



O PROCESSO ADMINISTRATIVO BRASILEIRO DE TRÂNSITO: UMA ANÁLISE DA SUA (IN)SUSTENTABILIDADE NO ÂMBITO DA SOCIEDADE EM REDE¹

THE BRAZILIAN TRANSIT ADMINISTRATIVE PROCESS: AN ANALYSIS OF ITS (IN) SUSTAINABILITY IN THE FRAMEWORK OF NETWORK SOCIETY

Cíntia Camilo Mincolla²
Nathalie Kuczura Nedel³

RESUMO

O presente trabalho apresenta as disposições normativas que tratam sobre o processo administrativo de trânsito sob a perspectiva da sustentabilidade na sociedade em rede. Frise-se que a abordagem, mostra-se necessária posto que diversas foram as alterações sofridas na legislação que trata da matéria, além de existir inúmeras regulamentações esparsas sobre o tema. Ao lado dessa complexidade, que acaba sendo inerente à sociedade em rede, verificou-se a necessidade de observância das diversas facetas da sustentabilidade. Diante deste contexto, propõe-se o seguinte questionamento, em que medida as normas brasileiras referentes ao processo administrativo de trânsito revelam-se como sendo sustentáveis no âmbito da sociedade em rede? Para desenvolver a pesquisa, utilizou-se o método de abordagem dedutivo, uma vez que se partiu de uma perspectiva descendente. Isso porque, inicialmente, analisou-se separadamente o processo administrativo de trânsito e a sustentabilidade, para verificar, ao fim, em que medida eles se conjugam. Já como método de procedimento empregou-se o funcionalista, posto que se analisa o sistema organizado do processo administrativo de trânsito, ou seja, se aprecia a sociedade a partir de uma de suas unidades. Deste modo, a abordagem justifica-se na necessidade de expor as peculiaridades envolvidas no processo administrativo de trânsito hoje adotado no Brasil, visto que é possível perceber que há diversos contratempos, quanto ao sistema de custos, as perdas humanas e também quanto à celeridade, o que acaba não atentando à sustentabilidade.

Palavras-chave: Processo administrativo; Sociedade; Sustentabilidade; Trânsito.

¹ O presente artigo é fruto dos estudos desenvolvidos no âmbito do projeto intitulado “A necessária alteração legislativa, comportamental e de mecanismos atinentes à aplicação das normas de trânsito na sociedade informacional brasileira frente a experiências comparadas”, financiado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e pelo Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) de acordo com a Chamada Pública PNPD 111 /2016.

² Acadêmica do curso de Direito da Faculdade de Direito de Santa Maria (FADISMA). Pesquisadora do projeto Pensando o Direito: modelo de funcionamento para o processo administrativo de trânsito, pesquisa financiada pelo IPEA vinculado ao NUSEC da FADISMA. cintia_mincolla@hotmail.com

³ Professora da Faculdade de Direito de Santa Maria (FADISMA). Coordenadora de Pesquisa e Extensão da FADISMA. Doutoranda em Direito pela UNISINOS. Mestre pela Universidade Federal de Santa Maria, com ênfase em Direitos Emergentes da Sociedade Global. nkuczura@gmail.com

**ABSTRACT**

This paper presents the normative provisions that deal with the administrative transit process from the perspective of sustainability in the network society. It is frightened that the approach is necessary since several changes have been made in the legislation dealing with this matter, in addition to numerous sparse regulations on the subject. Alongside this complexity, which ends up being inherent in the network society, there was a need to observe the various aspects of sustainability. In view of this context, the following question is proposed, to what extent do the Brazilian rules regarding the administrative transit process prove to be sustainable at the heart of the network society? To develop the research, the method of deductive approach was used, since it started from a descending perspective. This is because, initially, we analyzed separately the administrative transit process and sustainability, to verify, in the end, the extent to which they come together. As a method of procedure, the functionalist was employed, since the organized system of the administrative transit process is analyzed, that is, if one appreciates the society from one of its units. Thus, the approach is justified in the need to expose the peculiarities involved in the administrative process of transit adopted today in Brazil, since it is possible to perceive that there are several setbacks, as for the cost system, human losses and also for speed, which ends up not paying attention to sustainability.

Key-words: Administrative process; Society; Sustainability; Traffic.

