

INCONSTITUCIONALIDADES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Vagner Luciano de Oliveira¹

RESUMO

Trata o presente trabalho da responsabilidade solidária e da responsabilidade presumida, elencadas no artigo 257, do Código de Trânsito Brasileiro e sua expressa violação aos princípios constitucionais da *personalidade, inocência e bis in idem*, que atribuem ao proprietário do veículo penalidades decorrentes da ausência da apresentação de condutor, multas concorrentes e multas em dobro, decorrentes de uma única infração.

PALAVRAS CHAVES

Código de Trânsito Brasileiro - Multas em dobro – Concurso de Infrações de Trânsito – Capacete com viseira levantada.

¹ Acadêmico do Curso de Direito – FACNOPAR; Técnico em Recursos contra multas de Trânsito; Instrutor de Cursos Especiais de Capacitação para o Transporte pelo DETRAN/PR. vagnerluciano@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

Segundo o *caput* do art. 5º, da Constituição da República Federativa do Brasil, *todos são iguais perante a Lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.*

Trata-se de um *rol* meramente exemplificativo, pois a constituição não exclui outros direitos decorrentes dos princípios por ela adotados e tão pouco de tratados internacionais dos quais o Brasil seja signatário e, apesar de fazer referencia a Direitos e Deveres de forma explicita, consagrou, também, as Garantias Fundamentais, que são os instrumentos que asseguram a consecução desses, através de remédios constitucionais (*habeas corpus, habeas data, etc.*) ou através da própria norma, de forma taxativa.

Sem dúvidas, o direito de LOCOMOÇÃO, reconhecido pelo art. 5º, inciso XV, que diz que ***é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens,*** é o mais consagrado dos direitos individuais, norteador do direito constitucional brasileiro, capaz de barrar qualquer norma ou Lei que a ele se contraponha e irradiador de um dos mais belos institutos de nosso ordenamento jurídico, o *habeas corpus*.

Há que se entender que tal proteção ao direito de ir e vir foi evoluindo e ganhando amplitude, deixando de ser um direito inerente apenas à liberdade física, estendendo-se ao direito de locomoção através de todas as formas tecnológicas disponíveis (automóveis, barcos, avião), passando a instituir um novo direito, a do trânsito seguro (art. 23, XII, CF).

Segundo Celso Ribeiro de Bastos²,

² BASTOS, Celso Ribeiro. *Curso de Direito Constitucional*. São Paulo. Ed. Saraiva. 1998.

“é pela locomoção que o homem externa um dos aspectos fundamentais de sua liberdade física. Circular consiste em deslocar-se de um ponto para outro. Em sentido amplo, contudo, deve incluir o próprio direito de permanecer. Esta circulação há de se dar, é óbvio, segundo os meios tecnológicos existentes e as obras viárias realizadas.”

E a Garantia Fundamental desse direito vem externada pelo Código de Trânsito Brasileiro, que em seu Art. 1º, § 2º, institui:

“O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”

Muito antes da promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, a segurança do sistema viário já havia sido alvo de tratados internacionais, sendo o de maior expressão a Convenção Internacional de Viena sobre Trânsito Viário, cujo contexto já exemplificava a importância que o trânsito havia adquirido, ao afirmar que “As Partes Contratantes, desejosas de facilitar o trânsito viário internacional, e de aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras uniformes de trânsito, Convieram nas, disposições seguintes:”

Arnaldo Rizzardo³ assevera que:

Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito – ouseja, a garantia a um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem com a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas.

Assim como o direito de ir e vir não é um direito absoluto, tendo em vista que sofre limitações pelo próprio dispositivo constitucional, também o direito de locomoção em veículos é limitado, importando aos usuários da via terrestre ater-se a uma série de regras de circulação e normas de conduta, tanto enquanto condutores de veículos quanto quando pedestres, visando a racionalização da utilização das vias (Capítulo III, do CTB).

³ Rizzardo, Arnaldo. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo. Ed RT. 2001, p. 29.

A inobservância a essas regras importa, ao condutor, ao proprietário do veículo, bem como ao transportador ou embarcador de cargas, isoladamente ou solidariamente, em sanções administrativas (Capítulo XV, CTB) como também sanções criminais (Capítulo XIX, CTB), cabendo à autoridade de trânsito a aplicação das penalidades no âmbito administrativo como também deflagrar a instauração do procedimento penal.

2. DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

Segundo o art. 161, do Código de Trânsito Brasileiro, constitui infração de trânsito *a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.*

Atrelado ao *princípio da legalidade* (Art. 5º, XXXIX), as penalidades e medidas administrativas se resumem exclusivamente àquelas dispostas no Código de Trânsito Brasileiro, portanto, não compete ao CONTRAN, mesmo sob a previsão do artigo 161, criar novas tipicidades de infrações.

Arnaldo Rizzardo⁴ enfatiza:

“Atribuir funções marcadamente legislativas ao CONTRAN, e assim a qualquer órgão federal, é romper com o equilíbrio dos Poderes do Estado, deixando a sociedade à mercê de um órgão ilegítimo para aquela finalidade.”

O que se vê na prática, entretanto, é uma seqüência de Portarias do DENATRAN e Resoluções do CONTRAN legislando sobre matérias de trânsito, criando novas modalidades de infrações ou mesmo ampliando o dispositivo vigente, como por exemplo a Resolução 168, que atribuiu aos Portadores da Permissão para Dirigir (carteira provisória) vencida a

⁴ Op. Cit., p.404.

mais de trinta dias a mesma penalidade prevista pelo artigo 162, V, que versa sobre a Carteira Nacional de Habilitação vencida.

Outro exemplo de violação expressa ao *princípio da legalidade*, bem como do *contraditório e ampla defesa*, é a Resolução 276/2008, que CASSOU todas as carteiras de habilitação emitidas antes da entrada em vigor do atual código de trânsito, que não fossem recadastradas até o dia 10 de agosto daquele ano. Segundo determina o CTB, carteiras de habilitação somente podem ser CASSADAS se cometidas as infrações previstas no artigo 263. Diante da intervenção do Ministério Público Federal e de inúmeros Mandados de Segurança impetrados nos mais diversos tribunais de justiça do Brasil, o órgão de trânsito resolveu revogar aquela resolução.

ADMINISTRATIVO. CARTEIRA DE HABILITAÇÃO. RENOVAÇÃO/RECADASTRAMENTO. RESOLUÇÃO CONTRAN 276/08. VIOLAÇÃO AO ART. 263 DO CTB.276263CTB1. A cassação do direito de dirigir constitui penalidade e, assim sendo, deve ser facultado ao administrado o direito à defesa e ao contraditório, antes da decretação da perda do referido direito.2. A pessoa habilitada, antes da vigência do Código de Trânsito, tem direito adquirido de continuar com sua habilitação, segundo as normas vigentes da época, com arrimo no ato jurídico perfeito.3. Ao obrigar os condutores que não se recadastraram a um novo processo de habilitação, a Resolução CONTRAN 276/08 viola o artigo 263 do CTB.263CTB4. Remessa oficial improvida. (38825 DF 2008.34.00.038825-0, Relator: DESEMBARGADORA FEDERAL SELENE MARIA DE ALMEIDA, Data de Julgamento: 13/06/2011, QUINTA TURMA, Data de Publicação: e-DJF1 p.201 de 24/06/2011)

Assim, também, a Resolução 203, do CONTRAN, que regulamenta o artigo 244, I e II, analisa de forma extensiva a utilização do óculos de proteção e utilização da viseira em capacetes de segurança para condutores de motocicletas e similares.

Ao exigir que a viseira acrílica deve estar posicionada à frente dos olhos, levou os órgãos de trânsito a interpretarem que, mesmo que o capacete possua a viseira, o fato de não estar devidamente posicionada incursiona o condutor nas condutas previstas no artigo 244:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

Analisando-se exegeticamente o artigo em tela, resta evidente que o legislador, ao tipificar as condutas infratoras do artigo 244, I e II, considerou como infração o fato de: 1. **NÃO USAR O CAPACETE**; 2. Que o equipamento **DEVE POSSUIR VISEIRA**, ou na ausência dessa, **UTILIZAR OCULOS DE PROTEÇÃO**.

O fato de **USAR UM CAPACETE QUE POSSUA VISEIRA** desobriga o condutor da utilização de óculos motociclisticos, mesmo que a viseira não esteja posicionada.

Ademais, o Art. 203 é restritivo, ou seja, o CONTRAN somente possuía competência para regulamentar o uso do vestuário e não a utilização do capacete de segurança e óculos de proteção, uma expressa violação aos *princípios da legalidade e proporcionalidade da pena*.

