

A NOTIFICAÇÃO ELETRÔNICA DO AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO: UMA ABORGADEM D&E DO § 1º DO ART. 284 DO CTB

Electronic traffic infraction report: a D&E approach to the § 1º of art. 284 of the CTB

Vanessa Faleiros da Cunha¹

SUMÁRIO

1. Introdução; 2. O sistema de notificação eletrônica; 2.1. Da adesão à notificação eletrônica; 2.2. Da notificação eletrônica e em papel; 3. Da análise do art. 284, § 1º do CTB; 4. Os benefícios, os custos e a eficiência da notificação eletrônica do auto de infração de trânsito; 5. Conclusão; Referências bibliográficas.

RESUMO

Este trabalho de pesquisa aborda a análise econômica do direito do cidadão à notificação eletrônica do auto de infração de trânsito, disciplinado no § 1º do artigo 284 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O Sistema de Notificação Eletrônica não é obrigatório para o cidadão, portanto, este deve manifestar sua vontade por meio da adesão ao sistema, a fim de obter, além da comunicação eletrônica com a Administração Pública, o benefício econômico sobre o valor da penalidade de trânsito. Cabe ao cidadão analisar racionalmente o custo e o benefício da proposta oferecida pela lei para que possa fazer a melhor escolha, obtendo seu trade off. A penalidade de trânsito é dupla, portanto, a estratégia do jogador é fundamental. Elenca-se no trabalho os benefícios, os custos, especialmente a questão orçamentária, e a eficiência da notificação eletrônica do auto de infração, reconhecendo que a eficiência do serviço é alcançada quando se busca a sua qualidade.

Palavras-chave: Notificação eletrônica. Teoria dos Jogos. Benefício. Custo. Eficiência.

ABSTRACT

This research work addresses the economic analysis of the citizen's right to electronic notification of traffic violation notice, regulated in § 1 of article 284 of the Brazilian Traffic Code. The Electronic Notification System is not mandatory for citizens, therefore, they must express their will by adhering to the system, in order to obtain, in addition to electronic communication with the Public Administration, the economic benefit on the value of the traffic penalty. Citizen must analyze rationally the cost and benefit of the proposal offered by the law so that they can make the best choice, obtaining their trade off. The traffic penalty is double, so the player's strategy is essential. The work lists the benefits, costs, especially the budgetary issue, and the efficiency of electronic notification of the infraction notice, recognizing that the efficiency of the service is achieved when its quality is sought.

Keywords: Electronic notification. Game theory. Benefit. Cost. Efficiency.

¹ Executiva Pública. Especialista em Direito & Economia pelo Centro de Estudos da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo.

1. INTRODUÇÃO

As inovações tecnológicas não estão restritas somente ao particular, mas é notório que atingem também a área pública, especialmente a Administração Pública em todos os seus órgãos e autarquias. Um exemplo é o Departamento Estadual de Trânsito (Detran/SP), que, na busca por aprimorar gradativamente a gestão gerencial, visa atingir eficiência e melhor qualidade nos serviços de trânsito que presta à sociedade, em oposição aos problemas da escassez dos recursos e diminuição de custos necessários cada vez mais.

Em decorrência do acesso à internet e dos movimentos de governo eletrônico ocorrido no mundo, o Brasil tornou-se signatário da Carta Ibero-americana de Governo Eletrônico, possibilitando à legislação interna, especialmente ao Código de Trânsito Brasileiro, aprimorar e instituir o Sistema de Notificação Eletrônica, em vigor desde 12 de abril de 2021, para o Sistema Nacional de Trânsito (SNT)².

Dentre os órgãos e entidades do trânsito que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, interessa para o trabalho o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), órgão pertencente à União, responsável por supervisionar, coordenar, controlar e fiscalizar a política do trânsito nos Detrans dos estados e do Distrito Federal, e o Detran/SP, transformado em autarquia pela Lei Complementar nº 1.195/2013, com personalidade jurídica de direito público e autonomia administrativa, financeira e patrimonial, tendo entre seus objetivos a realização de suas atividades com qualidade, eficiência e transparência, contribuindo para a defesa da vida e da cidadania.

Dos atos de comunicação administrativa que compõem o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), interessa ao trabalho a notificação eletrônica do auto de infração de trânsito, regulada no artigo 284, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro, por atender aos critérios da análise econômica do direito.

O trabalho foi desenvolvido em três partes. No capítulo 2 se contextualiza a legislação do trânsito para a criação do Sistema de Notificação Eletrônica, cujo documento impulsionador foi a Carta Ibero-americana de Governo Eletrônico, assinada pelo Brasil em 2007, reconhecendo a existência do governo eletrônico e declarando o direito do cidadão de se relacionar eletronicamente com a Administração Pública, assegurando-lhe melhora na qualidade do serviço público.

A Lei nº 14.071/2020 alterou o Código de Trânsito Brasileiro para incluir o artigo 282-A, instituindo o Sistema de Notificação Eletrônica, também regulado pelas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 622/2016 e nº 636/2016 e a

² CENTRO LATINOAMERICANO DE ADMINISTRACIÓN PARA EL DESARROLLO. IX Conferência Ibero-Americana de Ministros da Administração Pública e Reforma do Estado. **Carta Ibero-Americana de Governo Eletrônico**. Pucón: CLAD, 2007. Disponível em: <https://segib.org/wp-content/uploads/CartaIberoamericanadeGobiernoElectronicoPort.pdf>. Acesso em: 21 maio 2021.

