

ASPECTOS RELEVANTES DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Sérgio Luiz Perotto

Resumo:

A fiscalização é uma das tarefas mais relevantes para dar eficácia às normas de trânsito. Ela é comum a todos os órgãos executivos e rodoviários do país, como atribuição da Lei 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro. Ditadas pelo princípio da jurisdição da via, a fiscalização tem nuances que exigem cuidados e preparo dos agentes. Eles são o Estado nas ruas. Nem sempre são compreendidos pelos infratores contumazes, mas são aplaudidos por aqueles que desejam um trânsito seguro, em defesa da vida.

A presente abordagem traz aspectos relevantes inerentes à função de agente de trânsito com o objetivo de fornecer subsídios e propor reflexão sobre os atos que cercam sua atividade.

Palavras-chave: Agente de trânsito. Fiscalização. Autuação. Medidas administrativas.

Introdução

A responsabilidade pela fiscalização de trânsito em tudo o que envolve parada, circulação e estacionamento é uma das principais inovações apresentadas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) com relação aos Municípios. Diferentemente do estabelecido no vetusto Código, eles passaram a ter instrumentos próprios para coibir ilícitos de trânsito através do poder fiscalizador e de penalização.

Trata-se de uma providência justa e oportuna. Não é concebível que o Município organize seu sistema viário, sinalize as vias e não tenha poder de fiscalizar e coibir os ilícitos de trânsito. A fiscalização, portanto, é a espinha dorsal da municipalização. Sem ela não é possível ao Município se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito como determina a lei. Ou seja, a fiscalização é tarefa obrigatória para todos os Municípios.

1. Agentes próprios e convênios

A fiscalização não implica necessariamente a criação de novo cargo e contratação de agentes próprios. Os Municípios de pequeno porte podem fiscalizar através de convênio com a Polícia Militar, cuja corporação tem a incumbência de agir como agente de trânsito, na forma do art. 23 do Código de Trânsito:

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
[...]

III – executar a fiscalização de trânsito, quando e **conforme convênio firmado**, como agente do órgão ou entidades executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados (Grifo nosso).

Nesse caso, os policiais militares agirão como agentes da autoridade municipal de trânsito, embora não possuam vínculo de emprego com o Ente municipal. O Município não estará delegando a fiscalização para a polícia, mas apenas credenciando os membros da corporação para atuar como agentes da autoridade local.

Em decorrência disso, o procedimento no caso de autuações obedecerá ao seguinte fluxo: o agente (policial militar) lavra o auto de infração; a autoridade municipal de trânsito faz o julgamento da consistência, emite a notificação da autuação e deflagra o processo administrativo nas etapas de defesa e recursos.

Portanto, o policial militar autua em nome do Município, que é o titular do processo. No caso dos Municípios de médio e grande porte que possuem agentes próprios, ainda assim, é recomendável a manutenção de convênio com a Polícia Militar como reforço de fiscalização.

Cabe esclarecer que a Polícia Militar também atua como agente do órgão estadual de trânsito. Assim, fará autuações para o Município no que diz respeito a infrações de parada, circulação e estacionamento, e para o Estado no caso de infrações relacionadas às condições do veículo e habilitação do condutor.

A Resolução 66/1998 do Contran elenca as infrações e estabelece as competências para cada infração. De notar que algumas são de competência concorrente para Estados e Municípios.

O Quadro 1, a seguir, apresenta os procedimentos a serem adotados em função da competência para autuar e o destino dos processos administrativos a partir das autuações.

Quadro 1 – Autuação x julgamento de defesa e recursos

INFRAÇÃO / ART. CTB	COMPETÊNCIA PARA AUTUAR	COMPETÊNCIA PARA JULGAR
Conduzir o veículo com equipamento ou acessório proibido (art. 230, XII)	Estado	Detran
Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes (art. 195)	Estado e Município	Detran ou Órgão municipal
Avançar o sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória (art. 208)	Município	Órgão municipal
<p>Observações:</p> <p>1. No caso de infração de competência concorrente, a defesa e o recurso administrativo serão julgados pelo órgão que efetivamente efetuou a autuação.</p> <p>2. Quando se tratar de infração de competência exclusiva de um órgão de trânsito e o Auto de Infração for lavrado por agente de outro órgão, mediante convênio, fica preservada a competência do órgão originário para efetuar o julgamento. Nesse caso, a delegação de competência terá sido tão somente para fiscalização e não para julgamento da defesa ou recurso, posto que tal tarefa é indelegável.</p>		

2. Jurisdição da via

O Código de Trânsito estabeleceu o princípio da jurisdição da via para autuações.

