrutura de saúde pública nacional, ceifando seguidas gerações de jovens, principais vítimas dos acidentes veiculares.

Nesse diapasão, o presente artigo científico propõe uma observação crítica sobre o embaraçoso inconveniente formado a partir das recentes mutações procedimentais por parte do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), no tocante à autuação e tipificação criminal dos condutores que transitam com o direito de dirigir suspenso, infringindo o disposto nos artigos 162, II e 307 da Lei Federal 9.503/93.

Objetivando confeccionar o presente trabalho foi empreendida uma revisão legal e bibliográfica, através de um método dedutivo, oportunidade em que pôde ser considerada a opinião de estudiosos sobre os temas aqui tratados, assim como executar uma breve investigação acerca dos dados gerados pela 2ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal na Paraíba, em face dos referidos transtornos.

2 A PUNIÇÃO DEFICIENTE DOS CRIMES DE MENOR POTENCIAL OFENSIVO À LUZ DA “TEORIA DAS JANELAS QUEBRADAS”.

A Teoria das Janelas quebradas é fruto de uma experiência psicológico-social realizada por pesquisadores da Universidade de Stanford (Palo Alto, Califórnia - EUA), através da qual foi possível analisar o comportamento humano diante de um cenário de ausência de controle punitivo estatal. Na verdade, os fundamentos que deram base a este ensaio foram concebidos no ano de 1982, momento em que o cientista político James Q. Wilson e o psicólogo criminologista George Kelling, americanos, publicaram um estudo na revista *Atlantic Monthly* (*The Atlantic* é uma revista literária/cultural da cidade de Boston, nos Estados Unidos), tempo em que, de forma pioneira, foi possível identificar uma relação de causalidade entre desordem e criminalidade.

O estudo pôde demonstrar que, independentemente da classe social, os indivíduos reagem com ânimo ao desvio caso notem que uma determinada situação ou cenário apresenta

inobservância do estado-policial, ou seja, uma vez que a autoridade legal não se faz presente, coagindo atos criminosos, mesmo que de pequena relevância, as pessoas acabam percebendo esse hiato, contribuindo de modo a acentuar a desordem posta.

Na experiência foi utilizado um carro abandonado em dois bairros distintos, os quais apresentavam estatísticas criminais e aspectos sociais antagônicos. Percebeu-se que, ao quebrar um dos vidros desse veículo, ainda que este fosse deixado no bairro de maior concentração de renda e baixos índices delituosos, o resultado seria o mesmo: a completa depredação e saque ao bem ali largado.

Um vidro despedaçado passou a ideia de desproteção e esquecimento, o que acabou resultando numa secção dos códigos éticos de convivência culturalmente estabelecidos naquelas comunidades de bairro, fazendo com que as pessoas identificassem aquele local como sendo um ponto em que as normas não se faziam presentes. Sendo assim, cada vez que outro vidro era avariado ou que o automóvel era violado de alguma maneira, a ideia de anomia acabava sendo multiplicada, de forma que se desenvolveu uma escalada de atos cada vez mais graves e irracionais.

Com base nesse e noutros experimentos sociais, foi concebida a “Teoria das Janelas Quebradas”. A conclusão que se pode extrair é de que: se uma comunidade exhibe sinais de deterioração ou inércia diante de pequenos delitos e esses fatos não são sanados com rapidez e rigidez pelo estado e pela própria sociedade, este “não agir” terminará por se tornar um evento propulsor, cultivando-se terreno fértil para que a criminalidade evolua e se multiplique, haja vista o descaso governamental em punir os responsáveis pelos crimes menos graves. Além disso, pode-se inferir que é possível prevenir o crime em grande escala, desde que haja uma efetiva repressão aos crimes em pequena escala.

Faz-se necessária, desse modo, a efetiva atuação estatal no combate à criminalidade, seja ela no menor ou maior grau, assim como na manutenção do sentimento geral de que há um complexo de normas a serem seguidas; caso estas não sejam devidamente observadas, deve haver uma certeza de que a reprimenda virá de modo eficaz e pontual.

O conceito ora extraído do referido estudo se coaduna com aquilo que a Doutrina Penal Brasileira ensina como sendo a Teoria Relativa/Preventiva da Pena. A função da pena não é somente o castigo, mas, também, a prevenção da prática de novos delitos.

Segue a conceituação de Cleber Masson sobre a Teoria Relativa e suas finalidades preventivas:

Para esta variante, a finalidade da pena consiste em prevenir isto é, evitar a prática de novas infrações penais (*punitur ne peccetur*). É irrelevante a imposição de castigo ao condenado. Adota-se uma posição absolutamente contrária à teoria absoluta.

Destarte, a pena não está destinada à realização da justiça sobre a terra, servindo apenas para a proteção da sociedade. A pena não se esgota em si mesma, despontando como meio cuja finalidade é evitar futuras ações puníveis.
(MASSON, 2017, p.616)

Tal prevenção pode ser analisada sob duas perspectivas, a especial e a geral. Essas são ainda subdivididas em negativa e positiva. Pois bem, a Prevenção Especial dedica-se ao infrator, de modo a prevenir a prática da reincidência, podendo ser negativa quando procura intimidar o condenado, ou positiva quando a preocupação está voltada para a sua ressocialização. A Prevenção Geral, por sua vez, destina-se à sociedade como um todo, haja vista que procura despertar nos indivíduos o desejo de se manter de acordo com o que determina a lei, sendo negativa quando tem por objetivo a criação de um sentimento de medo perante a Lei Penal, ou positiva no momento em que busca reafirmar a vigência da mesma.

Na esteira deste raciocínio, e, instituindo-se um paralelo com a política de prevenção a acidentes de trânsito no Brasil, percebe-se a necessidade de se reafirmar a soberania das normas que comandam a circulação de veículos e a conduta dos sujeitos que participam de alguma forma deste fluxo, uma vez que até os pequenos desmandos sem a correspondente censura acaba por engendrar um círculo vicioso de outros desvios miúdos, tempo em que o sentimento coletivo passa a ser o de normalizar o que antes era esporádico. Logo, as pessoas concluem estar convictas de que aquelas normas não têm poder sobre o agrupamento, fazendo com que haja uma espécie de fomento inconsciente à insubordinação, já que não mais se reconhece o arbítrio das autoridades e das leis.