Deliberação nº 152, destacando que a adesão pelo cidadão ao referido Sistema é ato próprio, tornando-o agente proativo junto ao Detran/SP.

No capítulo 3, aborda-se a proposta apresentada no artigo 284, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro, cujos benefícios e custos podem variar conforme a estratégia pessoal do jogador ante a situação fática no momento que recebe a notificação eletrônica do auto de infração de trânsito, pois a penalidade administrativa de trânsito não é apenas econômica, mas afeta também o direito de dirigir do cidadão por meio das pontuações na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), levando-o a racionalização da melhor escolha.

Discorre-se, no capítulo 4, os benefícios e os custos da notificação eletrônica do auto de infração de trânsito sob o enfoque da eficiência que almeja melhorar a qualidade dos serviços, tornando a Autarquia mais gestora, transparente e acessível eletronicamente aos cidadãos, por meio das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC).

No momento, entretanto, que o Estado se transformou no grande Estado social e econômico do século XX, assumindo um número crescente de serviços sociais — a educação, a saúde, a cultura, a previdência e a assistência social, a pesquisa científica — e de papéis econômicos — regulação do sistema econômico interno e das relações econômicas internacionais, estabilidade da moeda e do sistema financeiro, provisão de serviços públicos e de infraestrutura —, o problema da eficiência tornou-se essencial³.

Dentre os economistas, o trabalho aborda as ideias de Pareto, cujo ótimo de Pareto desencadeia na Economia do Bem-Estar; e de Haldor-Hicks, com a tese da compensação. A crítica a esses autores vem de Amartya Sen por defender a maximização da distribuição do Bem-Estar. Entre os contemporâneos, o trabalho traz Paulo Modesto, que, com fundamentos econômicos, entende a eficiência que é atingida quando o serviço possui qualidade⁴.

O trabalho contempla os critérios de atualidade e da análise econômica do direito e para sua elaboração utilizou-se da pesquisa bibliográfica, norteadas pela análise de textos normativos, levantamento de dados explicativos nos sites do Detran/SP, do Denatran e da Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, fichamentos de leitura de teses, dissertações, monografias e demais publicações sobre o tema, com o objetivo de efetuar uma pesquisa descritiva e interpretativa.

³ PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. Da administração pública burocrática à gerencial. **Revista do Serviço Público**, Brasília, DF, vol. 47, n. 1, p. 7-40, jan./abr. 1996, p. 11. Disponível em: <https://revista.ensp.gov.br/index.php/RSP/article/view/702>. Acesso em: 31 maio 2021.

⁴ MODESTO, Paulo. Notas para um debate sobre o princípio da eficiência. **Revista do Serviço Público**, Brasília, DF, vol. 51, n. 2, p. 105-120, abr./jun. 2000. Disponível em: <https://revista.ensp.gov.br/index.php/RSP/article/view/328/334>. Acesso em: maio/junho 2021.

2. O SISTEMA DE NOTIFICAÇÃO ELETRÔNICA

As inovações tecnológicas, especialmente a partir da década de 1990, trouxeram mudanças na comunicação entre os cidadãos e a Administração Pública, tanto que, em 2007, foi elaborada e assinada pelo Brasil, a Carta Ibero-americana de Governo Eletrônico, aprovada pela IX Conferência Ibero-americana de Ministros da Administração Pública e Reforma do Estado, na qual se declarou o direito do cidadão de se relacionar com a Administração Pública de maneira eletrônica.

Um dos objetivos da Carta Ibero-americana é promover o desenvolvimento de TIC, com a finalidade de diminuir a exclusão social originária das desigualdades sociais, promovendo a inclusão e a igualdade de oportunidades para seus cidadãos, mediante a participação e o acompanhamento nas tomadas de decisões públicas, proporcionando melhoria na qualidade do serviço público com mais eficiência, eficácia, maior transparência e controle da corrupção⁵.

A intenção do documento não é fazer uso, simplesmente, das tecnologias inovadoras e disponíveis no mercado, mas alcançar as necessidades e contribuir para o desenvolvimento das sociedades, consolidando a governabilidade democrática. As TIC demandam uma reestrutura jurídica e institucional, em substituição do modelo burocrático, exigindo um comportamento proativo do gestor público e do cidadão, com foco nos resultados a longo prazo e que permita a Administração Pública antecipar as demandas e tendências sociais, com o auxílio das novas tecnologias⁶.

A Carta Ibero-americana traz uma nova reflexão sobre os conceitos de cidadão e da Administração Pública, compreendendo, o primeiro, como qualquer pessoa física ou jurídica que necessite se relacionar com a Administração Pública, estando esse dentro ou fora do território nacional, permitindo-lhe participação na tomada de decisão da coisa pública. Assim, cidadão não é somente aquele que está no território fixo de um país, mas é aquele capaz de se relacionar com o governo, independentemente do local em que se encontra no planeta.

O termo Administração Pública é entendido pela Carta como sinônimo de governo eletrônico, pois ambos, no uso das TIC, buscam melhorar as informações e os serviços prestados aos cidadãos, sendo regidos pelos princípios da igualdade, da legalidade, da conservação, da transparência e acessibilidade, da proporcionalidade, da responsabilidade e da adequação tecnológica.

⁵ CENTRO LATINOAMERICANO DE ADMINISTRACIÓN PARA EL DESARROLLO. IX Conferência Ibero-Americana de Ministros da Administração Pública e Reforma do Estado. **Carta Ibero-Americana de Governo Eletrônico**. Pucón: CLAD, 2007. Disponível em: <https://segib.org/wp-content/uploads/CartaIberoamericanadeGobiernoElectronicoPort.pdf>. Acesso em: 21 maio. 2021.