Os Municípios possuem competência originária para autuarem em todas as vias municipais nas respectivas circunscrições, sendo elas urbanas ou rurais, para infrações de parada, circulação e estacionamento.

Nos demais casos, a autuação é de competência dos órgãos estaduais de trânsito. Nas rodovias, a fiscalização para todas as infrações é de competência dos órgãos rodoviários dos Estados e da União, conforme o tipo de via (federal ou estadual).

A situação é diferente com relação às penalidades, cabendo aos Municípios tão somente a aplicação das penalidades de multa e advertência por escrito.

Os Quadros 2 e 3 ilustram, respectivamente, a situação da jurisdição da via para autuação e penalização:

Quadro 2 – Jurisdição para autuação

RODOVIAS FEDERAIS	RODOVIAS ESTADUAIS	VIAS MUNICIPAIS
PRF/DNIT/ANTT – todas infrações – policiamento ostensivo	PRE – todas infrações – policiamento ostensivo	Agente municipal – parada – circulação – estacionamento – policiamento administrativo
		Detran – habilitação do condutor – condições do veículo

Nas vias municipais, a Polícia Militar pode, mediante convênio, executar a tarefa de fiscalização para os Municípios e para os Estados.

Quadro 3 – Jurisdição para penalização

PRF/DNIT/ANTT	PRE	MUNICÍPIOS	ESTADO
Advertência por escrito Multa			Advertência
			Multa
			Suspensão
			Cassação
			Apreensão
			Reciclagem

3. Legitimidade do agente e consistência do auto de infração de trânsito (AIT)

As ações do agente de trânsito são balizadas pelo princípio da legitimidade, o que significa que são verídicas suas alegações até prova em contrário. Trata-se de um atributo do servidor que implica a inversão do ônus da prova e dá eficácia à pretensão punitiva.

Todavia, é uma presunção relativa que admite contestação, porquanto, é importante que o agente torne claras as circunstâncias da infração, afastando a possibilidade de desconstituição do auto. Equivale dizer que apesar da legitimidade e veracidade dos fatos que alega, o agente precisa ser claro e objetivo ao lavrar o auto, de modo que o atuado perceba com clareza o que efetivamente ocorreu, sem margens para dúvidas ou interpretações diversas. Sempre que um tipo infracional se prestar a dúvidas, os esclarecimentos podem ser acrescidos no campo de observações. A consistência do auto de infração é vital para sua validade.

Em alguns casos, não basta tipificar o ilícito apontado, mas é preciso esclarecer suas circunstâncias, de modo a não causar dúvidas e dificultar o exercício da ampla defesa do autuado. Os requisitos do AIT estão elencados no art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e devem ser observados em todos os casos.

4. Tipificação da infração

É possível que o agente aja equivocadamente ao descrever no AIT a ação do condutor. Nesse caso, a atitude encerra erro formal porque o condutor estaria sendo acusado de um ato ilícito que não cometeu. Restaria prejudicada sua defesa.

É preciso cuidado para a possibilidade de haver pluralidade de infrações cominadas em um mesmo dispositivo legal. Quando isso ocorrer, o agente de trânsito deve observar qual das infrações cominadas efetivamente ocorreu. Exemplo disso é o art. 252, inc. VI, do CTB, em que há duas hipóteses de infração. Uma é dirigir o veículo com fones de ouvido ligado à aparelhagem sonora, outra é dirigir utilizando-se de telefone celular. Igual situação é o caso do art. 208, que prevê avanço do sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória.

Com a finalidade de padronizar as informações contidas nos Autos de Infrações de Trânsito, em todo o território nacional, o Denatran publicou a Portaria 59/2007, que estabeleceu campos de informações que devem fazer parte de todos os Autos de Infrações de Trânsito.

