

Em recente decisão a egrégia 2ª Turma do STJ, ao proferir julgado nos autos do Recurso Especial nº 759.759-DF, de lavra do Relator Ministro Humberto Martins, assentou entendimento no sentido de que “os equipamentos eletrônicos, comumente chamados de ‘pardais eletrônicos’, são utilizados para se registrar a ocorrência da infração de trânsito, sendo certo que o auto de infração deve ser lavrado pelo agente de trânsito competente, devidamente identificado, conforme disposição dos §§ 2º e 4º do art. 280 da Lei n. 9.503/97 (Código Brasileiro de Trânsito)” e, fazendo remissão a outro julgado assentado naquela Corte, que “é descabido exigir-se a presença do agente para lavrar o auto de infração no local e momento em que ocorreu a infração, pois o § 2º do CTB admite como meio para comprovar a ocorrência ‘aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual (...) previamente regulamentado pelo CONTRAN” (REsp 712.312/DF, Rel. Min. Castro Meira, julgado em 18.8.2005, DJ 21.3.2006, p. 113).

A referida decisão judicial foi amplamente divulgada na mídia impressa e eletrônica, principalmente por ratificar entendimento adotado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), inferindo-se das respectivas notícias que as infrações de trânsito podem ser registradas por aparelhos eletrônicos sem a presença do agente de trânsito, desde que este, devidamente identificado, promova a lavratura do auto de infração. Com efeito, o que se pretende por meio do presente artigo é demonstrar, através da análise dos diversos dispositivos legais atinentes à espécie e de entendimento esposado pelos Conselhos Estaduais de Trânsito de São Paulo e Santa Catarina (CETRA), que é vedada a utilização dos referidos equipamentos sem a presença do agente público responsável pela autuação.

Antes de nos aprofundarmos sobre o tema, mister se faz traçar um breve histórico sobre os atos normativos oferecidos à colação pelo CONTRAN, antes e após a edição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no que se refere à necessidade da presença do agente de trânsito para a operação do equipamento eletrônico.

O entendimento do CONTRAN nem sempre foi pacífico e espelha o desajuste que se quer dar ao ato de fiscalização de trânsito, conforme se verá adiante, uma vez que ora se exige a presença do agente apenas quando utilizado o radar portátil, ora apenas para os portáteis, móveis e estáticos e ora apenas para os portáteis e móveis, demonstrando, inexoravelmente, a dimensão política que a arrecadação propiciada com a utilização destes equipamentos possui, principalmente para médias e grandes cidades.

A Resolução nº 820/96, publicada em 25.10.96, ainda sob a égide do Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT), foi o primeiro instrumento normativo a prever a utilização do radar portátil, instrumento medidor de velocidade utilizado pelo agente de trânsito para comprovar a infração de trânsito, situação esta que continuou a ser corroborada pela Resolução nº 08/98 e pela Resolução nº 79/98 (§ 4º do artigo 1º).

Durante aquele período os equipamentos eletrônicos foram utilizados em estrita obediência ao disposto no CTB, ou seja, apenas e tão somente para fins de comprovação da infração e operados pelos agentes de trânsito. Ocorre, porém, que com a edição da Resolução nº 23, de 21.05.98, alargou-se o entendimento predominante e permitiu-se, a partir de então, a dispensa da presença da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito no local da infração, permanecendo a obrigação apenas para o radar portátil, haja vista que a Resolução nº 820/96 continuou em vigor.

A Deliberação nº 29/01, de 19.12.01, estabeleceu que a dispensa da presença da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, no local da infração, só seria possível diante da utilização de medidor de velocidade fixo, com dispositivo registrador de imagem, sendo revogada pela Resolução nº 131/02, de 02.04.02, publicada em 09.05.02, a qual ampliou a dispensa também para o medidor do tipo estático, igualmente possuidor de dispositivo registrador de imagem.