⁶ CARVALHO, Lucas Borges de. Governo digital e direito administrativo: entre a burocracia, a confiança e a inovação. **Revista de Direito Administrativo**, São Paulo, v. 279, n. 3, p. 115-148, 29 dez. 2020, p. 129. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/82959/78898>. Acesso em: 2 jun. 2021.

Para implementação da Carta Ibero-americana de Governo Eletrônico, no âmbito da legislação de trânsito, no ano de 2014, o Contran emitiu a Resolução nº 488, para regular o artigo 282 do Código de Trânsito Brasileiro, definindo a caixa postal eletrônica oficial (e-CPO) como meio hábil para remessa das notificações.

Em 4 de maio de 2016, a Lei nº 13.281 incluiu no Código de Trânsito Brasileiro o artigo 282-A e o parágrafo primeiro do artigo 284, determinando que a notificação eletrônica seria possível, desde que o órgão ou entidade pública pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito aderisse ao serviço eletrônico, permitindo, portanto, o acesso ao cidadão. Tratava-se de uma faculdade da Administração Pública e de uma dependência do cidadão a escolha pública para ter acesso ao serviço.

No dia 6 de setembro de 2016, a Resolução nº 622, alterada pela Deliberação nº 152, em 9 de novembro de 2016, ambas do Contran, revogou a Resolução nº 488/2014 e centralizou a remessa de postagem eletrônica dos entes do Sistema Nacional de Trânsito ao Departamento Nacional de Trânsito, por meio da instituição do Sistema de Notificação Eletrônica. No mesmo ano, em 30 de novembro, o Contran emitiu a Resolução nº 636, referendando a Deliberação nº 152 e alterando a Resolução nº 622, com o fim de aprimorar o Sistema de Notificação Eletrônica.

Em 13 de outubro de 2020, o Código de Trânsito Brasileiro sofreu novas alterações pela Lei nº 14.071, no artigo 282-A e no § 1º do artigo 284, tornando obrigatória a disponibilidade aos cidadãos do serviço de notificação eletrônica. Assim, o Sistema de Notificação Eletrônica vigora desde abril de 2021, constituindo uma comunicação virtual entre os órgãos de trânsito e os cidadãos para o envio e o recebimento de informações, comunicados e documentos em formato digital, sob a administração e o gerenciamento do Denatran, mediante adesão prévia dos órgãos autuadores das infrações de trânsito.

2.1. Da adesão à notificação eletrônica

Para o Detran/SP, a adesão ao Sistema de Notificação Eletrônica é onerosa e obrigatória, sendo efetuada no site do Governo do Brasil (www.gov.br/servicos/aderir-sne-sistema-de-notificacao-eletronica). Para os cidadãos, a adesão é gratuita e facultativa, por meio dos sites do Detran/SP (www.detransp.gov.br), e do Poupatempo (www.poupatempo.sp.gov.br).

Ao efetuar a adesão ao Sistema de Notificação Eletrônica, o cidadão deve estar ciente de que não receberá mais a notificação via papel. A Autarquia gerencia e disponibiliza o envio da notificação do auto de infração via papel e eletrônica, permitindo a escolha entre uma e outra, pois não são cumulativas as formas de notificação para o cidadão, ou seja, uma via exclui a outra.

A notificação eletrônica alcança todos os veículos cadastrados em nome do aderente/proprietário, mediante uso da base de dados do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), gerenciada pelo Denatran. É de responsabilidade do

cidadão atualizar o cadastro de propriedade dos veículos em seu nome, podendo incluir e excluir os veículos no seu cadastro, a qualquer tempo, de forma individualizada ou em lote.

O cidadão proprietário de veículos que não possui Carteira Nacional de Habilitação, como os portadores de necessidades especiais, que se utilizam de motorista para conduzir seu veículo, podem aderir ao Sistema de Notificação Eletrônica mediante o cadastro do veículo com o Renavam.

Observa-se que o condutor habilitado e não proprietário dos veículos não consegue efetuar a adesão ao Sistema de Notificação Eletrônica tendo somente a Carteira Nacional de Habilitação. Esse será alcançado pelo sistema se cometer infração de trânsito na via pública com veículo de terceiro, desde que o proprietário faça a indicação do condutor, mediante preenchimento do Formulário de Identificação do Condutor Infrator, conforme os artigos 5º, inciso VII, e 11 da Resolução Contran nº 636/2016.

O cancelamento da adesão pelo cidadão pode ser efetuado a qualquer tempo, ressaltando que não basta a desinstalação do aplicativo, sendo também necessário acessar os sites indicados e solicitar o cancelamento. Dessa forma, o cidadão volta a receber suas informações e comunicados via papel.

2.2. Da notificação eletrônica e em papel

Cometida a infração de trânsito e tornando-se conhecida pelo Detran/SP, por meio de declaração da autoridade de trânsito ou agente, aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível e regulado pelo Contran, conforme artigo 280, § 2º do Código de Trânsito Brasileiro, é efetuada a lavratura do auto de infração pela autoridade ou agente de trânsito, no exercício do poder de polícia da Administração Pública, iniciando o processo administrativo de trânsito.

O auto de infração lavrado segue para análise de regularidade e consistência. Se for julgado irregular ou inconsistente, será arquivado, ou se for homologado pela autoridade de trânsito, proceder-se-á à notificação da autuação, no prazo de 30 dias, sob pena de sofrer novo arquivamento, segundo artigo 281 do Código de Trânsito Brasileiro.