INTRODUÇÃO

Historicamente, o processo administrativo de trânsito já passou por diversas alterações e modificações, os quais realizaram uma mudança significativa nas normas responsáveis por regular o Código de Trânsito Brasileiro. Tanto é assim que o Brasil já possuiu cerca de dois Códigos de Trânsito em menos de trinta anos, ou seja, a legislação sobre a temática vige por um pequeno espaço de tempo. Atualmente, ao analisar o assunto, tem-se um Código de Trânsito, que apresenta, dentre outros, as previsões sobre as incumbências dos condutores, pilotos, pedestres e demais integrantes dos meios de circulação, bem como as disposições sobre o processo administrativo de trânsito. Ao lado dele, contudo, verificam-se uma série de resoluções, que apresentam diversas disposições mais específicas.

Diante desse contexto, questiona-se em que medida as normas brasileiras referentes ao processo administrativo de trânsito revelam-se como sendo sustentáveis no âmbito da sociedade em rede?



Para responder ao problema de pesquisa posto, utilizou-se o método de abordagem dedutivo, uma vez que se partiu de uma perspectiva descendente. Isso porque, inicialmente, analisou-se separadamente o processo administrativo de trânsito e a sustentabilidade, para verificar, ao fim, em que medida eles se conjugam. Já como método de procedimento empregou-se o funcionalista, posto que se analisa o sistema organizado do processo administrativo de trânsito, ou seja, se aprecia a sociedade a partir de uma de suas unidades.

Ademais, para uma melhor compreensão do tema, o presente artigo foi dividido em três capítulos. No primeiro capítulo, analisam-se as normas brasileiras referentes ao processo administrativo de trânsito. No segundo capítulo, trata-se do conceito multifacetado de sustentabilidade. Já, no terceiro e último capítulo, verifica-se a observância das diversas facetas da sustentabilidade no âmbito do processo administrativo de trânsito.

1 O PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO: UM OLHAR A PARTIR DAS NORMAS DO DIREITO BRASILEIRO

Ao analisar os antecedentes do regulamento de trânsito, no Brasil, pode-se perceber que o mesmo já passou por diversos processos de mudanças. O Código Nacional de Trânsito foi instituído pela Lei 5.108 de 1966.⁴ Referida legislação vigorou até o ano de 1968, quando foi revogada pelo Decreto assinado pelo Ministro de Estado da Justiça, documento de nº 62.127 de janeiro de 1968. Referido Decreto tinha como finalidade alterar a referida norma anterior, bem como aprovar o regulamento do Código Nacional de Trânsito.⁵

Atualmente, a legislação que institui o Código Nacional de Trânsito, é a Lei nº 9.503 de setembro de 1997, esta tem por finalidade regular todo o processo de trânsito, bem como estabelecer as competências dos órgãos relacionados à matéria. Nesse sentido, destaca-se que o processo administrativo de trânsito, o qual possui previsão no capítulo

⁴ BRASIL. Lei n. 5.108. ~~Institui o Código Nacional de Trânsito.~~ 21 de setembro de 1966. In Diário Oficial da União 22 setembro de 1966. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm>. Acesso em: 19 ago. 2017.

⁵ BRASIL. Decreto nº 62.127. ~~Aprova o regulamento do código nacional de trânsito.~~ 16 de janeiro de 1968. In. Diário Oficial da União em 22 jan. 1968. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/D62127.htm>. Acesso em: 19 ago. 2017.



XVIII da referida lei.⁶ O artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro dispõe sobre os dados que devem constar no auto de infração, quais sejam:

- 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 atuador 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.⁷

Uma vez elaborado o auto de infração, deve-se proceder como determinado no artigo 281 do Código de Trânsito Brasileiro, o qual dispõe que:

- Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.
- Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:
- I - se considerado inconsistente ou irregular;
 - ~~II - se, no prazo máximo de sessenta dias, não for expedida a notificação da autuação.~~
 - II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. (Redação dada pela Lei nº 9.602, de 1998)⁸

Verifica-se, pois, que o processo administrativo de trânsito encontra-se regulamentado em linhas gerais pelo Código Nacional de Trânsito. Entretanto, ainda há

⁶ BRASIL. Lei nº 9.503. **Institui o código de trânsito**. 23 de setembro de 1997; Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 10 ago. 2017.