Entre as novidades da portaria está o desdobramento, designado para cada uma das infrações juntamente com o código. É requisito de preenchimento obrigatório.

De outra banda, há casos em que o esclarecimento do agente se faz necessário devido à subjetividade da infração, como demonstra a hipótese de “dirigir com desatenção”, prevista no art.169 do CTB.

A falta de esclarecimento, em tais casos, implica a inconsistência do Auto. Claro, não pode a autoridade fazer exercício de adivinhação sobre qual foi o objetivo do agente. Tampouco pode emitir juízo de valor sem os elementos que assegurem a certeza do que ocorreu, sob pena de prejudicar a defesa do acusado.

O AIT tem de ser claro quanto à tipificação da infração, sem deixar margens a dúvidas. Mesmo nos casos em que o AIT é emitido a partir de imagens registradas em equipamento eletrônico, existe a possibilidade de digitação equivocada do tipo infracional. Por isso, é imperiosa a conferência da descrição da infração.

4.1. Local, data e hora do cometimento da infração

É preciso que fique claro no AIT o local exato onde houve a autuação. No caso de Autos lavrados eletronicamente tais informações já vêm impressas. Quanto aos Autos manuais, o agente deverá descrever o logradouro e o número, complementando com o horário da ocorrência. Sem isso a defesa ficará prejudicada.

A Portaria 59/2007 do Denatran apresenta alternativa para quando não existir numeração do logradouro. Nesse caso, o agente pode se valer de algum tipo de informação que auxilie na identificação do local, como marcos referenciais.

Além de outros motivos, a data da ocorrência é indispensável, porque a partir dela conta prazo para o órgão de trânsito emitir a notificação.

4.2. Placa, marca e espécie do veículo

Tais informações são importantes para sanar qualquer dúvida sobre o veículo. Não basta a identificação da placa. É preciso, também, que sejam identificadas a espécie (de passageiros, de carga, misto, de competição, de tração, especial ou de coleção) e a marca. Os Autos de Infração normalmente são padronizados em cada Estado e acrescentam, além da marca, o modelo do veículo (GM/Corsa, Ford/Ranger, VW/Gol etc.). Outras informações complementares ficam a critério do órgão de trânsito, tais como a cor predominante e a categoria do veículo.

4.3. Prontuário do condutor

A lei propõe a inclusão do prontuário do condutor no AIT **sempre que possível**, avultando duas questões a serem interpretadas. A primeira refere-se à expressão “sempre que possível”, remetendo a satisfação de tal exigência às condições do momento. Então, com base nisso, o agente definirá se foi ou não possível.

Presume-se que a não obtenção do prontuário está associada com as autuações sem abordagem. Todavia, mesmo quando a abordagem ocorrer, ainda assim haverá situações em que não será possível colher o número do prontuário do condutor. Nem por isso, o Auto de Infração será inconsistente. Nesse caso, o agente deve justificar o motivo da ausência do prontuário.

A segunda questão diz respeito ao real significado da expressão “prontuário”. Embora a tradução literal possa englobar qualquer documento que identifique o condutor, deve-se entender que a exigência recai sobre o documento de habilitação, posto que seu porte é obrigatório (CTB, art. 159, § 1º e Resolução 13/1998, do Contran). Caso o condutor não esteja portando documento de habilitação, o agente pode satisfazer a exigência do prontuário com outro documento hábil de identificação do condutor. Logicamente, sem prejuízo das consequências geradas pela falta de porte do documento obrigatório.

No Sistema Integrado de Trânsito, a identificação do condutor pode ocorrer por três meios: CNH, CPF e RG.

4.4. Identificação do órgão, do agente ou do equipamento

A identificação do órgão responsável se faz necessária para que o interessado saiba a quem recorrer em caso de discordância. Também serve para a definição de competência em razão da circunscrição da via. Por exemplo: um agente pertencente a um órgão municipal de trânsito não pode efetuar autuação por infração de trânsito em uma rodovia federal. E o patrulheiro federal, por conseguinte, não poderá atuar nas vias de circunscrição municipal.