A notificação do auto de infração é o primeiro ato de comunicação entre o cidadão/infrator e o Detran/SP no processo administrativo de trânsito que poderá se desenvolver pela via papel ou eletrônica, porém, ambas possuem a mesma finalidade:

[...] órgão de trânsito deve proceder à expedição da notificação da autuação, cuja finalidade é dar ciência ao cidadão autuado da existência do AIT e possibilitar a apresentação de defesa da autuação, no exercício do direito

ao contraditório e ampla defesa. Esse é o ato de chamamento do interessado ao processo [...] ⁷.

Se o cidadão/infrator não tiver aderido ao Sistema de Notificação Eletrônica, receberá via papel a notificação, por meio dos Correios, através de Franqueamento Autorizado de Cartas (FAC), cujo quantitativo mínimo para a postagem em lote não é exigido. Esse é o modo de comunicação adotado pelo Detran/SP, tendo sido objeto de ação judicial, com reconhecimento de legitimidade e validade pelo Superior Tribunal de Justiça (STF), no Pedido de Uniformização de Interpretação de Lei nº 372 (PUIL):

Como se vê, a legislação especial é imperativa quanto à necessidade de garantir a ciência do infrator ou responsável pelo veículo da imposição da penalidade, seja por remessa postal (telegrama, sedex, cartas etc) ou “qualquer outro meio tecnológico hábil” que assegure o seu conhecimento, mas não obriga ao órgão de trânsito à expedição da notificação com Aviso de Recebimento (AR).

Da interpretação dos arts. 280, 281 e 282 do CTB, conclui-se que é obrigatória a comprovação do envio da notificação da autuação e da imposição da penalidade, mas não se exige que tais expedições sejam acompanhadas de aviso de recebimento ⁸.

O teor da notificação da autuação consta além dos incisos do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro, do termo de indicação do condutor, caso o infrator não seja o proprietário do veículo, da data limite para a apresentação de defesa ou recurso e da data do pagamento da penalidade com o desconto, que no caso da notificação via papel, é de 20% sobre o valor, segundo artigo 284, *caput* do Código de Trânsito Brasileiro.

Se, porém, o cidadão/infrator aderiu ao Sistema de Notificação Eletrônica, receberá a notificação do auto de infração no *e-mail* cadastrado, imediatamente após o registro do auto de infração no sistema, com o teor semelhante ao da notificação via papel, porém, o desconto sobre o valor da penalidade é de 40%.

Aplica-se quanto ao recebimento da notificação eletrônica pelo cidadão/infrator o mesmo entendimento do Pedido de Uniformização de Interpretação de Lei (PUIL) 723, ou seja, para o Detran/SP, basta a comprovação da emissão do

⁷ DIEFENTHAELER, Morgana Garibaldi. **As formas de remessa das notificações no processo administrativo de imposição de penalidade de multa de trânsito**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018, p. 132. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/184203>. Acesso em: 2 maio 2021.

⁸ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Pedido de Uniformização de Interpretação de Lei – PUIL 723/SP. Processo: 2017/0173205-8. Ementa: Processual Civil e Administrativo. Pedido de Uniformização de Interpretação de Lei. Juizado Especial da Fazenda Pública. Código de Trânsito Brasileiro. Auto de Infração. Notificação. Remessa Postal. Aviso de Recebimento. Previsão Legal. Ausência. Cerceamento de Defesa e Ofensa ao Contraditório. Descaracterização. Súmula 312 do STJ. Violação. 1ª Seção; Rel. Ministro Gurgel de Faria; julgado 11/03/2020. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, 27 mar. 2020.

comunicado ao infrator, não importando se recebeu ou não a notificação ou se o cadastro está desatualizado.

A diferença dos meios de notificação disponibilizados pelo Detran/SP abrange três aspectos. Na via papel, o infrator pode pagar a multa com o respectivo desconto e apresentar a defesa ou recurso, um não exclui o outro. Caso o julgamento do recurso seja de improcedência, com o cancelamento da penalidade, será devolvido o valor ao infrator, inteligência dos artigos 284, § 2º e 286, § 2º do Código de Trânsito Brasileiro. Na via eletrônica, o desconto sobre o valor da penalidade exclui a apresentação de defesa ou recurso.

A via eletrônica é mais rápida, permitindo ao infrator identificar com mais exatidão o cometimento ou não da infração, enquanto que a via papel é lenta, depende da burocracia de passar pelas mãos dos servidores da Autarquia e dos Correios.

Por fim, a questão econômica, ou seja, o desconto sobre o valor da penalidade é mais vantajoso para o cidadão/infrator se optar pela notificação eletrônica: 40%, enquanto que a comunicação via papel admite apenas 20% de desconto. Ressalta-se que não se admite o parcelamento da multa de trânsito, qualquer que seja o meio de notificação escolhido pelo cidadão/infrator.

Atualmente, o sistema de notificação do Detran/SP compõe-se da via papel (FAC), por meio dos Correios, e eletrônico, mediante adesão do cidadão ao Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), podendo optar entre um e outro, conforme o acesso à internet e a preferência de cada cidadão.