⁷ BRASIL. Lei nº 9.503. **Institui o código de trânsito**. 23 de setembro de 1997; Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 10 ago. 2017.

⁸ BRASIL. Lei nº 9.503. **Institui o código de trânsito**. 23 de setembro de 1997; Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 10 ago. 2017.



resoluções complementares estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), totalizando ao todo um número de 688 resoluções.⁹ Dessa forma, as minúsculas do processo administrativo de trânsito são encontradas no âmbito da legislação esparsa, mais especificamente, nas referidas resoluções complementares.

Tendo como base referidas normas legais, mostra-se possível resumir o processo administrativo de trânsito da forma a seguir detalhada. Na ocorrência da infração, deve-se constatar a presença da mesma e direcionar até o responsável competente. O ato posterior, será a expedição de notificação, que será encaminhada ao proprietário do veículo.¹⁰

Comunicando o cometimento da infração do veículo será determinado um prazo de identificação de 15 dias, em que o responsável deverá a identificar o agente, que conduzia o veículo ou o próprio condutor se apresentar e assumir sua incumbência no momento da infração. Além disso, poderá apresentar um requerimento que demonstre a manifestação de vontade de realizar o cancelamento do Auto de Infração de Trânsito (AIT). Atenta-se que este deverá ser realizado previamente a aplicação de possíveis penalidades. (BRASIL, 1997).

No que tange às aplicações de infrações se faz necessário destacar os princípios, os quais são norteadores desta ação, quais sejam: a razoabilidade, a proporcionalidade e a legalidade, pois a todo o auto infracional deverá ser aplicado de acordo com a admissibilidade da ação e proporcional à gravidade da mesma. Ao lado disso, deve-se atentar para a previsão legal da ação e da sanção a ser aplicada.¹¹

Com as colocações dos doutrinadores do assunto e das legislações temáticas, observa-se que o procedimento administrativo de trânsito contém uma série de particularidades, as quais são distintas das demais legislações do âmbito normativo brasileiro. Ademais, ressalta-se o fato de serem esparsas, não possuindo uma unicidade, o que acaba tornando o processo mais complexo e, por conseguinte, mais moroso. Logo, tem-

⁹ BRASIL. Lei nº 9.503. **Institui o código de trânsito**. 23 de setembro de 1997; Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 10 ago. 2017.

¹⁰ BRASIL. Lei nº 9.503. **Institui o código de trânsito**. 23 de setembro de 1997; Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 10 ago. 2017.

¹¹ OLIVEIRA, Régis Fernandes de. **Infrações e sanções administrativas**. 3. ed. rev. atual. e amp. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 2012.



se uma inquietação sobre este processo em sua essência de ser ou não sustentável, atentando para as diferentes facetas da sustentabilidade.

2. A SUSTENTABILIDADE ENQUANTO UM CONCEITO MULTIFACETADO

Atualmente, é de grande constância a presença das peculiaridades sobre sustentabilidade no mundo, uma vez que tal pauta tem apresentado destaque devido à necessidade da adequação de uma sociedade que atente às necessidades das presentes e futuras gerações. Nesse sentido, é imprescindível atentar que sustentabilidade não integra somente a esfera ambiental, mas também a social e a econômica,¹² visto que o conceito é bem mais amplo e estes três pilares encontram-se conexos entre si, completando-se de forma harmoniosa em uma sociedade.¹³

Tem-se por esfera social um contexto que envolve todo o capital humano, ao qual se encontra de forma direta ou indiretamente relacionado às atividades empresariais, incluindo desde o corpo social do setor prestador de serviços até a sociedade fornecedora e a comunidade em geral. Em outras palavras, pode-se projetar a ideia de que sustentabilidade vai muito além de apenas um conceito interno, abarcando também uma ação coletiva¹⁴. Pode-se, pois, afirmar que a sustentabilidade em seu viés social, visa construir uma civilização com maior equidade na distribuição de renda e de bens, sendo inaceitável a miséria, a exclusão e/ou o apartheid social.¹⁵

Já do ponto de vista econômico tem-se o conceito de que um empreendimento sustentável deverá ser capaz de oferecer à sociedade serviços ou produtos, mantendo uma

¹² Quanto ao número de facetas da sustentabilidade, não existe na doutrina um entendimento uníssono. A título de exemplo, Juarez de Freitas apresenta cinco dimensões, quais sejam: ambiental, econômica, social, ética e jurídico-política, enquanto que José Eli da Veiga refere que o Relatório Brundtland determina que a sustentabilidade permeia as sete dimensões da vida, a saber: econômica, social, territorial, científica e tecnológica, política e cultural. FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade: direito ao futuro**. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012. e VEIGA, José Eli da. **Meio ambiente e desenvolvimento**. São Paulo: Senac São Paulo, 2006.