De outro lado, um Auto de Infração não pode ser de lavratura anônima, o que atentaria ao princípio da moralidade administrativa. Por isso, o agente responsável pela autuação ou a autoridade de trânsito sempre devem estar identificados com seu nome ou número da matrícula. O agente poderá ser chamado a depor em eventual processo.

Quanto aos equipamentos que efetuam eletronicamente a autuação, nota-se que a exigência é que conste sua identificação e não, necessariamente, o laudo de aferição ou homologação pelos órgãos metrológicos. Estes somente serão exigidos adiante durante o exame do processo, caso seja efetivamente instaurado.

Observações:

- a) quem lavra o Auto de Infração é o agente da autoridade de trânsito, embora esta também possa fazê-lo legalmente;
- b) os principais equipamentos que comprovam a infração são os de medição de velocidade, controle de peso e dimensões, de emissão de gases e ruídos e de dosagem de alcoolemia.

4.5. Assinatura do autuado

A assinatura do autuado não é condição para a validade do AIT.

Mesmo quando ele é abordado pelo agente, poderá se negar a assinar, fato que será relatado no campo de observações. Essa hipótese não encerra culpa do autuado, uma vez que o dispositivo que assim definia foi vetado pelo presidente da República.

A assinatura vale, portanto, para definir que é de conhecimento do condutor que ele foi autuado por infração de trânsito. Em sede de defesa ou recurso, ele não poderá alegar o desconhecimento de tal situação. Todavia, o órgão de trânsito, ainda assim, terá de efetivar a notificação por escrito para efeitos de contagem de prazo.

Após os comentários acima referentes aos requisitos do AIT, cumpre esclarecer que, em continuidade ao processo de julgamento de sua consistência, a autoridade terá duas opções:

- a) Caso entenda que o Auto de Infração preenche os requisitos formais julga-lo-á consistente para os efeitos legais.
- b) Se entender o contrário, lançará como inconsistente, cessando a pretensão punitiva (art. 281, Parágrafo único, I, do CTB). O AIT também será lançado como inconsistente caso a autoridade constate que não será possível a emissão da notificação no prazo legal. Nessa hipótese, terá operada a decadência (art. 281, Parágrafo único, II, do CTB).

5. Bom senso e discricionariedade do agente

Em alguns momentos de sua atividade, o agente de trânsito pode se deparar com situação de dúvida sobre o efetivo cometimento de uma infração. Nesse caso, muitos apontam que ele deve se valer do bom senso para avaliar a situação específica antes de decidir.

Ora, usar o bom senso é elementar em toda a atividade de um servidor público e não tem a ver com discricionariedade ou benevolência. O agente não pode ser benevolente, tem de ser justo e fazer tudo no estrito ditame da lei. Ou a pessoa comete ou não comete uma infração. E a decisão de autuar não pode estar vinculada a critérios subjetivos, com juízo individual de cada um. Assim, não há espaço para discricionariedade. O agente não tem a opção de autuar ou não autuar. Quando uma atitude coincidir com o tipo infracional previsto na lei deve ser lavrado o auto de infração, obrigatoriamente.

6. Advertência

A fiscalização de trânsito deve ser proativa, visível e permanente. Assim, a sociedade se sentirá segura e não vigiada.

Possui caráter educativo dentro de um conjunto de ações integradas para a consolidação de cultura e valores compatíveis com a convivência segura e racional de pessoas, animais e veículos no espaço público.

Todavia, a ação educativa do agente tem limites e não pode extrapolar para a permissividade, sob pena de banalizar a função fiscalizadora. Nesse aspecto, releva considerar a possibilidade da advertência como etapa anterior à autuação.

Não é lícito confundir a advertência do agente com a penalidade de advertência por escrito. Esta é aplicada pela autoridade de trânsito em etapa posterior ao processo administrativo e é pena substituta da multa. Aquela é emitida pelo agente como atitude preventiva e de alerta, diante da iminência de uma infração.

Jamais poderá um agente, como já foi visto, fazer uma advertência após o cometimento de um ilícito. Nesse caso, a advertência é sinônimo de perdão e o agente estará prevaricando.