3. DA ANÁLISE DO ART. 284, § 1º DO CTB

Recebida a notificação do auto de infração, cabe ao condutor/proprietário do veículo escolher se pagará ou não o valor cobrado, no prazo indicado. Se não for pago, torna-se devedor da Fazenda Pública. Se por outro lado, escolher efetuar o pagamento da penalidade, deverá avaliar as opções que melhor atendem a sua situação fática, optando entre o direito de resposta no processo administrativo ou o pagamento imediato da multa com desconto de 40% sobre seu valor.

Assim, estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, artigo 284:

§ 1º - Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa⁹.

⁹ BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 4 set. 2024.

Percebe-se que o texto legal trata somente da questão econômica, porém a penalidade de trânsito pela infração cometida também atinge o direito de dirigir, pois o Código de Trânsito Brasileiro adota o sistema de pontuação na CNH do condutor, disciplinada no artigo 259. Atingidos os pontos limites de 40, para aqueles que não possuem infrações gravíssimas, 30, para quem possui apenas uma infração de natureza gravíssima, e 20 pontos, para quem possui duas ou mais infrações gravíssimas, perderá o titular da CNH o direito de conduzir veículo automotor, conforme a lei de trânsito.

O condutor/proprietário de veículo que esteja com a pontuação na sua habilitação acima do limite dos pontos permitidos, deverá analisar se elaborar a defesa prévia ou recurso não seria melhor escolha para evitar uma pena de suspensão ou de cassação na CNH, cujos danos econômicos seriam maiores que o desconto proposto no § 1º do artigo 284 do Código de Trânsito Brasileiro.

O dilema do condutor/proprietário de veículo enquadra-se na teoria dos jogos simultâneos, no qual os jogadores não conhecem a decisão um do outro, porém é necessário estruturar uma estratégia pessoal para obter o máximo de utilidade. Como exemplo dos jogos simultâneos tem-se a aposta de Pascal, em que se propõe ao ser humano fazer escolhas tendo por premissa: viver como se Deus existisse ou não.

Se o indivíduo apostar na existência de Deus, tendo uma vida regrada, sem se entregar aos prazeres mundanos, e existindo Deus, terá o benefício da salvação pela eternidade ao custo de uma perda moderada, durante sua vida terrena, que é finita, caso Deus não exista. Por outro lado, se o indivíduo viver como se Deus não existisse, se entregando às suas paixões, terá o custo da perdição de sua alma, se Deus existir, ao benefício de uma vida terrena e finita cheia de prazeres, caso Deus não exista.

Assim, a questão que aí se coloca é justamente a de que, dada a incerteza, deve-se determinar quais são as esperanças de cada jogador e qual comportamento é mais razoável ou mais rentável. Isso na prática compele ao homem: perante a tantas incertezas verificar qual comportamento é mais razoável, qual é aquele que traz mais esperança de algum ganho¹⁰.

Dentre os elementos do jogo, quais sejam, jogadores, estratégia e *playoffs*, a que mais interessa aos jogos simultâneos é a estratégia, entendida como “[...] ações possíveis dentro do campo de decisão de cada jogador. Em cada tomada de decisão, os agentes se confrontam com x opções dentre as quais devem escolher”¹¹.

A estratégia elaborada pelo condutor/proprietário de veículo versa em torno do que a legislação de trânsito permite e para cada escolha há um benefício e um custo,

¹⁰ FERNANDES, Felipe. Razão e apologia no argumento da Aposta de Pascal. **Cadernos Espinosanos**, São Paulo, n. 31, 2014, p. 144-155. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/epinosanos/article/view/83346/97381>. Acesso em: 10 nov. 2021.

¹¹ PORTO, Antônio Maristrello; GAROUPA, Nuno. **Curso de Análise Econômica do Direito**. São Paulo: Atlas, 2020, p. 117.

ou seja, optando por aderir ao SNE, terá o benefício do desconto de 40% sobre o valor da multa ao custo de reconhecer-se culpado e não apresentar defesa ou recurso.

Se escolher, por outro lado, renunciar ao incentivo financeiro, poderá questionar a culpa e apresentar defesa ou recurso, invertendo aqui as opções de benefícios e custo. O benefício será a defesa apresentada ao custo do pagamento do valor integral da multa.

As opções entre o benefício e o custo variarão conforme as estratégias adotadas pelo condutor/proprietário do veículo para alcançar o máximo de utilidades – *trade off* desejada ante as propostas que lhe são oferecidas. Na formação das estratégias, o jogador é norteado por uma análise racional das escolhas, entendida essa como a somatória de crenças, valores, desejos e ações adquiridas ao longo da vida ou por experiências enfrentadas pelo jogador que se relacionam de forma particular, dando a esse a capacidade de compreender o mundo e as informações que estão à sua disposição.

Para Porto e Garoupa, a teoria da escolha racional parte do pressuposto de que o indivíduo é um ser racional e suas crenças e valores estão estruturadas em cinco elementos¹². O primeiro é a comensurabilidade, em que o indivíduo é capaz de preferir a opção A e rejeitar a opção B, sabendo mensurar economicamente que a opção A apresenta maior utilidade que à opção B. O elemento da transitividade consiste na capacidade de comparar as opções e escolher a preferida. O terceiro, é a coerência ou invariância, ou seja, é a fidelidade à opção escolhida. O cancelamento, como quarto elemento, explica-se pelas características iguais nas opções se cancelarem, levando o indivíduo a perceber o que é determinante na sua escolha. E por último, o elemento da dominância, em que a opção escolhida apresenta um conjunto de características globais melhores que as opções rejeitadas.