3. DA RESPONSABILIDADE PELA INFRAÇÃO COMETIDA

Via de regra, as penalidades e sanções administrativas previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro recaem sobre o condutor ou o proprietário do veículo, de forma isolada ou solidariamente, não excluindo, entretanto, a possibilidade de penalização sobre o embarcador, transportador, construtor de obras, organizadores de eventos e mesmo os pedestres, ainda

que não exista, atualmente, uma forma efetiva de se penalizar tais usuários do sistema de trânsito.

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

Os parágrafos do artigo 257 procuram delimitar a responsabilidade exclusiva de cada um dos “possíveis” infratores, atribuindo-lhes responsabilidade objetiva, presumida ou solidária, prevendo a possibilidade de apenamento de mais de uma pessoa em decorrência de um único fato.

A dúvida reside nos parágrafos 1º, 2º e 7º, que estabelecem a responsabilidade do proprietário e condutor, solidariamente em algumas infrações, a responsabilidade pela prévia regularização do veículo ao proprietário e a responsabilidade presumida do proprietário no caso de não identificação do condutor infrator, respectivamente:

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de *per si* pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

4. DA RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA

Ao instituir o artigo 257, § 1º, a responsabilidade solidária, o legislador quis estabelecer penalidades tanto aos agentes Ativos (condutor que pratica a infração) quanto aos agentes Passivos (proprietário que se omite na prevenção), o legislador acabou, deveras, onerando o proprietário do veículo e, por vezes, desonerando o condutor infrator.

Isso porque, esqueceu-se que o artigo 131, § 2º, atribuiu ao proprietário a responsabilidade pelo pagamento dos valores das multas, **INDEPENDENTEMENTE** da responsabilidade pela infração cometida:

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º *omissis*.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Ou seja, na prática, mesmo que a responsabilidade pela infração cometida seja do condutor, quem arcará com o ônus financeiro da penalidade será sempre o proprietário do veículo.

Assim, também a Resolução 108 do CONTRAN:

Art.1º Fica estabelecido que o proprietário do veículo será sempre responsável pelo pagamento da penalidade de multa, independente da infração cometida, até mesmo quando o condutor for indicado como condutor-infrator nos termos da lei, não devendo ser registrado ou licenciado o veículo sem que o seu proprietário efetue o pagamento do débito de multas, excetuando-se as infrações resultantes de excesso de peso que obedecem ao determinado no art. 257 e parágrafos do Código de Trânsito Brasileiro.

Logo, ao atribuir a responsabilidade solidária, sem que haja uma forma efetiva de se aplicar as penalidades de multa no condutor infrator, o Código de Trânsito Brasileiro é uma expressa violação ao *princípio da personalidade*⁵ (Art. 5º, XLV), além de incursionar alguns artigos no *princípio bis in idem*, ou seja, atribuir duas penalidades à mesma pessoa, decorrente de um

⁵ Art. 5, XLV, CF. nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido.

único fato ou decorrente do concurso de infrações, como no caso dos artigos 163 e 164.

A Jurisprudência já pacificou o entendimento de que a aplicação de ambos os artigos fere o princípio *Non Bis in Idem*, destacando-se o seguinte julgado do Superior Tribunal de Justiça:

PROCESSUAL CIVIL – RECURSO ESPECIAL – ADMINISTRATIVO – INFRAÇÕES DE TRÂNSITO PREVISTAS NOS ARTS. 162, I, E 164 DO CTB – PROPRIETÁRIO E CONDUTOR - RESPONSABILIDADE EXCLUSIVA E SOLIDÁRIA – DUPLA PENALIDADE – VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DO NON BIS IN IDEM.

1. O proprietário do veículo que permite que pessoa não habilitada conduza seu automóvel não pode ser punido como se fosse o condutor do mesmo.
2. Ao condutor cabe a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo, consoante determina o § 3º do art. 257 do CTB.
3. O art. 162 do CTB visa punir o condutor de veículo que dirigir sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir, enquanto que o art. 164 do mesmo Diploma Legal tem por objetivo punir o proprietário, que tem o dever de zelar pelo veículo automotor.
4. A solidariedade manifesta-se quando o proprietário ou condutor incidam na hipótese descrita da norma, cujo infrator não se possa identificar (art. 257, § 7º, do CTB).
5. Neste caso, ao proprietário cabe tão-somente a infração do art. 164, sob pena de caracterizar violação do princípio do non bis in idem.
6. Recurso especial não provido. (REsp 912.985/RS, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 19/08/2008, DJe 24/09/2008)

Saliente-se, entretanto, que se a conduta tipificada pelo artigo 162, I (conduzir veículo sem possuir carteira de habilitação) já abrange a conduta tipificada pelo artigo 164 (permitir posse do veículo), a autuação a ser cancelada seria sempre aquela “constatada” e “atuada” pelo agente de trânsito, pois os artigos 163 e 164 não passam de autuações “presumidas”.