Conforme já decidiu a egrégia 2ª Turma do STJ (REsp nº 756.406-DF, Rel. Min. João Otávio de Noronha), durante o período mediado entre 10 de

maio e 15 de outubro de 2002, data de promulgação da Resolução nº 141/02, não existia regulamentação para a utilização dos equipamentos eletrônicos, tornando nulos todos os autos de infração lavrados com base em comprovantes emitidos pelos referidos aparelhos (de velocidade e de semáforo), o que corrobora entendimento esposado a respeito da revogação da Deliberação nº 29/01 pela Resolução nº 131/02<sup>2</sup>.

Em 16.10.02 foi publicada no D.O.U. a Resolução nº 141/02, a qual, por sua vez, tornou a possibilitar a dispensa do agente de trânsito apenas se utilizado aparelho ou equipamento afixado em local definido e em caráter permanente; com a publicação da Resolução nº 146/03, em 02.09.03, retornou-se ao *status quo ante*, ou seja, permitiu-se, novamente, a dispensa da presença da autoridade ou do agente da autoridade no local da infração quando utilizados radares fixos ou estáticos com dispositivo registrador de imagens, assunto que permanece assim disciplinado, agora por força da Deliberação nº 52, de 06.09.06.

Igual assertiva deve ser dirigida aos equipamentos eletrônicos utilizados para detecção das infrações dos artigos 183 (parada sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso), 184 (trânsito em pistas de circulação exclusiva), 187 (rodízio), 208 (avanço de sinal vermelho do semáforo) e 209 (evasão de praça de pedágio), chamados de sistemas automáticos não metrológicos de fiscalização, para os quais a Resolução nº 165/04, de 10.09.04, não exigiu a presença da autoridade ou do agente de trânsito no local da infração, situação que perdurou até a edição da Resolução nº 171/05, de 23.06.05, a qual alterou a redação do inciso II do § 1º do artigo 5º e acrescentou-lhe o § 2º, dispondo ser desnecessária a presença do agente apenas quando utilizados aparelhos fixos ou estáticos, sendo que se utilizado aparelho do tipo móvel deverá ser obrigatória a presença da autoridade ou de seu agente ou a identificação eletrônica do local da infração.

Atualmente, por força do disposto na Deliberação nº 52, de 06.09.06, visando dar maior transparência e moralidade à fiscalização de trânsito,

reafirmou-se a desnecessidade da presença do agente de trânsito se utilizado equipamento fixo ou estático e estabeleceu-se a obrigatoriedade de ampla visibilidade ao equipamento e indicação de sua existência através de placas educativas, medidas significativas para a contenção do abuso até então praticado por muitos órgãos e entidades de trânsito, porém sem atender ao disposto no CTB quanto a obrigatoriedade da presença do agente de trânsito.

Após esse breve intróito, percebe-se o quão tormentoso é o assunto em questão, haja vista que nem mesmo o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito consegue manter entendimento uniforme ao longo do tempo.

Passemos agora a analisar as disposições do CTB a respeito do assunto. Dispõe o referido *codex*:

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.

§ 1º (VETADO)

§ 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.

Os dispositivos acima indicados estão posicionados em Seção própria do CTB, denominada de “Autuação”, de onde pode se extrair o *iter* percorrido a partir do instante em que ocorra a infração de trânsito, sendo equivocadas as interpretações que estão sendo colacionadas pelos órgãos do Poder Judiciário e de alguns órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, senão vejamos:

1º) ocorrendo infração de trânsito deverá ser lavrado o auto de infração (ato administrativo vinculado), o qual deverá conter, além do discriminado nos incisos I a VI do artigo 280 do CTB, as disposições constantes de legislação complementar (Resolução nº 01/98 e 149/03), as quais, diga-se de passagem, não possuem supedâneo fático no *codex*, uma vez que o texto legal não faz remissão à necessidade de sua regulamentação através do CONTRAN;

2º) a autuação deverá ser efetuada, sempre que possível, na presença do infrator (§ 3º), sendo que diante da impossibilidade deverá o agente de trânsito relatar o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados necessários ao julgamento da autuação; note-se que o legislador erigiu, como imposição a ser observada no processo administrativo de trânsito, que o agente de trânsito, e tão somente este, lavre o auto de infração, seja na presença do condutor ou não, e o encaminhe à autoridade de trânsito para julgamento de sua consistência; neste sentido, de forma a corroborar as assertivas acima delineadas, assevera o eminente Conselheiro do CETRAN/SC, Rubens Museka Junior, que:

A conjugação do disposto no §3º do artigo 280 com o que prevê o inciso VI do mesmo dispositivo legal, com clareza inobjetable, deixa transparecer que a regra consiste na necessidade de se promover a autuação em flagrante. A exceção, ou seja, quando não for possível a autuação em flagrante, impõe ao agente de trânsito o dever de relatar o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, tipificação da infração, bem como local, data e hora do ocorrido, para que esta promova o julgamento da autuação e, conforme o caso aplique a penalidade cabível.