Será necessário ao condutor/proprietário de veículo efetuar uma análise racional, já que os benefícios do § 1º do artigo 284 do Código de Trânsito Brasileiro vão além da vantagem meramente financeira. Com apenas uma notificação eletrônica, o cidadão resolve, perante a Autarquia, o problema da penalidade de trânsito de forma rápida e dinâmica, pois o processo administrativo é mais célere. Porém, ressalta-se a importância de o condutor/proprietário de veículo incluir em sua análise racional a questão da pontuação da CNH para definir e escolher quais são os melhores ganhos e os custos a serem suportados.

4. OS BENEFÍCIOS, OS CUSTOS E A EFICIÊNCIA DA NOTIFICAÇÃO ELETRÔNICA DO AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

Dentre os benefícios do Sistema de Notificação Eletrônica encontrados na literatura, destacam-se:

¹² *Ibidem*.

- (i) Atende as recomendações da Carta Ibero-Americana de Governo Eletrônico, assegurando o direito ao cidadão de se comunicar de maneira eletrônica com a Administração Pública.

Ressalta-se que o referido documento coloca o Brasil e países signatários no cenário mundial. O primeiro movimento que impulsionou o governo eletrônico foi o americano, conhecido como Reinvention of Government, em 1993, cujo objetivo era oferecer melhores serviços com custos menores, utilizando a Tecnologia da Informação (TI). Em 1994, foi a vez da Europa, que, por meio da Comissão Europeia, elaborou o primeiro documento chamado de Relatório de Bangemann, no qual reconheceu, dentre outros aspectos, que a TI melhora a qualidade de vida da população.

- (ii) Permite ao Detran/SP relacionar-se com os cidadãos brasileiros dentro e fora do território nacional, aumentando sua confiança e sua segurança na Administração Pública. Consequentemente, gera um cidadão mais participativo e ativo, conforme o grau de responsabilidade e atuação nos atos administrativos, através da atualização dos cadastros pessoais e de propriedade de veículos, melhorando o serviço público em eficiência e eficácia.
- (iii) Emissão apenas da notificação do auto de infração, dispensando a notificação da penalidade, o que torna a Autarquia mais moderna e menos burocrática, solucionando com rapidez e agilidade seus conflitos.
- (iv) Simplifica os atos administrativos, tornando o processo administrativo de trânsito mais célere, pois dispensa trâmites hierárquicos desnecessários, distribui melhor a força de trabalho do servidor público e diminui a quantidade de processos de trânsito.
- (v) Redução no uso do papel e insumos (toner, clips, grampos etc.), assim como das despesas com malote e serviços de postagem, beneficiando toda a população brasileira pela dimensão ambiental que proporciona.
- (vi) Acompanhamento online pelo cidadão da movimentação dos atos administrativos e informações, fortalecendo a transparência da Administração Pública e o controle social dos atos de gestão.
- (vii) Interação entre os órgãos municipais, estaduais e federais de trânsito, desenvolvendo a comunicação e o diálogo entre as esferas administrativas do trânsito, gerando maior integração e controle sobre o setor de trânsito no país.

A percepção de entidades públicas distintas e sem comunicação começa a se modificar, já que agora existem grupos de transações, em vez de grupos de entidades, que é o que interessa para o cidadão¹³.

¹³ TELLO, Diana Carolina Valencia; LIMA, Edilson Vitorelli Diniz. A administração pública nas sociedades da informação e do conhecimento. *Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, v. 262, p. 145-177, jan./abr. 2013, p. 171. Disponível em: <https://repository.uorosario.edu.co/bitstream/handle/10336/28319/8903-19555-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 20 nov. 2021.

A centralidade para o gerenciamento das informações e dos dados do Sistema de Notificação Eletrônica pelo Denatran facilita o diálogo do Detran/SP com os demais órgãos de trânsito em todas as esferas, facilitando a vida do cidadão cujos interesses ultrapassam os limites dos órgãos administrativos. Um sistema integrado com entidades governamentais interconectadas com fluxo de informações melhora a eficiência do serviço público, com a conseqüente melhora na qualidade de vida do cidadão.

Dentre os principais custos encontrados que afetam a Autarquia Estadual estão o pagamento pelo acesso às informações contidas na plataforma do Denatran; a possibilidade de baixa adesão dos proprietários de veículos ao Sistema de Notificação Eletrônica, pois o mesmo não é obrigatório e o sucesso do serviço eletrônico dependerá da quantidade de cadastrados; e ainda, a falta ou a dificuldade de acesso à internet e do seu manuseio por parcela da população brasileira¹⁴.

Há o custo pela perda de receita oriunda do desconto sobre o valor das multas de trânsito. Sabe-se que os recursos são escassos e que a economia deve ser entendida como a gestão da escassez, portanto, necessário buscar escolhas racionais sob o método do custo e do benefício, que, pelo limite orçamentário, deve-se priorizar os mais necessitados coletivamente e evitar o desperdício¹⁵.

Ressalta-se que a finalidade da penalidade de trânsito possui caráter pedagógico de inibir as más condutas no trânsito, pois sua natureza jurídica é de sanção administrativa pecuniária e não tributária, imposta pelo agente autuador aos proprietários/condutores de veículos que desobedeçam a lei do trânsito¹⁶. E é justamente o valor pecuniário da multa que integra o orçamento público.

1.9.0.0000.0 - Outras Receitas Correntes: são os ingressos de receitas correntes provenientes de outras origens, não classificáveis nas anteriores, tais como indenizações, restituições, ressarcimentos, multas administrativas, contratuais e judiciais, previstas em legislações específicas, entre outras.