7. Abordagem

A expressão “abordagem” não é mencionada em nenhum momento no Código de Trânsito Brasileiro. Apesar disso, é usada constantemente pelos agentes para definir se o Auto de Infração foi lavrado com a identificação do condutor e em sua presença.

Na verdade o CTB pecou e muito na redação do § 3º do art. 280, no qual se apegam os agentes para justificarem a impossibilidade de abordagem. Senão vejamos:

Art. 280

[...]

§ 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 (Grifo nosso).

O legislador deve ter querido dizer que quando a autuação não puder ser feita com abordagem, tal fato deve ser relatado no AIT. Claro, porque não é possível admitir a autuação fora do flagrante. Até porque quem tem legitimidade para autuar é o agente a partir do que ele efetivamente presenciou.

A regra nem sempre deve ser a da abordagem como condição para eficácia da pretensão punitiva. Em muitos casos, ela não é possível, como quando um condutor se evade. Em outros casos, não é recomendada, como em avanços de semáforo. O que importa é o que o agente viu e relatou no AIT e não o fato de ter ou não ter feito abordagem. De outro lado, não há de se confundir abordagem com imobilização do veículo para identificação do condutor. Não se tratam de sinônimos.

Muitas vezes, é possível a abordagem sem a necessidade de parar o veículo para lavrar o AIT na presença do condutor. Nesse caso, o agente usará de gestos e do apito, cientificando e alertando o condutor sobre determinada situação. Isso pode ocorrer quando o local e as condições de tráfego não recomendam atitude diversa.

8. Autuação em locais especiais e privados

Uma questão emblemática para muitos gestores se refere à jurisdição dos órgãos municipais de trânsito para fiscalização em áreas especiais de circulação, como condomínios, *shoppings*, mercados, aeroportos, estações rodoviárias e praias abertas à circulação. Nesse sentido, é bom compreender o real conceito de via pública e o alcance da lei para indicar a extensão da competência do gestor.

O CTB define em seu art. 2º que

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

Já o Parágrafo único do art. 2º prevê que “[...] são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas”.

Importante o acréscimo do art. 5º:

nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

De outro lado, no Anexo II, em conceitos e definições, o CTB define “via” como:

superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”. E trata “via urbana” como: “ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

A partir dessas definições, é possível inferir que a competência do órgão municipal se estende além das tradicionais vias públicas, alcançando todos os locais, públicos ou privados que possuam áreas abertas para circulação de veículos e pessoas.

Com relação aos condomínios, a lei foi clara, mas, por analogia, não há como deixar de aplicar o mesmo entendimento para os demais casos, como áreas de estacionamento de *shoppings* e supermercados.

Cabe observar que a lei foi sutil com relação às praias. Embora tenha definido que se trata de via pública, não fez menção à competência para sinalização e fiscalização. Nesse caso, e por interpretação analógica, tal competência é também do Município em cuja circunscrição se encontra a praia. De notar que as praias são jurisdicionadas pela Marinha, que não integra o Sistema Nacional de Trânsito e não pode atuar em tais questões. Pela mesma razão, a exemplo do que ocorre nos condomínios, o Município é quem regula a sinalização nas áreas abertas à circulação em aeroportos e estações rodoviárias.

Sem dúvidas, portanto, que os Municípios têm competência para exercerem a fiscalização de trânsito em todos esses locais. Claro que terão o cuidado de observar os princípios de direito, como o da moralidade e da razoabilidade, evitando dar plantões em portas de garagem e de condomínios. Mas, quando se fizer necessário, poderão exercer o poder fiscalizador, autuando e aplicando as medidas administrativas cabíveis.

9. Medidas administrativas

A adoção das medidas administrativas previstas no Código de Trânsito, diferentemente da autuação, admite a discricionariedade do agente, levando em conta a possibilidade e o cabimento. Embora esteja vinculada a uma infração, a medida administrativa também pode ser adotada nos casos em que o agente entender necessária para garantir a fluidez, incolumidade das pessoas e do bem, ainda que não haja uma infração. São exemplos: o risco de desabamento em imóveis e necessidade excepcional de liberação de área de estacionamento permitido. Em tais casos, o agente poderá autorizar a remoção do veículo.

