

ARNALDO RIZZARDO

# COMENTÁRIOS AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

**10ª edição** revista, atualizada e ampliada

- ✓ Artigo por artigo, com a inclusão das novas resoluções e decisões dos tribunais
- ✓ Legislação complementar mais relevante
- ✓ Doutrina
- ✓ Conceitos e definições
- ✓ Infrações e crimes de trânsito (descrição e remissão legislativa)

2019

 EDITORA  
*Jus*PODIVM  
[www.editorajuspodivm.com.br](http://www.editorajuspodivm.com.br)

 EDITORA

# **CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

**LEI N. 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

## **Capítulo I** **DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1. Competência na regulamentação do trânsito e sinopse da legislação precedente**

Não que se encontrasse totalmente superado ou desatualizado o Código Nacional de Trânsito instituído pela Lei 5.108, de 21.09.1966, e regulamentado pelo Dec. 62.127, de 16.01.1968. A realidade nacional é que se modificou, impondo uma legislação mais ampla, técnica e rígida. Em vista das mudanças que ocorreram no setor em todo o País, com a universalização do uso dos veículos automotores, tanto que presentemente circulam nas vias brasileiras em torno de cinquenta milhões de veículos licenciados, enquanto no segundo lustro da década de 1960 estimava-se em quinhentos mil o número, com apenas três montadoras instaladas no Brasil, a disciplina tinha que evoluir, inclusive no tocante aos conceitos gerais sobre o trânsito. Tantas as manifestações que efluíram de todas as forças vivas da Nação, que as modificações foram amplas, procurando dar à matéria o tratamento reclamado pela nova realidade, incumbência naturalmente da União, por força do art. 22, XI, da Constituição Federal, o que não afasta a competência complementar comum da própria União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios em estabelecer e implantar uma política de educação para a segurança do trânsito, consoante o art. 23, XII, da mesma Carta. Tal suplementação se manifesta, também, em trazer novas normas, em exigir condutas não tipificadas na legislação federal e em impor sanções nos descumprimentos, malgrado entendimentos contrários. A interpretação dada ao art. 23, XII, leva a incluir na *política de educação para a segurança do trânsito* medidas daquele jaez. Quanto aos Estados-membros, cabe implantar leis de interesse regional ou intermunicipal.

Em outras matérias, a competência é da União Federal, no que já se manifestou a jurisprudência: “A legislação sobre trânsito é de competência privativa federal – CF/1988, art. 22, XI. Assim, a Lei 6.908/1997, do Estado do Mato Grosso, que autoriza o uso de película de filme solar nos vidros do veículo é inconstitucional, porque a questão diz respeito ao trânsito”.<sup>1</sup>

Várias ações diretas de inconstitucionalidade que ingressaram no STF, como as Adin’s 2.960, 3.708 e 2.137, ajuizadas pela Procuradoria Geral da República, contra leis estaduais que versavam sobre questões de trânsito, como o uso de cinto de segurança, parcelamento e cancelamento de multas. Dada a evidência sobre a invasão de competência privativa da União, restaram acolhidas tais demandas.

De outra parte, quem organiza o trânsito nas vias municipais é, evidentemente, o Município, estabelecendo as ruas preferenciais e impondo determinadas condutas quanto à velocidade, ao uso de buzinas, ao estacionamento, ao sentido das pistas, ao controle da poluição, aos estacionamentos, ao momento de carga e des-

---

1 STF, Pleno, ADIn 1.704-1/MT, DJU 20.09.2002, *Boletim de Jurisprudência ADOAS* 02, jan. 2003, p. 20.

carga etc. Já nas rodovias estaduais, ou aquelas que interligam vários Municípios, compete ao Estado dirimir e reger as condutas e fiscalizar. Em suma, existe ampla liberdade em disciplinar e legislar sobre o trânsito, exceto naqueles assuntos já tratados e regrados pelo Código.