¹⁴ MESQUITA, Kamila. Evolução do governo eletrônico no Brasil e a contribuição das TIC na redefinição entre governo e sociedade. **Comunicologia**, Brasília, DF vol. 12, n. 2, p. 174-195, jul./dez. 2019. Disponível em: <https://portalrevistas.ucb.br/index.php/RCEUCB/article/view/10900>. Acesso em: 26 nov. 2021, p. 177.

¹⁵ GONÇALVES, Everton das Neves; SILVA, Marco Aurélio Souza da. A judicialização do direito à saúde no constitucionalismo brasileiro: escassez, custo e eficiência econômico-social. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, Santa Maria, v 13, n. 1, p. 238-264, 2018, p. 251. Disponível em: <file:///C:/Users/User/Downloads/29084-155276-1-PB.pdf>. Acesso em 08/06/2021.

¹⁶ OLIVEIRA FILHO, Rubens Martins de. **O desvirtuamento da natureza jurídica das multas de trânsito: a ilegalidade da exigência do pagamento como requisito para o licenciamento dos veículos e o aumento do caráter monetário em detrimento da função pedagógica**. 2014. Monografia (Graduação em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014, p. 14. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/27675/1/2014_tcc_rmoliveirafilho.pdf. Acesso em: 6 jan. 2022.

1.9.1.0000.0 - Multas Administrativas, Contratuais e Judiciais: Agrega receitas decorrentes de multas de caráter punitivo aplicadas por órgãos ou entidades; [...]¹⁷.

As multas de trânsito são gerenciadas conforme os órgãos ou entidades a que estão vinculadas por meio do sistema de Multas por Infração à Legislação de Trânsito (MILT), que gerencia as multas oriundas do estado de São Paulo pela Polícia Rodoviária Estadual, pelo Detran/SP, pela Polícia Militar e pelos municípios conveniados; e o sistema de Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), de responsabilidade do Denatran, que gerencia as multas originárias da União, outros estados e municípios¹⁸.

A perda de receita impacta diretamente no financiamento da gestão do trânsito, que possui um custo alto¹⁹. A dinâmica correta seria menos arrecadação com multas para um trânsito mais seguro, porém, a realidade é o inverso, tem-se mais arrecadação com multas para um trânsito cheio de problemas.

O trânsito seguro é direito fundamental do cidadão e necessita ser olhado sob o aspecto humanista, haja vista que a análise do trânsito sob o foco da engenharia, da administração, do policiamento e do comportamento humano não estão contribuindo para deixá-lo mais seguro²⁰.

A prioridade no trânsito deve ser a vida do cidadão e não a arrecadação. A multa atingiu seu *trade off* no aspecto econômico, porém quanto à sua finalidade de reeducar o condutor/infator, seu *trade off* será alcançado no momento em que menos multas forem aplicadas. É necessário que o Detran/SP busque uma fonte de receita exclusiva junto ao orçamento público, como ocorre com a educação e a saúde, e não atrelada às multas, para se obter o trânsito seguro²¹.

¹⁷ BRASIL. Secretaria da Fazenda e Planejamento. Coordenadoria Administração Financeira. Departamento de Finanças do Estado. Centro de Previsão e Acompanhamento da Receita Orçamentária do Estado. **Receita Orçamentária: conceitos, codificação e classificação**. Brasília, DF: Secretaria da Fazenda e Planejamento, 2018, p. 7. Disponível em: https://www.fazenda.sp.gov.br/SigeoLei131/Paginas/ArquivosLC/LC_131_Receitas2019.pdf. Acesso em: 7 jan. 2022.

¹⁸ SÃO PAULO. Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://portal.fazenda.sp.gov.br/servicos/ipva/Paginas/Multas-de-transito-MILT-e-Renainf.aspx>. Acesso em: 20 set. 2024.

¹⁹ SILVA, Regis Rafael Tavares da. **Contribuição à tomada de decisão para a integração dos Municípios brasileiros ao Sistema Nacional de Trânsito**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007, p. 76. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/1814/1/2007_dis_rtsilva.pdf. Acesso em: 7 jan. 2022.

²⁰ MARQUES, Érico Veras; MACHADO, Marco Aurélio. Identificação dos fatores relevantes na decisão da alocação dos recursos econômicos visando um trânsito seguro. **Revista de Administração Pública – RAP**, Rio de Janeiro, v. 44, n. 6, p. 1379-1404, nov./dez. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/txbdW8rCcjRBkhj9zdMhRXq/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 7 jan. 2022, p. 1383.

²¹ *Ibidem*, p. 1384-1385.

Por outro lado, para compensar o custo do Detran/SP, o desconto no valor da multa fomenta o pagamento, diminuindo os casos de inadimplimento do cidadão; o momento da arrecadação é antecipado para a primeira notificação, não precisando aguardar até o final do processo administrativo para arrecadar; e há a diminuição de gastos com os Correios e com o papel e os insumos, já comentados.

O desafio do Detran/SP, como da Administração Pública em geral, é de prestar o serviço público de qualidade para o cidadão com o menor custo possível. Como se chegar ao ponto ótimo de eficiência ante a escassez dos recursos? Acredita-se que TIC desenvolvidas no setor público, como o Sistema de Notificação Eletrônica, contribuem para sanar a pergunta elaborada.

Assim, na análise econômica do direito, Pareto entende a eficiência quando ocorre ganho para um indivíduo sem causar prejuízos ou perdas para os demais. Os critérios usados por Vilfredo Pareto para alcançar o ótimo de Pareto são a avaliação do bem-estar social e da maximização da riqueza.