3 A IMPASSIBILIDADE DO ESTADO DIANTE DOS NÚMEROS ALARMANTES DE MORTOS E ACIDENTADOS NO TRÂNSITO BRASILEIRO.

Apenas no ano de 2017, segundo dados fornecidos pelo DPVAT (seguro de danos pessoais causados por veículos automotores em vias terrestres), morreram 41.151 pessoas vítimas de acidentes de trânsito. Para se ter uma ideia do significado alarmante desses dados, no mesmo ano, segundo informações do Observatório Internacional de Estudos sobre Terrorismo (com sede na Espanha) o terrorismo Jihadista, (representado aí por grupos como Estado Islâmico, Al-Qaeda, entre outros) matou 13.634 pessoas, através de 1.459 atentados em 42 países.

Chega a ser paradoxal pensar assim, mas as estatísticas afirmam que o terrorismo mata aproximadamente três vezes menos no mundo que o Brasil no trânsito. É uma guerra de grandes proporções, mas sem o impacto midiático que acomete um cenário beligerante, talvez, por isso, a sociedade ainda não tenha acordado para a gravidade do problema.

Além das vítimas fatais, foram mais de 400 mil sequelados no ano de 2017, ou seja, são centenas de milhares de pessoas que não poderão voltar ao seu trabalho a médio ou longo prazo, outras nunca mais. Com isso, a violência do trânsito provocou um impacto econômico de R\$ 199 bilhões no ano passado, ou 3,04% do Produto Interno Bruto (PIB) do País. Esses números correspondem ao que, em tese, poderia ser gerado pelo trabalho das vítimas, caso não tivessem se acidentado, segundo parecer do Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (Cpes), órgão que faz parte da Escola Nacional de Seguros.

Nesse ritmo, é óbvio concluir que o Brasil não cumprirá a meta da ONU (Organização das Nações Unidas) de reduzir pela metade a incidência de acidentes até 2020. Acontece que em maio de 2011 foi lançada a *Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020*, através da qual governos de todo o mundo se comprometeram a tomar medidas que objetivassem a prevenção de acidentes no trânsito, que tiram a vida de aproximadamente 1,25 milhão de pessoas por ano.

Para se ter noção do nosso atraso, nos últimos dez anos a Espanha reduziu em cerca de 80% seus acidentes e a Bélgica em torno de 30%. Fazendo uma comparação mais clara, os Estados Unidos, que possuem uma frota seis vezes maior que a Brasileira e uma população 70% maior, conseguiu reduzir em 20% nos últimos 10 anos, tendo apresentado, em 2017, aproximadamente 30 mil mortes no trânsito.

4 RELATO SOBRE O “QUEBRA-CABEÇA” TRAZIDO PELA DELIBERAÇÃO 163 DO CONTRAN E RESOLUÇÕES POSTERIORES.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dispõe, no seu artigo 269, sobre a aplicação das medidas administrativas, as quais deverão ser adotadas pela autoridade de trânsito e seus agentes, na esfera das competências estabelecidas por este preceito e dentro da sua circunscrição.

Pois bem, o § 2º do mesmo artigo assim regula a aplicação das medidas administrativas:

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

Após uma leitura simples, percebe-se que o legislador buscou atrelar a imposição de uma medida administrativa ao cometimento de uma infração, a qual estaria sujeita a uma das penalidades previstas na Lei 9503/97, ou seja, as medidas administrativas só seriam impostas caso o condutor praticasse alguma infração sujeita à penalidade de multa.

No ano de 2017, mediante a edição da Deliberação nº 163, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) resolveu modificar a sua sistemática de aplicação de medidas administrativas no tocante às infrações e crimes previstos no CTB que dizem respeito à suspensão do direito de dirigir. Provavelmente, objetivando dar um fim aos embaraços jurídicos que os Departamentos Estaduais de Trânsito criavam ao não inserir de forma correta e regular os dados referentes aos condutores que se encontravam na aludida situação.

Fato é que tal punição era temporal, como todas as outras no nosso ordenamento jurídico o são, sendo necessária a inserção nos sistemas de consulta das datas de início e fim do cumprimento da sanção a que os motoristas estarão sujeitos. Todavia, os órgãos de trânsito estaduais não conseguiam cumprir com esta simples tarefa, de modo que aditavam o cadastro do motorista fazendo constar a notícia sobre a suspensão do direito de dirigir, mas sem a correspondente inserção dos campos referentes à data de início ou fim, ou sem ambas. Assim, o condutor era abordado e notificado pela respectiva infração numa operação policial qualquer, sendo ainda levado a assinar um Termo Circunstanciado de Ocorrência (TCO) em função da suposta prática de crime, mesmo sem uma correta informação a respeito de quando teria se dado o estabelecimento da reprimenda, ou mesmo quando seria seu término.

No entanto, o que parece ser um simples caso de inobservância técnica ou falta de cuidado do ente público (e muitas das vezes realmente era) pode ser explicado devido à natureza do cumprimento da referida penalidade, haja vista que, nesses casos, o condutor só estaria apto a voltar a dirigir após entregar a sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e participar de todo o curso de “reciclagem” a que estaria submetido, conforme bem dispõe o § 2º do artigo 261 da Lei 9.503/97, vejamos:

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

Sendo assim, muitas das vezes, o condutor não havia iniciado ou cumprido todo o curso a que deveria ser submetido, o que motivava uma extensão daquela suspensão além do prazo inicialmente previsto, o qual dependia, ainda, para ter seu início computado, da própria entrega da CNH pelo condutor no órgão de trânsito que impôs a penalidade.