A respeito da competência, ainda aplicável a lição de Hely Lopes Meirelles: “De um modo geral, pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e ao Município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local (CF, art. 30, I e V). Realmente, a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades da estrita competência do Município para atendimento das necessidades específicas de sua população”.<sup>2</sup>

*En passant*, lembra-se que não é recente a legislação que trata do trânsito. Tem-se notícia do Dec. 8.324, de 27.10.1910, com referências ao transporte por automóveis. O Dec. leg. 4.460, de 11.01.1922 disciplinou a construção de estradas e a carga máxima dos veículos. Ao tempo do governo de Washington Luiz Pereira de Souza, para quem governar era construir estradas, incrementou-se o sistema viário, ampliando-se a regulamentação do assunto com o Decreto legislativo 5.141, de 05.01.1927. A primeira norma na forma de estatuto veio com o Dec. 18.323, de 24.06.1928, disciplinando assuntos específicos de trânsito, como a circulação internacional de automóveis no território brasileiro, a sinalização, a segurança e a polícia nas estradas. Por meio do Dec.-lei 2.994, de 28.01.1941, é que surgiu o primeiro diploma como código propriamente dito, logo substituído pelo Dec.-lei 3.651, de 25.09.1941, que durou até o advento da Lei 5.108, de 21.09.1966, Código Nacional de Trânsito – CNT, substituído pelo vigente Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei 9.503, de 23.09.1997, e publicada no dia 24 do mesmo mês, que entrou em vigor cento e vinte dias depois da sua publicação. Ou seja, em 22 de janeiro de 1998, e já modificada em vários artigos pelas Leis 9.602/1998, 9.792/1999, 10.350/2001, 10.517/2002, 10.830/2003, 11.275/2006, 11.334/2006, 11.705/2008, 11.910/2009, 12.006/2009, 12.009/2009, 12.058/2009, 12.217/2010, 12.249/2010, 12.452/2011, 12.547/2011, 12.619/2012, 12.694/2012, 12.760/2012, 12.865/2013, 12.971/2014, 12.977/2014, 12.998/2014, 13.097/2015, 13.103/2015, 13.146/2015, 13.154/2015, 13.160/2015, 13.258/2016, 13.281/2016, 13.290/2016, 13.495/2017, 13.546/2017, 13.614/2018 e 13.804/2019.

Não se pode olvidar a introdução do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT pela Res. 371, de 10.12.2010, traçando os paradigmas dos procedimentos a serem adotados para cada tipo de infração.

2 *Direito municipal brasileiro*. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 1993, p. 319.

## 2. A regulamentação do trânsito

### **Art. 1º** O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

No art. 1.º, inicia o Código (Lei 9.503/1997) estabelecendo a sua competência na regulamentação do trânsito. Outras leis se aplicam, desde que envolvam a circulação. Assim o Código Civil, quando traça condutas a serem desenvolvidas dentro de certos padrões, como o art. 186, caracterizando a culpa na ação ou omissão voluntária, na negligência ou imprudência, que violem direito ou causarem prejuízo a outrem.

O sentido de *trânsito* corresponde a qualquer movimentação ou deslocamento de pessoas, animais e veículos, de um local para outro. Pelos dicionários, expressa ação ou efeito de passar, de caminhar, equivalendo, pois, a *caminho* ou marcha. Mas, conforme Anexo I, relativo aos conceitos e definições que seguem ao Código, há mais amplitude: “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”. Percebe-se a inclusão do termo *imobilização*, embora na literalidade a palavra se oponha ao significado, e com justa razão, eis que o Código disciplina igualmente os casos dos veículos estacionados, prevendo, *v.g.*, cominações para aqueles que são colocados em lugares proibidos.

De outro lado, eram utilizadas as palavras *trânsito*, *tráfego* e *circulação* para designar o mesmo sentido de locomoção de um veículo de um ponto para outro dentro de um espaço terrestre. Até certa época, e especialmente em locais de escassa evolução, *tráfego* correspondia ao deslocamento de trens, e mais transporte de objetos, enquanto *trânsito* ensejava o deslocamento de veículos mais leves, de um ponto para outro, sem o objetivo de explorar o transporte. O termo *circulação* já representava o mero deslocamento nas vias de veículos, pessoas e animais. No fundo, porém, não comportam as palavras maiores distinções, porquanto os sentidos reduzem-se a movimentações nas vias.

Útil salientar a distinção entre *trânsito* e *tráfego*, feita por Hely Lopes Meirelles: “*Trânsito* é o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação; *tráfego* é o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, em missão de transporte. Assim, um caminhão vazio, quando se desloca por uma rodovia, está em trânsito; quando se desloca transportando mercadoria, está em tráfego. Daí a distinção entre *normas de trânsito* e *normas de tráfego*: aquelas dizem respeito às condições de circulação; estas cuidam das condições de transporte nas vias de circulação. Como a circulação e o transporte são atividades conexas, as regras de trânsito e tráfego geralmente são editadas conjuntamente, embora distintas quanto ao seu objeto e finalidades”.<sup>3</sup>

Diferentemente do Código anterior, no qual se consignavam as vias abertas à circulação *pública*, isto é, aquelas destinadas ao tráfego público em geral, mesmo nas vias particulares, ou sitas em propriedades privadas, incide a regulamentação.