¹³ COLOMBO, Luiz. Terra. **Blog da Terra**. Entenda os três pilares da sustentabilidade. 03 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.teraambiental.com.br/blog-da-tera-ambiental/entenda-os-tres-pilares-da-sustentabilidade>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

¹⁴ COLOMBO, Luiz. Terra. **Blog da Terra**. Entenda os três pilares da sustentabilidade. 03 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.teraambiental.com.br/blog-da-tera-ambiental/entenda-os-tres-pilares-da-sustentabilidade>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

¹⁵ SACHS, Ignacy. Estratégias de transição para o século XXI. In: BURSZTYN, Marcel (org.). **Para pensar o desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Brasiliense, 1994.



relação justa de competitividade, ou seja, uma justiça social igualitária, que proporcione a todos os mesmos direitos e oportunidades, mantendo um equilíbrio. Tal perspectiva demonstra que a sustentabilidade é também responsável por adentrar nas questões referentes à economia, bem como as relações mútuas de prestação de atividades e fornecimento de bens.¹⁶

No que tange à manutenção de vida de uma sociedade, ressalta-se que não há existência de um meio ambiente em caráter secundário e fronteiro, uma vez que o ser humano não existe apenas por si só, mas sim coexiste, isto é, todos são independentes e conexos de modo simultâneo, neste sentido destaca-se que todos os seres existentes formam uma rede de subsistência e seguimento. Logo, se faz possível uma co-relação com as possuíntes facetas da sustentabilidade, o qual abrange todo este sistema de forma coadunada.¹⁷

Ainda sobre as facetas da sustentabilidade é relevante destacar o posicionamento de Sachs¹⁸, que possui uma amplitude mais significativa quanto à extensão das dimensões, incluindo as esferas políticas no âmbito nacional e internacional, pautando o desenvolvimento como ponto norteador em ambas. Adiciona, ainda, a cultural, que trata do modelo alienígena combinado à manutenção do equilíbrio e do respeito à tradição e faceta territorial, a qual se configura como sendo a mais abrangente, posto que abarca as configurações rurais e urbanas, com a finalidade de implementar melhorias para a superação de disparidades inter-regionais.

Verifica-se, pois, que a sustentabilidade possui múltiplas facetas, não se restringindo apenas à questão ambiental. Assim, tendo em vista essa ampla visão de sustentabilidade que comporta as mais diversas facetas, que devem ser analisadas de forma interligadas, cabe questionar se o processo administrativo de trânsito no âmbito brasileiro seria sustentável.

¹⁶ COLOMBO, Luiz. Terra. **Blog da Terra**. Entenda os três pilares da sustentabilidade. 03 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.terraambiental.com.br/blog-da-terra-ambiental/entenda-os-tres-pilares-da-sustentabilidade>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

¹⁷ FURLAN, Anderson; FRACALOSSO, William. **Elementos de direito ambiental: noções básicas, jurisprudência e questões de concurso público**. ed. São Paulo: Método, 2011.

¹⁸ SACHS, Ignacy. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.