Por este motivo, buscando equacionar o suposto desentendimento burocrático através da Deliberação nº 163/2017, o CONTRAN passou a prever uma nova dinâmica procedimental no que diz respeito às autuações, medidas administrativas e penalidades da infração e do crime de dirigir com o direito suspenso, previstos respectivamente nos artigos 162, inciso II e 307 do CTB.

Para uma melhor familiarização com os referidos artigos, examinemos o que expõe a infração do art. 162, inciso II:

Art. 162. Dirigir veículo:

II - com Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor cassada ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes);

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

Agora o crime de trânsito proferido no art. 307 do CTB:

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

A partir da nova metodização, o indivíduo só estaria cometendo a infração e o crime supradito caso os sistemas de consulta informassem exatamente o dia de início e término do ciclo de efeitos da penalidade de suspensão e o mesmo fosse flagrado dirigindo dentro desse período, o que acabou por possibilitar que milhares de motoristas que estavam com o direito de dirigir suspenso e já haviam ultrapassado o prazo inicialmente previsto da penalidade não

pudessem ser punidos, mesmo que a culpa pela manutenção da restrição fosse dele, como nos casos em que não tivesse entregado no órgão de trânsito a sua carteira de motorista ou iniciado/concluído o respectivo curso de “reciclagem”.

A resolução nº 723/2018 do CONTRAN foi criada para referendar a Deliberação nº 163/2017, objetivando estabelecer que aquele realmente seria o procedimento administrativo a ser seguido dali em diante pelos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), quando da aplicação das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação, decorrentes de infrações cometidas a partir de 1º de novembro de 2016, bem como do curso preventivo de reciclagem.

Ao verificar o texto da referida resolução, observa-se um latente conflito com a definição de medida administrativa presente no CTB. Ocorre que, além da incoerência já explanada anteriormente e, não obstante o fato de que os motoristas só cometeriam a infração e o crime anteriormente transcrito se fossem surpreendidos dirigindo dentro do lapso temporal circunscrito, o Conselho Nacional de Trânsito passou a impor o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação (medida administrativa mencionada no inciso II do art. 269 do CTB) para os condutores que não tenham iniciado o curso de reciclagem referente à suspensão do direito de dirigir, independentemente de estarem dentro do período correspondente à punição; ou ainda, para os condutores que já tenham no seu prontuário a penalidade inscrita no RENACH (Registro Nacional de Carteiras de Habilitação), mesmo que não constasse no registro a data de início do cumprimento da mesma.

Sendo assim, temos a previsão de uma medida administrativa (recolhimento da carteira de motorista) sem o suposto cometimento de uma infração, pelo menos à luz do que passou a ser disposto pelo CONTRAN nos casos de suspensão do direito de dirigir. Por atecnia ou diante da desordem vigente nos Órgãos Estaduais de Trânsito (DETRAN), o Conselho passou a estabelecer, também na Resolução 723/2018, que os condutores que já tivessem cumprido o prazo da suspensão do direito de dirigir e não realizado o curso de reciclagem ou reprovado neste, deveriam ter a “restrição” mantida no RENACH, situação esta que motivaria o impedimento da devolução ou renovação do documento de habilitação, bem como de uma possível impressão de 2ª via do documento de habilitação físico ou emissão de Permissão Internacional para Dirigir - PID.

Ora, por restrição entende-se suspensão, não há outra “restrição” imposta ao condutor na situação. O próprio termo “restrição” é, além de subjetivo, impreciso, uma vez que o CTB usa esse substantivo por seis vezes no seu texto, todas elas fazendo referência a veículos, nunca a condutores ou à sua Carteira Nacional de Habilitação.

Na esteira desta Resolução, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, através da sua Divisão de Fiscalização de Trânsito e Transporte (DFTT), criou duas Notas Técnicas, a fim de padronizar a fiscalização de condutores que viesse a ser flagrados dirigindo com este direito suspenso. Seguindo o que prevê o CONTRAN, assim dispõe a “conclusão” da Nota Técnica 11/2017/DFTT/CGO/DPRF:

5.1. Quanto à Análise 1, NÃO deverão ser autuados com base no Art. 162, Inciso II do CTB, independentemente de realização de curso de reciclagem ou do recolhimento do documento de habilitação por parte dos Órgãos Executivos Estaduais de Trânsito, os condutores flagrados na direção de veículo automotor com informações no SERPRO ou PRF Móvel:

- a) sem registro das datas de início e término;
- b) apenas com data de início ou apenas de término;
- c) fora do prazo de cumprimento da penalidade.

5.2. Desta forma, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

I - Só haverá autuação se houver registro no RENACH, dentro do prazo, com data de início e fim do cumprimento da penalidade de SDD, mesmo para as penalidades anteriores a Lei 13.281/2016;

II - Caso o condutor seja flagrado com registro da suspensão no RENACH, já cumprida a penalidade, e estiver portando a CNH, e não tiver realizado o curso de reciclagem, aquela deverá ser recolhida, nos termos do § 4º do Art. 16, da Resolução Contran 163/2017 e o veículo entregue a condutor regularmente habilitado;

III - Nas situações descritas nos itens II, caso o condutor não esteja portando a CNH, estará sujeito a penalidade e medida administrativa descritas no Art. 232 do CTB;

IV - De modo a garantir o melhor ajuste e a observância uniforme aos regramentos estabelecidos dentro do SNT, com fulcro na busca pela excelência na prestação de serviços à sociedade, sugerimos às Regionais que oficiem aos DETRANs do seu Estado no sentido de verificar o exato cumprimento da Resolução Contran nº 163/2017 e alterações, alinhando assim, possíveis reflexos de ordem prática nos procedimentos operacionais de fiscalização dentro da circunscrição de cada Regional.

5.3. Quanto a Análise 2, considerando os argumentos levantados, não se pode trilhar por outro caminho senão o da perfeita adequação típica infracional do motorista que viola a suspensão do direito de dirigir, seja ela pautada em decisão administrativa ou mesmo judicial.