3 *Direito municipal brasileiro*, cit., p. 318.

serem os órgãos, e assim também as entidades, autônomos, suportarão eles a indenização. No geral, os órgãos e entidades constituem-se em autarquias ou empresas públicas, que têm patrimônio e receita próprios. Mesmo assim, há a responsabilidade indireta e subsidiária do Poder Público a que pertencem, posto que a ele se subordinam e dele dependem até economicamente.

O § 4.º, em boa hora suprimido pelo Presidente da República, consignando que as entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT seriam as criadas ou mantidas pelo Poder Público e que teriam personalidade jurídica própria, inclusive fazendo parte da administração indireta ou fundacional, interferia na organização dos serviços relativos ao trânsito. Consigna o veto: “A exigência de que o Sistema Nacional de Trânsito seja composto por entidades dotadas de personalidade jurídica própria constitui uma limitação, que, além de afrontar o disposto no art. 61, § 1.º, II, e, da Constituição, restringe, em demasia, o poder de conformação da União e dos Estados-membros na estruturação desse serviço”. Observa-se que o dispositivo constitucional apontado enumera nas hipóteses de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que tratam da criação, estruturação e atribuições dos Ministérios e órgãos da Administração Pública.

Em vista do § 5.º, alçam-se em prioridade nas ações do SNT as ações em defesa da vida, dirigidas para a humanização do trânsito, abrangendo ações que tendem à preservação da saúde e do meio ambiente. Para tanto, de grande relevo a educação e a fiscalização na direção defensiva e na proteção ao meio ambiente, aqui atingindo as ações preventivas desde a emissão de gases poluentes, até o lançamento ou abandono de dejetos e resíduos inservíveis nas pistas e locais públicos.

## 5. Vias que integram o sistema viário

**Art. 2º 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.**

**Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo (redação da Lei 13.146/2015).**

Os animais e assim muito mais o homem, movimentam-se com frequência e incessantemente; por isso sempre existiram caminhos ou faixas de terra destinadas aos deslocamentos ou às movimentações dos seres animados, notando-se a melhora ou o desenvolvimento com o início do transporte feito por meio de animais e carroças.

De início, constituíam-se de servidões as estradas, sendo bem rudimentares e eram mais utilizadas para as movimentações de tropas, de rebanhos, de veículos

minho de uma via para outra, ou o acesso não oficializado para atingir determinado ponto. Em mais um sentido, é o cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de trem, ou a obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, de uso de pedestres e veículos.

Denominam-se estradas as vias rurais não pavimentadas, normalmente conservadas pelo Poder Público, para o trânsito de pessoas e veículos, de circulação não muito intensa.

As rodovias são as vias de longo percurso, pavimentadas e com outras obras de arte, como escoamento para as águas, acostamento e ampla sinalização. Se de trânsito rápido, são destinadas à circulação livre, inexistindo interseções, ou vindo enriquecidas de acessos especiais nas laterais, com pista própria para o ingresso de veículos.

Não se resumem aí as vias por onde podem trafegar veículos. As praias e as margens de lagos ou rios, onde há a afluência do público, desde que permitido o trânsito de carros, também submetem-se à regulamentação do Código. Com efeito, tornou-se comum a circulação intensa de pessoas e veículos, impondo-se a obediência às regras de trânsito nos estacionamentos, nas ultrapassagens, no desempenho da velocidade.

O mesmo ocorre nas vias internas dos condomínios e loteamentos particulares, nos acessos aos estacionamentos de estabelecimentos de ensino, aos supermercados e *shoppings centers*, quando trafegam os veículos em busca de espaços para o estacionamento. Não que as autoridades estejam obrigadas a fiscalizar a circulação dos veículos, ou a impor regramentos de preferência e de limite de velocidade na mesma intensidade que nas vias públicas, o que não impede a fiscalização e a atuação com a aplicação de penalidades. As normas comuns sobre o trânsito incidem, como as da preferência quanto à via interna que conduz ao local de permanência dos carros e as de circulação em geral. Assim, os veículos que vão ingressar em tal via devem respeitar a preferência dos que trafegam na mesma. Igualmente, nas rampas para o acesso a garagens de edifícios, não entrará livremente o veículo que sai do estacionamento de um andar inferior para seguir no superior.