Um critério razoável para indicar a adoção de medidas como a remoção de um veículo é verificar se esse procedimento não causará ainda mais transtorno que sua permanência no local. Em determinadas vias e horários, a manobra de um caminhão-guincho pode ser desaconselhável. Assim, permanecerá a eficácia da autuação, embora a medida administrativa não seja adotada. É o chamado princípio da razoabilidade. Importante que o agente descreva tais circunstâncias no campo de observações do AIT.

Questão que merece relevo é a possibilidade de suspensão da remoção de um veículo diante da presença do condutor, ainda que ela já tenha iniciado. Quando isso ocorrer, o agente deve adotar o mesmo princípio da razoabilidade. Suspenderá ou manterá a remoção conforme o resultado de uma ou outra situação para a fluidez e segurança do trânsito no local. Caso o veículo já esteja embarcado e a liberação cause transtorno, então, a remoção deve ser mantida. Do contrário, não há óbice de suspendê-la.

O órgão com jurisdição sobre a via pode estabelecer tarifas de deslocamento para os casos em que a remoção seja suspensa após o deslocamento do caminhão-guincho.

Outro aspecto recorrente no dia a dia dos agentes refere-se às infrações em que a medida administrativa prevista é a de retenção do veículo, embora haja necessidade de remoção. Vale, também, nesses casos a discricionariedade do agente, tendo como norte o que estabelece o § 1º do art. 269 do Código de Trânsito: “a ordem, o consentimento, a fiscalização, as **medidas administrativas e coercitivas** adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa” (Grifo nosso).

Cabe diferenciar, por oportuno, as medidas administrativas de retenção e remoção do veículo com a penalidade de apreensão. Aquelas são adotadas pelo agente. Esta somente pela autoridade de trânsito após processo administrativo transitado em julgado.

Ainda no campo das medidas administrativas, é relevante analisar a impropriedade da lei com relação à retenção do documento de habilitação e do veículo em algumas infrações de trânsito.

Trata-se de um equívoco da lei, porque se a retenção está vinculada a uma infração, admitidos defesa e recursos, então reter tais documentos será o mesmo que penalizar por antecipação. Para superar esse óbice, a maioria dos agentes, acertadamente, tem feito um termo de retenção e devolvido os documentos em ato contínuo.

O certo é que os documentos de habilitação e de licenciamento do veículo não podem permanecer de posse do órgão de trânsito antes do exercício da ampla defesa pelo autuado e de a penalidade ter sido aplicada.

Quadro 4 – Adoção de medidas administrativas por órgão de trânsito

ÓRGÃOS RODOVIÁRIOS	MUNICÍPIOS	ESTADOS (DETRANS)
Todas, com excessão de exames de aptidão física	Remoção	Todas
	Retenção	
	Transbordo de carga	
	Recolhimento de animais	

10. *Bis in idem* e infração continuada

O agente deve ter o cuidado para evitar a lavratura de autos que encerrem mais de uma autuação com o mesmo objeto para não caracterizar o *bis in idem*. O fenômeno da repetição de uma sanção sobre mesmo fato não é admitida pelo direito pátrio.

Quando ocorre, a autoridade de trânsito terá de manter apenas uma delas. Exemplo é a infração do art. 238 do CTB, de recusa da entrega à autoridade de trânsito ou a seus

agentes os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade. Quando isso ocorrer, a infração não pode ser cumulativa com desobediência à ordem do agente (art.195) porque as duas infrações têm o mesmo objeto.

Quanto à infração continuada, é preciso levar em conta o interesse público e o princípio da moralidade administrativa, evitando sanções repetidas em que a cessação do ilícito depende da ação do agente. Exemplo clássico é a redação original do § 4º do art. 258 do CTB, que previa a renovação da penalidade a cada quatro horas para infrações continuadas. O dispositivo foi vetado pelo Executivo e mantido pelo Parlamento. A redação parece ter sido concebida para caracterizar a conduta de quem estaciona em local proibido, mas as razões do veto servem para casos análogos.