5.4. Considerando-se a necessidade de padronização do encaminhamento do crime de trânsito capitulado no artigo 307, do CTB, orientamos que:

I - Nos estados que a PRF lavra o TCO, seja com base em provimento interno publicado pelas Corregedorias dos Tribunais de Justiça dos Estados ou por meio de Acordos de Cooperação entre as Superintendências Regionais e o Ministério Público Estadual, as Regionais deverão oficialiar o Ministério Público Local para que se posicionem oficialmente sobre a questão;

II - As Regionais que ainda não lavram o TCO deverão oficialiar a Direção-Geral da Polícia Civil Estadual para que se manifestem oficialmente sobre a questão.

5.5. Não obstante isso cabe ressaltar que, nesse caso, a análise de uma possível responsabilização criminal perpassa necessariamente pela positiva responsabilização administrativa, ou seja, o crime tão somente se configurará quando o motorista incorrer na infração do Art. 162, II, do CTB, nos exatos termos da Análise 1.

No item 5.1, observa-se que o DPRF passou a orientar seus agentes a não autuarem os condutores flagrados dirigindo com Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor cassada ou com suspensão do direito de dirigir,

caso as informações referentes a esta penalidade estivessem sem as datas de início e término, com apenas uma dessas datas, ou ainda, fora do período das datas de início e término do cumprimento da suspensão. É possível depreender, também, que não caberia aplicação de multa ou outra penalidade caso o condutor estivesse transitando em data posterior àquela assinalada nos sistemas sem ter frequentado o curso de reciclagem previsto no artigo 268 do CTB. No entanto, indica que as carteiras de habilitação deveriam ser recolhidas, mesmo não havendo (conforme dispõe a Resolução do CONTRAN) infração ou crime de trânsito de trânsito nos cenários retrocitados.

5 INCOERÊNCIA E DISFUNÇÃO NA APLICAÇÃO DOS ARTIGOS 162 E 307 DO CTB.

Neste horizonte, estaríamos diante das seguintes situações hipotéticas:

1 - Condutor com “informação” de suspensão do direito de dirigir no seu prontuário fora do prazo ou sem a(s) data(s) de início ou término do mesmo, e que, por este motivo, não será notificado pela infração constante no artigo 162 do CTB, ou ainda, não haverá o enquadramento no crime do art. 307 do mesmo códex.

2 - Condutores que terão suas Carteiras Nacionais de Habilitação recolhidas e, conseqüentemente, seu direito de conduzir veículos automotores restringido, ainda que não estejam cometendo uma infração ou crime de trânsito no momento da abordagem.

A partir dessas proposições é possível chegar às seguintes conclusões, as quais são incompatíveis entre si: o CONTRAN determina a manutenção da informação acerca da suspensão do direito de dirigir aos condutores que não cumprem a assiduidade em curso de reciclagem ou àqueles que não entregam a CNH ao órgão de trânsito competente; a frequência em curso de reciclagem não é um dos requisitos para o fim da penalidade de suspensão, sendo o decorrer do prazo constante no prontuário do motorista a única premissa para o encerramento da penalidade. Dessa forma, deve-se questionar se o manutenção da informação sobre a suspensão do direito de dirigir é legal, uma vez que o indivíduo já “cumpru” a penalidade, segundo o que estabelece a Resolução 723 do CONTRAN.

O mais lógico seria entender que o condutor continua com seu direito de dirigir suspenso nos cenários de não entrega da CNH ao Detran do seu estado, ou de não início ou não conclusão do curso de “reciclagem”, uma vez que não atingiu uma das etapas da sua reabilitação, que seria justamente a regularidade no seu aperfeiçoamento. Esta ilação parece

ser a mais lógica do ponto de vista hermenêutico, uma vez que o § 2º do art. 16 dessa Resolução informa que a inscrição da penalidade no RENACH conterà a data do início e término da penalidade, período durante qual o condutor deverá realizar o curso de reciclagem.

Na prática, a introdução no ordenamento jurídico da resolução 723 do CONTRAN e das Notas Técnicas elaboradas pelo DPRF vem causando significativo declínio na aplicação das notificações correspondentes ao art. 162, II e 307 do CTB. No âmbito da 2ª Delegacia da 14ª Superintendência de Polícia Rodoviária Federal - Campina Grande-PB – por exemplo, nenhum TCO relativo ao crime descrito no artigo 307 da Lei 9.503/97 foi lavrado pelos agentes de Polícia Rodoviária Federal após a alteração normativa, conforme informações constantes no banco de dados do sistema BOP (Boletim de Ocorrências Policiais) da PRF.

Através de consulta ao aludido sistema, foi possível verificar que no ano de 2017, entre os dias 03 de Julho e 31 de Dezembro, foram confeccionados 123 Termos Circunstanciados de Ocorrências por agentes da PRF em Campina Grande-PB, relativos a crimes de menor potencial ofensivo e contravenções, sendo 27 desses referentes ao crime previsto no artigo 307 do CTB, que trata da violação da suspensão ou da proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, o que perfaz 21,95% do total de TCO's produzidos pela PRF na 2ªDEL/14ªSRPRF. No ano de 2018, por sua vez, do dia 01 de Janeiro a 03 de Maio, foram confeccionados 64 Termos Circunstanciados de Ocorrência, nenhum destes relativos ao art. 307 do CTB.

De acordo com o item 5.5 da Nota Técnica 11/2017/DFTT/CGO/DPRF, a conduta do agente que dirige com a CNH suspensa não pode ser tipificada ao crime constante no art. 307 do CTB quando o motorista não cometer a infração de trânsito disposta no art. 162, II do mesmo código.

6 DESORIENTAÇÕES DAS NOTAS TÉCNICAS DO DPRF NO TOCANTE AO SEU ÓRGÃO CONSULTIVO.

Ainda segundo a Nota Técnica supracitada, o DPRF orienta que nos estados em que a PRF lava o TCO, seja com base em provimento interno publicado pelas Corregedorias dos Tribunais de Justiça dos Estados ou por meio de Acordos de Cooperação entre as Superintendências Regionais e o Ministério Público Estadual, que as Regionais deverão oficiar o Ministério Público Local para que se posicionem oficialmente sobre a questão.