## 6. Incidência dos dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro

**Art. 3º** As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Por evidente que todo veículo que circula no território nacional submete-se às regras do CTB. Não importa a espécie de veículo, ou a sua origem. Muito menos tem relevância a atividade ou função para o qual foi destinado. Não se pense que, em face do emprego para finalidades policiais, ou ligadas à saúde, ou porque são do Poder Público os veículos, haja condescendência no tratamento e se permitam infrações à lei. Nesta ótica, o fato de atender o veículo policial a uma ocorrência

urgente, com as sirenes ligadas, não lhe assegura a prática de todo tipo de imprudências, de ultrapassagens perigosas, de invasão na contramão, de freadas bruscas e outras condutas perigosas. Há certas prerrogativas asseguradas aos veículos precedidos de batedores, aos destinados a prestar socorro em incêndios e salvamentos, aos da polícia em atividade, às ambulâncias, que terão prioridade de trânsito e gozam de livre circulação e estacionamento no local, sempre que em serviço e munidos de sinais específicos, como alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente. Neste sentido, normas emanadas em vários dos incisos (como os VII e VIII) do art. 29 do Código. Daí, porém, não se pode concluir que sejam arbitrárias as prerrogativas. Admitem-se unicamente em serviço. De modo que uma autoridade pública, pelo simples fato de estar trafegando, não possui total liberdade em dirigir, sem respeitar regras e estacionando onde lhe convier.

De modo algum se pode pensar que os veículos de fabricação estrangeira se encontram isentos do regramento imposto para os veículos aqui produzidos. Pelo contrário, maiores são as exigências, tanto que necessitam os proprietários de autorização do Banco Central para a importação. E aqueles procedentes do exterior, embora permitido o ingresso no território nacional desde que haja acordo ou tratado internacional, deverão portar documentos provando a propriedade e a habilitação do motorista. Enquanto trafegarem, deverão respeitar as normas vigentes no Brasil.

**Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.**

De acordo com o art. 4.º, seguem-se, para a compreensão de uma série de convenções e padrões do tráfego, os conceitos trazidos no citado Anexo I do Código. Impõe-se uma ideia unânime e exata de valores, institutos e convenções, de modo a exigir a aplicabilidade em todo o território nacional. Nesta visão, o conceito de acostamento, de foco de pedestres, de ciclo, faixa e inúmeros outros institutos deve ter um mesmo sentido para todos os brasileiros.

## Capítulo II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

### Seção I Das disposições gerais

#### 1. Finalidades do Sistema Nacional de Trânsito

**Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e**



**reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.**

Sem dúvida, trata-se do complexo de órgãos, entidades e sistema gestor, programador e diretor do trânsito nacional, visando à administração, à coordenação, à direção no uso de veículos e das vias. Toda a eficácia na implantação do trânsito depende do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, composto por vários órgãos federais, estaduais, municipais e do Distrito Federal. Diferentemente do CNT de 1966, vêm traçados os objetivos que deverão dirigir o SNT, os quais consistem nas metas fundamentais, ou programas a serem obedecidos por todos os órgãos que atuam no trânsito.

Tem-se, sem dúvida, o conjunto de órgãos que atua na organização, direção e implantação do trânsito em todo o País. Compõe-se o Sistema de órgãos e entidades executivos e normativos, de âmbito federal, estadual, do Distrito Federal e municipal, visando realizar atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações, aplicação de penalidades e julgamento de recursos. Nessas funções desenvolve-se o SNT. Todo o Código tem em vista a concretização de tais metas, desdobrando-se seus artigos em discipliná-las, esmiuçá-las, especificá-las. Trata-se da gama de funções que lhe é afeta e que deverá realizar.

Parte-se, pois, para o estudo da máquina administrativa, de seu funcionamento, da estrutura organizacional, das competências em expedir normas, do poder de decisão e interferência, dos órgãos que integram o Sistema. Envolvendo matéria essencialmente administrativa, sujeita-se a constantes alterações que aparecem diante da necessidade de melhorar as condições da trafegabilidade.

Existe uma atividade integrada entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, mas em uma escala hierárquica, de modo que sempre prevalecem os ordenamentos emanados da órbita federal.