A abordagem do condutor pelo agente da autoridade de trânsito no momento da confecção da peça acusatória possui dupla função: cientificar o acusado acerca da imputação que lhe coube; e sensibiliza-lo da nocividade e ilicitude da conduta praticada, o que reflete diretamente na eficiência e eficácia da atuação do Poder Público na coibição de práticas anti-sociais e que ponham em risco a segurança e incolumidade dos usuários das vias públicas. É inquestionável que quando a atuação da Administração Pública ocorre no momento em que o transgressor está cometendo a infração ou acabou de cometê-la (flagrante próprio) a possibilidade do mesmo reconhecer seu erro e refletir acerca do feito, e, por que não, conscientizar-se da periculosidade e ilicitude da ação de forma a abster-se de praticá-la novamente, é maior.

Não é por acaso que o §1º do art. 269 do CTB expressamente determina que a ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes tenham por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa, assim como o §1º do art. 1º do mesmo diploma legal impõe aos componentes do SNT o dever de adotar as medidas destinadas a garantir o direito ao trânsito em condições seguras.

Em diversas oportunidades, este Conselho já se manifestou no sentido de que o agente da autoridade de trânsito tem o dever de envidar os esforços necessários para, sempre que possível, promover a autuação em flagrante do infrator, sob pena de desvirtuar sua atuação, que deve ser sempre ostensiva, não podendo desviar-se da sua real finalidade que outra não é senão garantir a segurança pública e a fluidez do trânsito viário. Assim, não sendo levada a efeito a autuação em flagrante e não sendo mencionado o fato na própria peça acusatória, a teor do que dispõe o §3º do art. 280 do CTB, a insubsistência do registro é latente<sup>2</sup>.

O CETRAN/SP, na ata da 8ª Sessão Extraordinária de 2006, realizada em 17.02.06, respondendo a consulta que lhe foi dirigida, esclareceu que

Desta forma, embora devam ser analisadas as responsabilidades por infrações de trânsito para aplicação das penalidades e medidas administrativas e a própria configuração das infrações do artigo 230, conforme preceitua o artigo 257 do CTB, **o agente de trânsito deve, no momento da autuação, ter observado efetivamente a condução do veículo de maneira irregular, ainda que ele se encontre estacionado ou parado (grifo meu)**<sup>3</sup>.

As assertivas acima colacionadas indicam de forma sobeja que o agente de trânsito **DEVE** presenciar a infração, aduzindo-se, igualmente, sua obrigatoriedade nas situações em que faça uso de equipamentos eletrônicos para sua comprovação, o que diverge completamente do entendimento atualmente esposado pelo Poder Judiciário e pelo CONTRAN.

3º) para a efetiva implementação da fiscalização, permitiu o legislador que a autoridade ou o agente de trânsito, para fins de comprovação da infração, utilizem-se de aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, desde que previamente regulamentado pelo CONTRAN; não é demais se frisar, e aqui aponto um equívoco cometido por parte da Exma. Sra. Ministra Eliana Calmon, em voto-vista no Recurso Especial acima nominado, ao asseverar que “o disposto no § 2º, do mesmo modo, não pode ser interpretado de forma restritiva, porque outorga a lavratura do auto de infração à autoridade, ao agente da autoridade, ou ao aparelho ou equipamento eletrônico, conforme regulamentação do Contran”; em nenhum momento o texto legal faz menção à outorga de tal atribuição ou se refere a qualquer ato de lavratura do auto, mas tão somente se atém às formas pelas quais a infração pode ser comprovada, conforme se verifica pelos exemplos abaixo:

a) conduzir veículo com o licenciamento vencido: basta que se tenha em mãos o documento do veículo para que se comprove a infração;

b) dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: neste caso a infração deve ser comprovada por meio de testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado, e, em caso de recusa, através da obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor (artigo 277, com redação dada pela Lei nº 11.275/06);

c) transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente: esta infração pode ser comprovada por meio de declaração do agente de trânsito ou, ainda, através da utilização de sistemas automáticos não metrológicos, desde que operados por agentes de trânsito, à semelhança do que ocorre com equipamento experimental utilizado na cidade de São Paulo;

d) transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: note-se, aqui, a clara exigência de que a comprovação da infração se faça através de aparelho hábil.

A esse respeito a magistral lição do jurista Maurício Petraglia, ao asseverar que

o que foi previsto, foi a possibilidade de utilização das máquinas de um modo geral única e exclusivamente para produção de provas, por outro lado, nunca houve permissão para aparelhos eletrônicos lavrarem Autos de Infração, muito menos para aplicarem penalidades aos motoristas, bem como não existe consentimento para referidos equipamentos relatarem a ocorrência das infrações para as autoridades

competentes efetivarem posteriormente a lavratura dos autos de infração de trânsito<sup>4</sup>.

O Exmo. Sr. Ministro Luiz Fux, na qualidade de Relator do Recurso Especial nº 772.347-DF, citou que “A presença da conjunção alternativa 'ou' evidencia a desnecessidade da presença do agente autuador no momento do registro da infração. Assim, seja a forma de autuação por intermédio da autoridade, do agente autador ou equipamento, se torna válida a autuação”. Ouso discordar do transcrito no referido Acórdão, uma vez que o descrito no texto legal, in fine, apenas nos permite inferir que em relação àqueles meios de prova (aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível) é necessário que haja prévia regulamentação por parte do CONTRAN para sua utilização, em nenhum momento o comando normativo ali insculpido se referiu à dispensa da presença do agente para o uso dos equipamentos.

Esta permissão, *data vênia*, foi concedida pelo CONTRAN, com flagrante abuso de seu poder regulamentar, quando da edição da Resolução nº 23/98, iniciando-se aí um processo de legitimidade jurídica indevido e que vem se espraiando por todos os municípios integrantes do SNT, sob o pretexto de diminuição de acidentes de trânsito; neste aspecto o CTB é suficientemente claro ao estabelecer o rito a ser seguido pelo agente ou autoridade de trânsito quando da ocorrência de uma infração à legislação de trânsito e, nesta fase procedimental, não faz qualquer referência à possibilidade de dispensa da presença do agente, ao contrário, estabelece no *caput* do artigo 280 que diante da infração se seguirá, imediata e concretamente, a lavratura do auto de infração.

Concluída a delimitação das disposições legais e jurisprudenciais acerca do tema, passemos agora a analisar, detidamente, as teses jurídicas ofertadas para dar sustentação legal à utilização dos radares eletrônicos, seja em relação à desnecessidade da presença do agente de trânsito ou em relação à possibilidade dos mesmos lavrarem autos de infração. Para tanto

analisaremos cada um dos julgados, confrontando-os com a legislação complementar expedida pelo CONTRAN a fim de demonstrar, inequivocadamente, o desacerto com que a matéria vem sendo tratada no Brasil.

O Recurso Especial nº 712.312 - DF (2004/0181006-1), Rel. Min. Castro Meira, restou assim ementado:

ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. MULTA DE TRÂNSITO. NECESSIDADE DE IDENTIFICAÇÃO DO AGENTE. AUTO DE INFRAÇÃO.

1. Nos termos do artigo 280, § 4º, do Código de Trânsito, 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. O aresto consignou que toda e qualquer notificação é lavrada por autoridade administrativa.