Assim, cumpre-nos discordar da decisão do STJ, conquanto a penalidade que deveria ser cancelada é aquela lavrada de forma presumida pelo agente de trânsito e não a que por ele foi flagrada.

Segundo o art. 280, *caput*, do CTB, ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, que **deve ser comprovada pelo agente da autoridade de trânsito** ou constatada através de aparelhos eletrônicos previamente homologados pelo CONTRAN. No caso dos artigos 163 e 164, o agente de trânsito não “flagra” o momento da infração,

apenas presume que o proprietário tenha entregado o veículo ou permitido sua posse por pessoa inabilitada.

Cabe salientar que a *presunção de culpabilidade* não é adotada por nosso ordenamento jurídico, no qual paira o *princípio da inocência*.

O professor Paulo Rangel⁶ afirma que:

A visão correta que se deve dar à regra constitucional do art. 5º, LVII, refere-se ao ônus da prova. Pensamos que, à luz do sistema acusatório, bem como do princípio da ampla defesa, inseridos no texto constitucional, não é o réu que tem que provar sua inocência, mas sim o Estado-administração (Ministério Público) que tem que provar a sua culpa.

Assim, não existindo flagrante da infração e sendo identificado o condutor infrator, não há que se apenar o proprietário do veículo de forma presumida.

Ademais, mesmo que fosse possível admitir a autuação de forma presumida, ainda assim restaria violado o *princípio bis in idem*, pois cabe ao proprietário do veículo o pagamento de ambos os valores das multas lançadas e vinculadas no licenciamento, por força da Resolução 108, do CONTRAN.

Art.1º Fica estabelecido que o proprietário do veículo será sempre responsável pelo pagamento da penalidade de multa, independente da infração cometida, até mesmo quando o condutor for indicado como condutor-infrator nos termos da lei, não devendo ser registrado ou licenciado o veículo sem que o seu proprietário efetue o pagamento do débito de multas, excetuando-se as infrações resultantes de excesso de peso que obedecem ao determinado no art. 257 e parágrafos do Código de Trânsito Brasileiro.

Assim, tem-se que ao proprietário caberia o pagamento de duas autuações de trânsito, enquanto que ao condutor infrator nenhuma penalidade poderia alcançá-lo.

A idéia básica do NON BIS IDEM é que ninguém pode ser condenado duas ou mais vezes por um mesmo fato. Já foi definida essa norma como "princípio geral de direito", que, com base nos princípios da proporcionalidade e coisa julgada, proíbe a aplicação de dois ou mais procedimentos, seja em uma ou mais ordens sancionadoras, nos quais se dê uma identidade de sujeitos, fatos e fundamentos, e sempre que não exista uma relação de supremacia especial da Administração Pública – *in*

⁶ RANGEL, Paulo. Direito Processual Penal. 7. ed. Rio de Janeiro-RJ: Lumen Juris, 2003, p. 27-31.

Osório, Fábio Medina. *Direito Administrativo Sancionador – SP* :Editora RT, 2000, fls.279.

O bis in idem é intolerável. Assim, havendo em ambos os processos instaurados contra o Réu identidade de demanda, com as mesmas partes, o mesmo pedido e o mesmo fundamento, verifica-se a coisa julgada, se um dos feitos já houver sido decidido (TACRIM-SP-Rec.-Rel.Xavier Homrich – RT 529/536)

5. DA AUSENCIA DE APRESENTAÇÃO DE CONDUTOR E DA RESPONSABILIZAÇÃO DO PROPRIETARIO DO VEICULO

Sempre que ocorre uma autuação por infração de trânsito, cuja responsabilidade seja do CONDUTOR do veículo (multas da condução) em que não haja a abordagem policial, cumpre ao órgão de trânsito emitir, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, notificação ao PROPRIETARIO do veículo para que apresente o condutor que cometeu aquela infração, pois é dele a responsabilidade pela infração na condução do veículo:

Art. 257, § 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

Entretanto, se por qualquer motivo essa apresentação não for efetivada, o PROPRIETARIO será considerado o responsável pela infração cometida, consoante o Art. 257, § 7º e Resolução 149, do CONTRAN:

Art. 257, § 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

...