3. O PROCESSO ADMINISTRATIVO DE TRÂNSITO BRASILEIRO COMO UM MECANISMO (IN)SUSTENTÁVEL

De acordo com as reflexões do estudo do processo administrativo de trânsito, percebe-se que há uma grande morosidade na aplicabilidade de todo o ato administrativo e do auto de infração, visto que o mesmo não se utiliza de meios tecnológicos para realizar seu desempenho, bem como manter-se de modo sustentável. Essa ausência de celeridade atenta principalmente contra a faceta social da sustentabilidade, uma vez que não se observa a ação coletiva no âmbito de trânsito, posto que o processo lento acaba por não servir como uma punição apta a evitar novas infrações. Tanto é assim que os dados de violência no trânsito seguem sendo alarmantes. De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego cerca de 254 mil pessoas morreram no período de 8 (oito) anos em razão de acidentes de trânsito. Tal acarreta, além da perda de vidas, gastos públicos junto ao Sistema Único de Saúde (SUS) com cirurgias.¹⁹

A falta de celeridade no processo administrativo de trânsito acaba, portanto, prejudicando a própria efetividade da sanção aplicada ao final do processo, posto que não cumpre o seu principal objetivo que é o seu caráter pedagógico. Assim, o que se verifica é a ineficácia desse processo no âmbito da sociedade em rede. Frise-se que as tecnologias da informação e da comunicação desenvolvidas na atual sociedade poderiam auxiliar no desenvolvimento de um processo administrativo célere, atentando à celeridade processual prevista na Constituição Federal e, por conseguinte, à sustentabilidade.

Art. 5º 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, nos termos seguintes:

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)²⁰

Ao lado disso, a implementação de um processo implementando completamente às novas tecnologias de informação e comunicação poderá atentar, também, à faceta

¹⁹ ARAÚJO, Marcelo Cunha de; CALHAU, Lélío Braga. **Crimes de trânsito**. 2. ed. rev. e atual. Niterói: Impetus, 2011.

²⁰ BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 18 ago. 2017.



ambiental da sustentabilidade. Isso se opera uma vez que os mecanismos utilizados serão mais eficientes, causando um menor impacto à qualidade de vida das presentes e futuras gerações.

Dessa forma, somente se o processo administrativo de trânsito passar a atentar a referido caráter intergeracional e às facetas da sustentabilidade, é que o mesmo será eficiente. Evidente, portanto, que é imprescindível repensar o processo administrativo de trânsito a partir dos novos mecanismos implementados no âmbito da sociedade em rede e da visão de sustentabilidade exposta no capítulo dois.

Diante disso, o que se verifica é a presença de uma insustentabilidade no processo administrativo de trânsito, visto que todo este processo é demorado, não surtindo, ao final, o seu efeito primordial: coibir a ocorrência de novos atos infracionais. Ao lado disso, tem-se uma série de custos financeiros e ambientais para que sejam impressas e emitidas as notificações, bem como para o seu encaminhamento via correio. Estes caminhos, contudo, poderiam ser estreitados se o uso da tecnologia também fosse estendida aos processos administrativos de trânsito.

A título exemplificativo, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) realizou a aprovação da utilização do aplicativo chamado Whatsapp como uma via alternativa de notificações e intimações judiciais. De acordo com o Conselho, a comunicação por esse meio deu-se no início do ano de 2015, o que gerou um resultado honroso de um prêmio de destaque Innovare do referente ano, ao juiz da Comarca de Piracanjuba, Gabriel Consiglierio Lessa. De acordo com os apreciadores da inovação, o uso da tecnologia além de proporcionar agilidade nas demandas, ainda proporciona a desburocratização nos procedimentos judiciais.²¹ Tem-se, pois, que a utilização desse mecanismo no âmbito do processo administrativo de trânsito, igualmente, poderia conferir combater a morosidade que se opera no desenvolvimento do mesmo.

Ainda, é possível verificar que a existência de diversas normas esparsas tratando da matéria dificultam, o fluxo do processo em questão. Assim, seria importante condensar às normativas, a fim de facilitar o trâmite processual, bem como atentar de uma forma mais

²¹ VERDÉLIO, Andreia. **EBC agência brasil**. CNJ autoriza uso do whatsapp para intimações judiciais. ed. Maria Cláudia. Brasília, 28 jun. 2017. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-06/cnj-autoriza-uso-do-whatsapp-para-intimacoes-judiciais>>. Acesso em: 25 ago. 2017.



efetiva os princípios da ampla defesa e do contraditório. Essa compilação pode ser inclusive impulsionada e auxiliada pelas inovações proporcionadas pela sociedade em rede.