É este o caso da 14ª SRPRF (Paraíba), a qual, através da *Recomendação nº 05/13 da Corregedoria Geral de Justiça do Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba*, passou a

uniformizar o processamento judicial a ser dispensado aos Termos Circunstanciados de Ocorrência (TCO's), lavrados por agentes da Polícia Rodoviária Federal, no âmbito Poder Judiciário da Paraíba.

O órgão consultivo do executivo federal é a Advocacia Geral da União (AGU). A atuação consultiva da AGU se dá por meio do assessoramento e orientação dos dirigentes do Poder Executivo Federal, de suas autarquias e fundações públicas, para dar segurança jurídica aos atos administrativos que serão por elas praticados, notadamente quanto à materialização das políticas públicas, à viabilização jurídica das licitações e dos contratos e, ainda, na proposição e análise de medidas legislativas (Leis, Medidas Provisórias, Decretos e Resoluções, entre outros) necessárias ao desenvolvimento e aprimoramento do Estado Brasileiro. A AGU seria, portanto, o destinatário de qualquer consulta legal por parte da PRF.

Desse modo, não caberia ao Ministério Público, titular da ação penal, dispor sobre a aplicação ou sobre o enquadramento de determinada conduta ao que prevê a Lei, sob o risco de vinculação dos agentes policiais ao bel prazer deste ou daquele Promotor de Justiça Estadual.

O Ministério Público, como *custos legis*, ao receber os Termos Circunstanciados de Ocorrência elaborados pelos agentes da PRF, será capaz de avaliar a necessidade ou não do processamento reportado pela Lei 9099/95 (Lei dos Juizados Especiais) com base naquilo que lhes foi apresentado pela narrativa e demais elementos colhidos.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As alterações normativas referenciadas, provavelmente, tentaram trazer maior segurança jurídica à aplicação do que pretende o legislador nos artigos 162, II e 307 do CTB, uma vez que os dados sobre a suspensão do direito de dirigir eram inseridos pelos DETRAN's cada qual da sua forma. Essa situação acabava por gerar contextos sem padronização, em que o agente público fiscalizador teria de interpretar a norma, não somente aplicá-la, haja vista o fato de que diversos dados inseridos no banco do sistema SERPRO (Serviço Federal de Processamento de Dados) eram incompletos, ocasionando uma série de questionamentos nas searas administrativa e judicial. Todavia, por não conseguir tornar efetiva a aplicação da norma, cria-se uma resolução bizarra, sem qualquer nexos lógico com a realidade fática.

O mais razoável seria buscar uma organização no modo de cadastro das informações, não só daquelas que digam respeito à suspensão do direito de dirigir, mas de todas. Não se

pode alegar dificuldade numa simples incumbência, a qual é, hoje, tão facilitada pelos processos e sistemas informatizados presentes em todo o mundo.

O condutor que figura-se com seu direito de dirigir suspenso é, sem dúvida, alguém que cometeu uma infração tão séria que não pode continuar dirigindo, ou acha-se reincidente em pequenos erros, motivando uma atualização no seu comportamento sob o volante, pelo menos esse parece ser o entendimento do legislador.

Não é compreensível que diante de uma conjuntura tão grave no trânsito brasileiro, o qual, num ritmo sempre crescente, lesiona e mata milhares de pessoas todos os anos, o estado possa manter uma reação tão apática, tratando sem a seriedade devida a fiscalização e os dados que ela fornece, impedindo a devida punição de infratores contumazes.

CONTROVERSY IN APPLICATION OF LAW 9.503/97 – ARTICLE 307 AND ITS REFLECTIONS IN THE OVERVIEW OF PREVENTION OF TRAFFIC ACCIDENTS

ABSTRACT

The Brazilian traffic is one of the deadliest in the world, and in the face of the calamity daily exposed in hospitals and cemeteries, the necessity of a solid grouping of precepts that guide, regulate, and punish the undisciplined drivers within the appropriate severity level is of notable relevance. This article aims to motivate a evaluation, from a legal, hermeneutical, and logical analysis, of the damaging effect caused by poorly planned normative changes within the already stumbling system of road accident prevention. Such verification takes place through a legal, documentary, and bibliographic exploration, by means of the deductive method, digging up statistical data that ratify the complexity of the inspection and consequent penalty to the offenders and criminals. The choice of this topic is justified due to the high death and injury rates registered annually in traffic, with Brazil being one of the five countries with the highest rates of vehicular accidents in the world. Initially, the study's objective is pursued through a criminological elucidation, then going through the constant evidence of the governments' indifference to the subject, and finally immersing in the legal deterrent that surrounds the Article 307 of the Brazilian Traffic Code and its practical application.

Keywords: Brazilian Traffic. Legal Deterrent. Road Accident Prevention System.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA EFE. **Terrorismo jihadista matou mais de 13.600 pessoas em 2017**. Madrid. 21 Fev. 2018. Disponível em < <https://www.efe.com/efe/portugal/mundo/terrorismo-jihadista-matou-mais-de-13-600-pessoas-em-2017/50000444-3530851>>. Acesso em 02 de novembro de 2018.

BRASIL. **Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 01 de novembro 2018.

_____. **Deliberação nº 163, de 31 de outubro de 2017. Conselho Nacional de Trânsito**. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/images/Deliberacoes/Deliberacao1632017.pdf>>. Acesso em 01 de novembro de 2018.

_____. **Lei nº 9.503/97, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm> . Acesso em: 01 de novembro de 2018.

_____. **Resolução nº 723, de 06 de fevereiro de 2018. Conselho Nacional de Trânsito**. Disponível em <https://www.denatran.gov.br/images/Resolu%C3%A7%C3%A3o_CONTRAN_n%C2%BA_723.2018_-_aprovada.pdf>. Acesso em: 01 de novembro de 2018.