Resolução 149, Art. 7º. Não havendo a identificação do condutor infrator até o término do prazo fixado na Notificação da Autuação, o proprietário do veículo será considerado responsável pela infração cometida.

Já o Art. 259, do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que:

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

Analisando os dispositivos em tela, tem-se que o proprietário, na ausência da identificação do condutor infrator, deve ser *responsabilizado pela infração cometida*, mas não pode ser considerado **o responsável pelo cometimento da infração**.

Tratam-se de situações diferentes, antagônicas, separadas.

É evidente que o legislador, ao se referir à responsabilidade pela infração cometida quis preservar o direito dos órgãos de trânsito de cobrarem os valores das multas aplicadas diretamente do proprietário, pois seria tanto quanto difícil estabelecer uma fórmula eficiente de cobrar tais valores do condutor infrator que não fosse proprietário do veículo.

Mas não quis, por óbvio, atribuir ao PROPRIETÁRIO do veículo a responsabilidade pelos pontos decorrentes do cometimento da infração.

Logo, não é possível atribuir pontos ao proprietário que se omitiu nas providências de atos administrativos de apresentação de condutor, mesmo porque tal omissão não pode ser intitulada como uma infração de trânsito.

Portanto, os DETRANs, enquanto órgãos executivos de trânsito, podem cobrar os valores das penalidades de multa do proprietário do veículo, mas nunca lavrar pontos em seu prontuário pelo cometimento de infração de trânsito, quando não houve flagrante policial e efetiva identificação do infrator.

Mesmo porque, se de um lado temos o direito do proprietário em identificar o real condutor infrator, de outro temos o direito do condutor infrator de não se apresentar como tal, pois em nossa carta maior, vigora o princípio de que *ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo*.

Esse também é o entendimento de nossa Jurisprudência dominante:

“TRÂNSITO - Multa - Proprietário do veículo que deixa de informar à autoridade de trânsito a identidade do infrator - Responsabilidade subsidiária pelo pagamento da sanção, em se tratando de pessoa física -

Impossibilidade, no entanto, da anotação em seu prontuário da pontuação negativa correspondente, se inexistir prova de que tenha sido o autor da infração disciplinar - Interpretação do art. 257, § 7.º, da Lei 9.503/97." TJSP - Ap 116.387.5/4 - 7.º f. Câm. - j. 20.11.2000 - Rel. Walter Swensson.

RESPONSABILIDADE CIVIL - ACIDENTE DE VEÍCULOS - dúvida sobre o culpado - improcedência da ação e da reconvenção - havendo dúvida sobre a responsabilidade, por culpa, em acidente de trânsito, a consequência é a improcedência da ação e da reconvenção." (Ac. Unân. do TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO PARANÁ - Rel. Des. Paulo Xavier Filho, in RT 452/190).

Na impossibilidade de se identificar o real infrator, não há como se atribuir ao proprietário os pontos em seu prontuário sem ferir o princípio da inocência, legalidade e proporcionalidade da pena.

CONCLUSÃO

Apesar de ser uma das codificações mais bem elaboradas no mundo, o Código de Trânsito Brasileiro ainda padece em sua efetividade e aplicabilidade, pois na prática, mesmo na tentativa de se atribuir responsabilidades solidárias entre proprietário/conductor/embarcador/transportador, o ônus de toda autuação de trânsito recai, desproporcionalmente, apenas no proprietário do veículo.

Isso porque, o artigo 131 retirou do Código de Trânsito qualquer possibilidade de se autuar (e arrecadar) os valores das multas de trânsito diretamente do condutor infrator.

Portanto, enquanto a responsabilidade sobre os valores das multas recair exclusivamente sobre o proprietário, qualquer tentativa de aplicação de multas solidárias serão sempre desproporcionais e conseqüentemente inconstitucionais.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BASTOS, Celso Ribeiro. *Curso de Direito Constitucional*. São Paulo. Ed. Saraiva. 1998.
2. Rizzardo, Arnaldo. *Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro*. São Paulo. Ed RT. 2001.
3. RANGEL, Paulo. *Direito Processual Penal*. 7. ed. Rio de Janeiro-RJ: Lumen Juris, 2003.
4. *Constituição da Republica Federativa do Brasil, de 1988*.