Evidente, portanto, que como posto, atualmente, o processo administrativo de trânsito não atenta a todas as facetas da sustentabilidade. É, dessa forma, imprescindível repensar esse processo tendo como base à qualidade de vida intergeracional, bem como as inovações advindas com a sociedade em rede, a fim de que se implementem os mecanismos apresentados por esta para tornar o processo administrativo de trânsito mais célere e, por conseguinte, mais eficiente e sustentável.

CONCLUSÃO

O modelo de processo de trânsito adotado, em âmbito brasileiro, revela-se como sendo demasiadamente complexo e moroso. Ou seja, não se trata de um processo descomplicado, visto que há diversas peculiaridades, alocadas de forma esparsa na legislação - Resoluções. Assim, tais regulamentações poderiam ser apresentadas de maneira simplificada e unificada, a fim de possibilitar uma melhor compreensão da temática, diminuindo o tempo de tramitação e os seus custos. Ademais, por via reflexa, a tramitação mais célere faz com que as penalidades, de fato, cumpram com o seu desiderato, ou seja, sirvam como fato de repressão para novas condutas no mesmo sentido.

Nesse seguimento, destaca-se que o sistema utilizado hoje não vem proporcionando resultados positivos para a sociedade, em razão de que se pode verificar que não se mostra sustentável. Isso porque, as facetas da sustentabilidade não são atendidas. A título exemplificativo, a demora demasiada, não atenta à dimensão social, ambiental e econômica da sustentabilidade. Diante disso, é possível verificar que o processo administrativo de trânsito da forma como estruturado e disposto na atualidade é insustentável.

Tal situação de morosidade e inobservância de diversos vieses da sustentabilidade poderia ser facilmente solucionada, ou ao menos, mitigados os efeitos maléficos do processo como disposto. Tendo em vista que se vive em uma sociedade informacional, que possibilita a utilização de diversos mecanismos, para facilitar a comunicação e a



transmissão de informações, os mesmos, tais como whatsapp, poderiam ser manejados nesse âmbito, a fim de tornar, paulatinamente, o processo administrativo de trânsito sustentável.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Marcelo Cunha de; CALHAU, Lélío Braga. **Crimes de trânsito**. 2. ed. rev. e atual. Niterói: Impetus, 2011.

BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 18 ago. 2017.

_____. Lei n. 5.108/66, ~~Institui o Código Nacional de Trânsito~~, publicada no Diário Oficial da União em 22/09/1966.

_____. Decreto nº 62.127. **Aprova o regulamento do código nacional de trânsito**. 16 de janeiro de 1968. In. Diário Oficial da União em 22 jan. 1968. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/D62127.htm>. Acesso em: 19 ago. 2017.

_____. Lei nº 9.503. **Institui o código de trânsito**. 23 de setembro de 1997; Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 10 ago. 2017.

_____. Ministério das cidades. **Departamento nacional de trânsito denatran**. Pub. 15 jul. 2015. Atual. 21 ago. 2017. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>>. Acesso em: 28 ago. 2017

FURLAN, Anderson; FRACALOSSI, William. **Elementos de direito ambiental: noções básicas, jurisprudência e questões de concurso público**. ed. São Paulo: Método, 2011.

COLOMBO, Luiz. Terra. **Blog da Terra**. Entenda os três pilares da sustentabilidade. 03 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.teraambiental.com.br/blog-da-tera-ambiental/entenda-os-tres-pilares-da-sustentabilidade>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade: direito ao futuro**. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

MAFFINI, Rafael. **Direito administrativo**. ed. São Paulo: Revista dos tribunais, 2006.

MEDAUER, Odete. **A processualidade no direito administrativo**. São Paulo: RT, 1993.

OLIVEIRA, Régis Fernandes de. **Infrações e sanções administrativas**. 3. ed. rev. atual. e amp. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 2012.



SACHS, Ignacy. Estratégias de transição para o século XXI. In: BURSZTYN, Marcel (org.). **Para pensar o desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

_____. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

VEIGA, José Eli da. **Meio ambiente e desenvolvimento**. São Paulo: Senac São Paulo, 2006.

VERDÉLIO, Andreia. **EBC agência brasil**. CNJ autoriza uso do whatsapp para intimações judiciais. ed. Maria Claudia. Brasília, 28 jun. 2017. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-06/cnj-autoriza-uso-do-whatsapp-para-intimacoes-judiciais>>. Acesso em: 25 ago. 2017.