2. "Daí não se segue, entretanto, que *certos atos materiais que precedem atos jurídicos de polícia* não possam ser praticados por particulares, mediante *delegação*, propriamente dita, ou em decorrência de um *simples contrato de prestação*. Em ambos os casos (isto é, com ou sem delegação), às vezes, tal figura aparecerá sob o rótulo de "credenciamento". Adílson Dallari, em interessantíssimo estudo, recolhe variado exemplário de "credenciamentos". É o que sucede, por exemplo, na fiscalização do cumprimento de normas de trânsito mediante equipamentos fotossensores, pertencentes e operados por empresas privadas contratadas pelo Poder Público, que acusam a velocidade do veículo ao ultrapassar determinado ponto e lhe captam eletronicamente a imagem, registrando dia e momento da ocorrência" (Celso Antônio Bandeira de Mello, in "Curso de Direito Administrativo, Malheiros, 15ª edição, pág. 726):

3. É descabido exigir-se a presença do agente para lavrar o auto de infração no local e momento em que ocorreu a infração, pois o § 2º do CTB admite como meio para comprovar a ocorrência "aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual (...) previamente regulamentado pelo CONTRAN."

4. Não se discutiu sobre a impossibilidade da administração valer-se de cláusula que estabelece exceção para notificação pessoal da infração para instituir controle eletrônico.

5. Recurso especial improvido.

Em relação ao aresto acima transcrito acato as ilações provenientes de seu item 1, por entendê-las pertinentes com as disposições do CTB, sendo que vejo com ressalvas o explanado em seu item 2, uma vez que, ainda que se aceite àquela tese ofertada, tal medida não se aplica em relação ao exercício do poder de polícia de trânsito, por serem estranhos ao CTB as figuras de delegação ou simples contratação de prestação de serviços à empresas particulares, mormente pela análise do disposto nos artigos 19 *usque* 24 e, com especial relevo, ao artigo 25.

Neste passo observo que o credenciamento no CTB se refere ao ato administrativo pelo qual a autoridade de trânsito designa o agente da autoridade de trânsito - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento<sup>5</sup>, portanto, incabível a remissão feita em relação à delegação ou não das referidas atividades à empresas privadas.

Para o CTB a fiscalização é o “ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código” (Anexo I do CTB). Diante disso pergunta-se: o ato de um empregado de empresa particular montar um equipamento eletrônico, em locais previamente definidos pela autoridade de trânsito e em datas e locais escolhidos pela empresa, e passar a exercer o **controle** da velocidade dos veículos não se insere como atividade fiscalizatória?

A resposta envolve mais do que a simples menção à cessão do equipamento eletrônico ao Poder Público para a fiscalização, mas sim, e principalmente, a sua operação, sendo que tal assertiva não encontra eco em nenhum comando normativo insculpido no CTB ou nas resoluções do CONTRAN, as quais, frise-se, indicam caber à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a instalação e a operação

dos instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade (artigo 3º da Resolução nº 146/03) sem, no entanto, mencionar a possibilidade de operação dos equipamentos por empresas particulares.

Da leitura atenta do espelhado no Recurso Especial nº 759.759-DF (Rel. Min. Humberto Martins) e nº 772.347-DF (Rel. Min. Luiz Fux), observa-se que ambos delimitam a obrigatoriedade da lavratura do auto de infração por agente público competente, sendo que tal disposição diverge, frontalmente, do contido no artigo 2º da Resolução nº 149/03, o qual preceitua, *in verbis*, que:

(...)

Art. 2º. Constatada infração pela autoridade de trânsito ou por seus agentes, ou ainda comprovada sua ocorrência por equipamento audiovisual, aparelho eletrônico ou por meio hábil regulamentado pelo CONTRAN, será lavrado o Auto de Infração de Trânsito que deverá conter os dados mínimos definidos pelo art. 280 do CTB e em regulamentação específica.

§ 1º. O Auto de Infração de que trata o *caput* deste artigo poderá ser lavrado pela autoridade de trânsito ou por seu agente:

I - por anotação em documento próprio;

II - por registro em talão eletrônico isolado ou acoplado a equipamento de detecção de infração regulamentado pelo CONTRAN, atendido o procedimento que será definido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União;

III - por registro em sistema eletrônico de processamento de dados quando a infração for comprovada por equipamento de detecção provido de registrador de imagem, regulamentado pelo CONTRAN.