DEARO, Guilherme. **Os 20 Países com mais mortes no trânsito (e os 20 com menos)**. Exame. São Paulo. 13 Set. 2016. Disponível em < <https://exame.abril.com.br/mundo/os-20-paises-com-mais-mortes-no-transito-e-os-20-com-menos/>>. Acesso em 02 de novembro de 2018.

GANDRA, Alana. **Acidentes no trânsito têm impacto de R\$ 199 bi na economia**. Agência Brasil. Rio de Janeiro. 14 Mai. 2018. Disponível em: < <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-05/acidentes-no-transito-tem-impacto-de-r-199-bi-na-economia>>. Acesso em 02 de novembro de 2018.

JAKITAS, Renato; RIBEIRO, Bruno. **Após cinco anos em queda, mortes no trânsito têm alta de 23% em 2017**. O Estado de São Paulo. São Paulo. 12 Mar. 2018. Disponível em < <https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,apos-cinco-anos-em-queda-mortes-no-transito-tem-alta-de-23-em-2017,70002306250>>. Acesso em 02 de novembro de 2018.

KELLING, George L.; WILSON, James Q. Broken Windows: The police and neighborhood safety. **Atlantic Montly**. Palo Alto. Março. 1982. Disponível em <<https://www.theatlantic.com/magazine/archive/1982/03/broken-windows/304465/>>. Acesso em 02 de novembro de 2018.

LAJOLO, Mariana. **Trânsito no Brasil mata 47 mil por ano e deixa 400 mil com alguma sequela**. Folha de São Paulo. São Paulo. 31 Mai. 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2017/05/1888812-transito-no-brasil-mata-47-mil-por-ano-e-deixa-400-mil-com-alguma-sequela.shtml>>. Acesso em 02 de novembro de 2018.

MACEDO, Leandro; MENDES, Gleydson. **Curso de Legislação de Trânsito**. 5ª ed. Salvador. Juspodivm.2018.

MASSON, Cleber. **Direito Penal Esquematizado: Parte Geral**. 11ª ed. São Paulo: Método. 2017.

NOGUEIRA, Fernando. **Crimes do Código de Trânsito: Legislação Penal Especial**. 5ª ed. Salvador: Juspodivm. 2019.

ONU – Organização das Nações Unidas. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011 – 2020)**. Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>>. Acesso em 02 de novembro de 2018.

PATRIOTA, Fernando. **Corregedoria recomenda uniformização do procedimento judicial no TCO para combater a criminalidade e impunidade**. Jusbrasil. Salvador. 06 Nov. 2013. Disponível em: < <https://tj-pb.jusbrasil.com.br/noticias/112077714/corregedoria-recomenda-uniformizacao-do-procedimento-judicial-no-tco-para-combater-criminalidade-e-impunidade?ref=home>>. Acesso em: 03 de novembro de 2018.

PELLEGRINI, Luis. **Janelas Quebradas: uma teoria do crime que merece reflexão**. Jusbrasil. Salvador. 02 Out. 2013. Disponível em: <<https://daniellixavierfreitas.jusbrasil.com.br/artigos/146770896/janelas-quebradas-uma-teoria-do-crime-que-merece-reflexao>>. Acesso em: 03 de novembro de 2018.

ANEXO A – NOTA TÉCNICA Nº 11/2017/DFTT/CGO/DPRF

NOTA TÉCNICA Nº 11/2017/DFTT/CGO

PROCESSO Nº 08650.024450/2017-00

INTERESSADO: COORDENAÇÃO-GERAL DE OPERAÇÕES, COORDENAÇÃO DE PLANEJAMENTO E CONTROLE OPERACIONAL, DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

1. ASSUNTO:

1.1. Unificar os procedimentos das autuações do Art. 162, Inciso II, do CTB, relativo às informações constantes nos Sistema SERPRO e PRF Móvel, quanto à Suspensão do Direito de Dirigir, Cassação do Documento de Habilitação e capitulação do crime do Art. 307 do CTB.

2. REFERÊNCIAS:

2.1. Considerando a [Lei nº 9.503/97](#), que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, especialmente seus artigos 261, 263 e 307, alterados pela Leis nº 13.154/2015 e Lei nº 13.281/2016.

2.2. Considerando a Deliberação nº 163, de 31 de outubro de 2017, do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que revogou grande parte da [Resolução CONTRAN nº 182/2005](#), que trata dos procedimentos relativos à suspensão do direito de dirigir e cassação do documento de habilitação.

2.3. Considerando que as alterações supra trazem reflexos tanto para a fiscalização administrativa de trânsito, quanto para a responsabilização criminal do administrado.

3. ANÁLISE 1: SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR E CASSAÇÃO DO DOCUMENTO DE HABILITAÇÃO:

3.1. Após a edição da Deliberação nº 163/2017, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que uniformizou os procedimentos administrativos para imposição das penalidades de Suspensão do Direito de Dirigir - SDD e de Cassação do Documento de Habilitação, previstas nos artigos 261 e 263, incisos I e II, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), bem como sobre o curso preventivo de reciclagem, estabelecendo uma nova sistemática quanto as informações constantes no Registro Nacional de Condutores Habilitados - RENACH, devendo ser observado que:

a) O parágrafo 2º, do Art. 15, informa que a inscrição de penalidade de suspensão do direito de dirigir no RENACH deverá conter a data de início e término da penalidade;

b) O parágrafo 3º, do Art. 15, diz que uma vez cumprido o prazo de suspensão do direito de dirigir, e o condutor não realize ou seja reprovado no curso de reciclagem, deverá ser mantido a restrição no RENACH, que deverá ser impeditivo para devolução ou renovação do documento de habilitação, impressão de 2ª via ou emissão da Permissão Internacional para Dirigir;

c) O parágrafo 4º, do Art. 15, informa que caso o condutor já tenha cumprido o prazo de suspensão do direito de dirigir e for flagrado na condução de veículo automotor, sem ter realizado o curso de reciclagem, e estiver portando o documento de habilitação físico, este deverá ser recolhido, e se não o estiver portando, ou se trate de CNH-e, caberá apenas a autuação no Art. 232 do CTB;