À União cabe, além de legislar e organizar o trânsito em vias federais, direcionar a política nacional, instituir condutas-padrão, impor exigências quanto aos veículos, estabelecer a velocidade permitida, dispor sobre a segurança dos veículos, a par de outras funções, com jurisdição em todo o País. Já aos Estados, com limitação da competência em estabelecer normas complementares e supletivas, são atribuídas funções como, *v.g.*, a fiscalização do trânsito, a realização de exames para a habilitação, o registro e licenciamento de veículos. Nesta mesma colocação insere-se o Distrito Federal. Já referente aos Municípios, no território de sua jurisdição lhes assiste direcionar o trânsito, organizando-o de modo a melhor atender os usuários, dentro da competência restrita aos interesses locais e, assim, exemplificativamente, no pertinente ao transporte de cargas em determinadas vias, ao sentido de direção dos veículos em certas vias.

A distribuição de competências vem discriminada detalhadamente pelo Código, como se verificará no presente capítulo, observando-se que a determinação se faz

pelas atribuições que cabem aos diferentes órgãos federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais.

## 2. Objetivos do Sistema Nacional de Trânsito

### **Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:**

**I – estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;**

Seguramente, a grande meta dos órgãos que compõem o conjunto de entidades que agem no trânsito é implantar uma política uniforme em todo o território do País, com regras comuns e gerais, de modo a alcançar, sobretudo, a segurança, visto que em outros valores objetivados, como no caso da fluidez e do conforto, há a dependência de fatores econômicos, nem sempre disponíveis.

Nesse intento, o Contran, por intermédio, presentemente, da Res. 514/2014, aprovou as Diretrizes da Política Nacional de Trânsito, abordando em seu art. 5º vários pontos ligados ao trânsito, desenvolvidos em itens e subitens específicos, na seguinte ordem:

“I – da segurança de trânsito:

- a) intensificar a fiscalização do trânsito viário, dos veículos e dos condutores;
- b) fomentar projetos destinados à redução de acidentes de trânsito;
- c) promover o aperfeiçoamento das condições de segurança veicular;
- d) incentivar a renovação da frota circulante, com foco no uso de veículos com elevado níveis de segurança passiva e ativa;
- e) desenvolver e modernizar a gestão da operação e fiscalização do trânsito viário;
- f) promover a melhoria das condições físicas do sistema viário: sinalização; geometria; pavimento; passeios e calçadas de pedestres;
- g) incentivar o desenvolvimento de pesquisas tecnológicas em gestão e segurança do trânsito;
- h) padronizar, aperfeiçoar e produzir as informações estatísticas de trânsito;
- i) estimular a regulamentação municipal de registro, licenciamento e circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de tração animal;

II – da educação para a cidadania no trânsito:

- a) articular e promover a educação para o trânsito no âmbito da educação básica;
- b) articular e promover a capacitação de professores multiplicadores da educação para o trânsito;
- c) buscar parcerias com universidades e centros de ensino para promover a educação e capacitação para o trânsito;
- d) estimular a produção intelectual, tanto de obras científicas como de obras artísticas e culturais voltadas para o trânsito;

## Seção II

Da composição e da competência do Sistema Nacional de Trânsito

### 3. Composição

**Art. 7º** Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I – o Conselho Nacional de Trânsito – Contran, coordenador do sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II – os Conselhos Estaduais de Trânsito – Cetran e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal – Contrandife, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III – os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV – os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V – a Polícia Rodoviária Federal;

VI – as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII – as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – Jari.

**Art. 7º-A** A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito.

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas.

§ 2º (Vetado.)

§ 3º (Vetado.)

- Art. 7º-A introduzido pela Lei 12.058, de 13.10.2009.

A composição do SNT revela a indicação de todos os órgãos que dirigirão o trânsito, a começar com o de maior importância, até aqueles que se encarregam de setores particularizados. São órgãos administrativos, instituídos para a aplicação do Código, o que se realiza por meio de resoluções, circulares, portarias e, inclusive, de ofícios circulares. Salienta-se que a Res. Contran 83/1998 reconhecia o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER como Órgão Executivo Rodoviário da União. Cumpre lembrar que o DNER restou extinto pelo art. 102-A da Lei 10.233/2001, lei que, em consequência, também revogou a Resolução referida, o que se consolidou com a Res. Contran 298/2008. Foi criado o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, órgão executivo rodoviário da União, cabendo-lhe, no âmbito de sua circunscrição, conforme o art. 1º da Res. 289/2008: “I – exercer a fiscalização do excesso de peso dos veículos nas rodo-