**§ 2º. O órgão ou entidade de trânsito não necessita imprimir o Auto de Infração elaborado nas formas previstas nos incisos II e III do parágrafo anterior para que seja aplicada a penalidade, porém, quando impresso, deverá conter os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica. (grifo meu)**

§ 3º. A comprovação da infração referida no inciso III do § 1º deverá ter a sua análise referendada por agente da autoridade

de trânsito que será responsável pela autuação e fará constar o seu número de identificação no auto de infração.

(...)

Da análise do acima exposto permite-se concluir que:

1º) ocorrendo infração de trânsito deverá ser lavrado o auto de infração, não sendo necessária a sua impressão quando utilizado registro em talão eletrônico, isolado ou acoplado ao equipamento, ou em sistema eletrônico de processamento de dados, o que contraria a orientação jurisprudencial e afronta os princípios constitucionais de ampla defesa e contraditório;

2º) permite-se que o equipamento de detecção de infração fiscalize e lavre o auto de infração, por meio de talão eletrônico, isolado ou acoplado, e através de sistema eletrônico de processamento de dados, cabendo tão somente ao agente de trânsito, neste último caso, referendar a comprovação da infração e lançar seu número de identificação no auto de infração.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Expostas, assim, as manifestações legais e jurisprudenciais pertinentes ao assunto, resta remansosa a impossibilidade de utilização de equipamentos eletrônicos para fins de comprovação de infração, nos moldes propostos no § 2º do artigo 280 do CTB, sem a presença da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, bem como a ilegalidade decorrente da faculdade concedida ao órgão ou entidade quanto a impressão ou não do auto de infração para início do procedimento administrativo de imposição de penalidade.

A previsão legal de utilização dos referidos equipamentos não pode ser desvirtuada a ponto de estabelecer situação não prescrita em lei. O que se denota, cristalinamente, é que diante da impossibilidade dos órgãos e entidades componentes do SNT em possuir quadro de pessoal suficiente para exercer a fiscalização a contento, busca-se a todo custo criar construções

jurídicas para dar supedâneo fático à operação de equipamentos eletrônicos por meio de empresas privadas, desvirtuando-se o exercício do poder de polícia de trânsito.

A utilização dos referidos equipamentos é extremamente necessária e útil, mormente em face da necessidade de comprovação de determinados tipos infracionais (por exemplo, os artigos 165 e 218) e da reeducação que promove aos infratores, porém tais circunstâncias, por si só, não são argumentos suficientes para se criar elementos que dêem legitimidade à sua indevida utilização.

## **NOTAS**

1. EMENTA. ADMINISTRATIVO. MULTA DE TRÂNSITO. RADAR. 1. São inválidos os autos de infração expedidos por radares ou outros aparelhos eletrônicos entre maio e outubro de 2002, uma vez que, nesse período, não havia a necessária regulamentação do art. 280 do CTB, tornando-o inaplicável. 2. Recurso especial parcialmente provido. Veja também: REsp nº 716.728-RS, relatora Ministra Eliana Calmon, DJ de 6.6.2005. Confira a esse respeito o artigo jurídico “Agente Público Artificial”.
2. Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina. Parecer nº 032/2005. Disponível em: <[www.cetran.sc.gov.br](http://www.cetran.sc.gov.br)>. Acesso em 27 set. 2006.
3. Diário Oficial do Estado. Executivo Seção I, vol. 116, n. 40, 02 mar. 2006. p. 04. Disponível em: <[www.imesp.com.br](http://www.imesp.com.br)>. Acesso em: 02 mar. 2006.
4. PETRAGLIA, Mauricio. *A ilegalidade das multas aplicadas em decorrência dos instrumentos de medição de velocidade de operação autônoma*. **Jus Navigandi**, Teresina, a. 6, n. 54, fev. 2002. Disponível em: <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=2660>>. Acesso em: 29 set. 2006.
5. Lei nº 9.503, de 23.09.1997. Anexo I. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/glossario.htm>>. Acesso em: 02 out. 2006.

### **Autor:**

**Benevides Fernandes Neto**. Oficial da Polícia Militar do Estado de São Paulo, Bacharel em Direito, Especialista em Segurança Pública pela PUC/RS e em Direito Administrativo pela UNORP.

Elaborado em 2006