d) O parágrafo 4º, do Art. 18, informa também que após aplicada a penalidade de cassação, o Detran registrará essa informação no RENACH, com data de início e término da penalidade;

e) O parágrafo único e o caput do Art. 19, diz que decorridos 02 (dois) anos da cassação do documento de habilitação, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários, na forma estabelecida no § 2º do Art. 263, do CTB, e que após esse prazo o condutor será considerado inabilitado até a conclusão do processo de reabilitação;

f) O Art. 29 diz por fim que as informações de que trata o § 2º do Art. 15 referentes às penalidades aplicadas sob a égide da Resolução CONTRAN nº 182, de 2005, deverão ser lançadas pelos órgãos executivos de trânsito no prazo de 12 (doze) meses da publicação desta Deliberação, na forma estabelecida no Art. 15.

3.2. Vejamos que a Deliberação em referência busca aclarar dúvidas sobre os lançamentos de informações a respeito de suspensão e cassação do direito de dirigir no sistema RENACH, de modo a balizar em que situações os motoristas devam ser considerados suspensos ou mesmo cassados. Demonstra-se evidente que a intenção do CONTRAN, via deliberação em estudo, é de considerar suspenso o motorista somente durante o lapso temporal estabelecido na punição administrativa, que deve ser lançada pelos Órgãos Executivos Estaduais de Trânsito responsáveis pela punição, com data de início e término da penalidade (§ 2º, do art. 15 da Deliberação 163).

3.3. **Com a novo disciplinamento dado pela respectiva Deliberação e com incondicional respeito aos regramentos vigentes, assevera-se que apenas os registros da existência de restrição de suspensão do direito de dirigir, ou de cassação da CNH, existentes no SERPRO ou no PRF Móvel, não são suficientes para a lavratura do auto de infração, com fulcro no Art. 162, Inciso II do CTB, sem que essas consultas tragam em seu bojo, as informações relativas a data de início e término do cumprimento da penalidade respectiva, mesmo para as penalidades impostas antes de 1º de novembro de 2016, data em que a Lei nº 13.281/2016 entrou em vigor.**

4. ANÁLISE 2: CAPITULAÇÃO DO ART. 307 DO CTB:

4.1. A Divisão de Fiscalização de Trânsito e Transporte - DFT, tem sido inquerida constantemente pelas Superintendências Regionais, quanto à possibilidade de capitulação da conduta de violação da suspensão do direito de dirigir, quando imposta pela autoridade de trânsito, após o trânsito em julgado do processo administrativo respectivo.

4.2. O assunto bastante controvertido, se as suspensões ao direito de dirigir, impostas administrativamente, também se amoldariam ao tipo penal do Art. 307 do CTB, a primeira corrente entende que não, e argui em favor de sua tese que:

a) A Ficha do Art. 162, Inciso II, do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, instituído pela Resolução 371/2010 e suas sucedâneas, especialmente a Resolução 561/2015, na coluna "Definições e Procedimentos" diz que só se configura crime apenas a violação da suspensão do direito de dirigir imposta pela autoridade judiciária;

b) Parte da doutrina jurídica quando fala sobre o tema, posiciona-se no sentido de que a tipicidade do crime do Art. 307 do CTB só se refere as hipóteses impostas pelo Poder Judiciário, por já haver condenação anterior por crime de trânsito e pelo fato do parágrafo único, do mesmo dispositivo, se referir a pessoa do condenado e ao se fazer remissão ao §1º do Art. 293;

c) O tipo penal do Art. 307 do CTB utiliza as mesmas expressões constante no Art. 292, que já está dentro do Capítulo XIX, que trata dos crimes de trânsito;

d) Quando o legislador quis punir o ato de conduzir veículo com alguma imposição de penalidade administrativa, o fez expressamente, como ocorre com o crime do Art. 309, que trata-se de conduta de dirigir veículo automotor, em via pública, sem permissão ou quando cassado o direito de dirigir, com o acréscimo da expressão "gerando perigo de dano", que é um típico crime de perigo abstrato de vítima difusa ou de perigosidade real. Então não teria cabimento o tipo penal do Art. 307 ser aplicado para as infrações administrativas, como crime de perigo abstrato puro, e no Art. 309, que trata-se de um desvalor muito maior, já que trata-se do direito de dirigir suspenso, e ainda assim exigir o dolo específico de gerar perigo de dano.

4.3. A segunda corrente entende que o Art. 307 também se amolda a penalidade de natureza administrativa, e não apenas quando realizada judicialmente, no bojo de um processo penal, e aduz em sua tese que:

a) A manifestação do CONTRAN contrária a tipicidade do Art. 307 para as penalidades de natureza administrativa, e suas manifestações não vincularia a esfera criminal, haja vista a titularidade da ação penal, pertencer com exclusividade ao Ministério Público, por expressa previsão constitucional, e que última instância, a cognição da tipicidade caberia ao Poder Judiciário.

b) O art. 307 do CTB não se mostra exemplo de norma penal em branco e, nesse particular, não se vislumbra a necessidade de complementação legal ou regulamentar para dar eficácia ao tipo penal em estudo, atuando o CONTRAN, nesse particular, com absoluta incompetência ao exorbitar os limites do poder regulamentar, que lhe é peculiar.

c) A Ficha 36 do MPO 024 - Termo Circunstanciado e Boletim de Ocorrência Policial, no campo observações indicaria a possibilidade de se aplicar o Art. 307 para as suspensões mediante processo administrativo, salvo no caso de entendimento diverso do órgão Ministerial local.

d) Há precedentes judiciais que embasam a interpretação quanto a a tese defendida a saber:

e) TJ-RS - Recurso Crime RC 71001579978 RS (TJ-RS): O Código de Trânsito Brasileiro prevê a suspensão ou proibição de dirigir veículos automotores, oriundas tanto de condenação criminal quanto de sanção administrativa. A violação de qualquer uma delas configura o delito do art. 307 da Lei 9.503. Comprovadas a existência e a autoria do delito, inclusive com a confissão do réu, a condenação é a medida que se impõe. RECURSO PROVIDO. UNÂNIME. (Recurso Crime Nº 71001579978, Turma Recursal Criminal, Turmas Recursais, Relator: Cristina Pereira Gonzales, Julgado em 28/04/2008).

f) TJ-PR - PROCESSO CRIMINAL - Recursos - Apelação : APL 001592212201481600210 PR 0015922-12.2014.8.16.0021/0 Deste modo, tem-se que a rejeição da denúncia, in casu, não se mostra acertada, pois presentes provas da materialidade e indícios suficientes de autoria, como se observa do Termo Circunstanciado de Infração Penal, do qual se extrai o Boletim de Ocorrência n.º 2014/528567 (Evento 8.1 / fls.01 a 06). Considerando que a denúncia se lastreia em provas constantes dos autos, as quais permitem deduzir a materialidade do delito e indícios suficientes de autoria; que a conduta de dirigir veículo automotor com a Carteira Nacional de Habilitação suspensa por decisão administrativa é típica.

g) STF - RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO: ARE 663124 RS. Apesar da questão ter subido até o STF, o mesmo não adentrou ao mérito, uma vez que o agravo foi rejeitado, pela inocorrência de afronta aos arts. 2º, e 5º, II e XXXIX, da Constituição da República, com aplicação da Súmula 636/STF.

4.4. Como é de se observar, o tratamento da questão se mostra controvertido. Não obstante isso, o entendimento institucional, formalizado no Manual de Termo Circunstanciado (MPO-024), continua voltado para a configuração do crime disposto no Art. 307 do CTB, mesmo quando a violação se dê por imposição de autoridade administrativa (DETRANs), como também, por óbvio, em sede de decisão judicial.

4.5. **Nesse sentido, o motorista flagrado na condução de veículo automotor, violando decisão fundamentada, seja de autoridade administrativa, seja de autoridade judicial, incorre nos exatos termos do Art. 307 do CTB, devendo sua conduta ser reprimida pelos agentes policiais, aplicando-se a legislação penal adequada, nos exatos termos da ficha 36 do MPO 024 e seus desdobramentos.**

5. CONCLUSÕES:

5.1. Quanto a Análise 1, **NÃO** deverão ser autuados com base no Art. 162, Inciso II do CTB, independentemente de realização de curso de reciclagem ou do recolhimento do documento de habilitação por parte dos Órgãos Executivos Estaduais de Trânsito, os condutores flagrados na direção de veículo automotor com informações no SERPRO ou PRF Móvel:

- a) sem registro das datas de início ou término;
- b) apenas com data de início;
- c) fora do prazo de cumprimento da penalidade.

5.2. Desta forma, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

- I - Só haverá autuação se houver registro no RENACH, dentro do prazo, com data de início e fim do cumprimento da penalidade de SDD, mesmo para as penalidades anteriores a Lei 13.281/2016;
- II - Caso o condutor seja flagrado com registro da suspensão no RENACH, já cumprida a penalidade, e estiver portando a CNH, e não tiver realizado o curso de reciclagem, aquela deverá ser recolhida, nos termos do § 4º do Art. 15, da Deliberação CONTRAN nº 163/2017 e o veículo entregue a condutor regularmente habilitado;
- III - No caso da situação descrita no item II, caso o condutor não esteja portando a CNH, estará sujeito a penalidade e medida administrativa descrita no Art. 232 do CTB;

IV - De modo a garantir o melhor ajuste e a observância uniforme aos regramentos estabelecidos dentro do SNT, com fulcro na busca pela excelência na prestação de serviços à sociedade, sugerimos às Regionais que oficiem aos DETRANs do seu Estado no sentido de verificar o exato cumprimento da Deliberação CONTRAN nº 163/2017 e alterações, alinhando assim, possíveis reflexos de ordem prática nos procedimentos operacionais de fiscalização dentro da circunscrição de cada Regional.

5.3. Quanto a Análise 2, considerando os argumentos levantados, não se pode trilhar por outro caminho senão o da perfeita adequação típica infracional do motorista que viola a suspensão do direito de dirigir, seja ela pautada em decisão administrativa ou mesmo judicial.

5.4. Considerando-se a necessidade de padronização do encaminhamento do crime de trânsito capitulado no artigo 307, do CTB, orientamos que:

https://sei.prf.gov.br/sei/controlador.php?acao=documento_imprimir_web&acao_origem=arvore_visualizar&id_documento=11348755&infra_sistem... 2/3

17/11/2017

SEI/PRF - 9110226 - Nota Técnica

I - Nos estados que a PRF lavra o TCO, seja com base em provimento interno publicado pelas Corregedorias do Tribunais de Justiça dos Estados ou por meio de Acordos de Cooperação entre as Superintendências Regionais e o Ministério Público Estadual, as Regionais deverão oficiar o Ministério Público Local para que se posicionem oficialmente sobre a questão;

II - As Regionais que ainda não lavram o TCO deverão oficiar a Direção-Geral da Polícia Civil Estadual pra que se manifestem oficialmente sobre a questão.

5.5. Não obstante isso, cabe ressaltar que, nesse caso, a análise de uma possível responsabilização criminal perpassa necessariamente pela positiva responsabilização administrativa, ou seja, o crime tão somente se configurará quando o motorista incorrer na infração do Art. 162, II, do CTB, nos exatos termos da Análise I.

6. **DISPOSIÇÕES FINAIS:**

6.1. Dúvidas e casos omissos quanto aos aspectos da fiscalização de trânsito serão dirimidos pela Divisão de Fiscalização de Trânsito e Transporte - DFT, e as questões relativas à ocorrência do crime capitulado no art. 307 do CTB e a confecção do Termo Circunstanciado de Ocorrência serão dirimido pela Coordenação de Planejamento e Controle Operacional - CPCO.

Brasília - DF, 17 de novembro de 2017.