–o bem-estar social associado a um estado x é maior que o de um outro estado y se e somente se há, em x , pelo menos um indivíduo com bem-estar maior do que em y e não há outro indivíduo que tenha um nível de bem-estar inferior; ou seja, um estado é superior a outro se é possível aumentar o bem-estar de pelo menos um indivíduo sem prejudicar os demais (Superioridade de Pareto);

–o bem-estar de uma sociedade é máximo se não existe outro estado tal que seja possível aumentar o bem-estar de um indivíduo sem diminuir o bem-estar dos demais; isto é, não há forma de melhorar a situação de um, sem prejudicar a situação dos outros (Ótimo de Pareto).

Em última instância, o critério proposto por Pareto revelou os limites entre os quais é possível estabelecer comparações de bem-estar social, sem o recurso a valores morais. Aplicado esse critério, a Eco-nomia Política preservaria, enquanto ciência, sua neutralidade ética²².

Em Kaldor-Hicks, tem-se a eficiência como uma compensação, ou seja, os autores admitem a existência da eficiência mesmo quando alguns têm seu bem-estar social diminuído, porém recebem uma compensação pela perda.

Amartya Sen critica as teorias utilitaristas dos economistas citados anteriormente por compreender que não atendem aos critérios da distributividade, ou seja,

²² GARCIA, Fernando. Os Economistas. In: PARETO, Vilfredo. **Manual da Economia Política**. Tradução de João Guilherme Vargas Netto. São Paulo: Nova Cultural, 1996, p. 12-13. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1268541/mod_resource/content/1/pareto%20%281996%29%20manual%20de%20economia%20politica.pdf. Acesso em: 13 dez. 2021.

Pareto e Kaldor-Hicks buscam a maximização do bem-estar e não a maximização da distribuição do bem-estar total²³.

[...] questões administrativas pressupõe regramentos econômicos, a eficiência de seus atos é ponto essencial para auferir sua aplicabilidade. A conveniência de sua destinação para o alcance de sua finalidade sempre deverá ser objeto de apreciação no processo de escolha da ferramenta que melhor se adequa ao alcance da finalidade pública²⁴.

Paulo Modesto compreende que a ação da atividade administrativa conjuga dois aspectos para atingir a eficiência: a racionalização e otimização no uso dos meios e a satisfação dos resultados da Administração Pública. A ideia principal do primeiro aspecto é da economicidade. Já o segundo aspecto traz em destaque a preocupação com a qualidade do agir administrativo, pois irá refletir na satisfação ou não do cidadão com o serviço prestado.

Assim, a eficiência é compreendida como qualidade em dois aspectos, no sentido da economicidade, para se alcançar o máximo de utilidade com o recurso disponível, e no sentido de se obter resultados satisfatórios ou excelentes para o cidadão²⁵.

Na administração gestora não é cabível mais o mero legalismo, a eficiência tornou-se fundamental para se alcançar o ponto ótimo no serviço público, como é a disponibilidade do serviço de notificação eletrônica do auto de infração de trânsito. Os benefícios do SNE para o cidadão e para o Detran/SP compensam os seus custos.

5. CONCLUSÃO

Verificou-se no trabalho que o Sistema de Notificação Eletrônica é fruto de tecnologias novas em comunicação e informação que culminaram nas mudanças normativas, desde a Carta Ibero-americana e o Código de Trânsito Brasileiro até várias normas administrativas do Contran. A Carta Ibero-americana não visa o uso da tecnologia em si, mas em utilizá-la como meio para diminuir as desigualdades sociais, promovendo a inclusão digital e a igualdade de condições aos cidadãos.

²³ NIED, Paulo Sérgio. O conceito de eficiência econômica e a ruptura do contrato de sociedade. In: ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI, 21., 2012, Uberlândia. **Anais** [...]. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2012, p. 4297-4314. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=21be9a4bd4f81549>. Acesso em: 27 dez. 2021.

²⁴ DIAS, Jean Carlos; COIMBRA, Felipe Augusto Hanemann. Análise econômica do direito administrativo brasileiro: considerações sob a perspectiva da formulação de políticas públicas. **Meritum** – Revista de Direito da Universidade FUMEC, Belo Horizonte, v. 13, n. 2, p. 420-444, jul./dez. 2018, p. 440. Disponível em: <http://revista.fumec.br/index.php/meritum/article/view/6570>. Acesso em: 3 jun. 2021.

²⁵ MODESTO, Paulo. Notas para um debate sobre o princípio da eficiência. **Revista do Serviço Público**, Brasília, DF, vol. 51, n. 2, p. 105-120, abr./jun. 2000, p. 113. Disponível em: <https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/328/334>. Acesso em: maio/junho 2021.

As TIC mudaram as relações, possibilitando o surgimento do direito do cidadão de se comunicar de maneira eletrônica com a Administração Pública, direito reconhecido e declarado na Carta Ibero-americana, que alcança o cidadão dentro e fora do território nacional, e ainda trouxe o conceito de governo eletrônico, entendido como sinônimo de Administração Pública.

Verificou-se que a acessibilidade do cidadão ao Sistema de Notificação Eletrônica decorre da obrigatoriedade da adesão dos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito aos dados do sistema gerenciados e administrados pelo Denatran. O Detran/SP disponibiliza os sites da própria Autarquia e do Poupatempo para conceder acesso amplo aos cidadãos do Estado.

O Detran/SP não eliminou a notificação em papel, permanecendo inalterada sua comunicação com aqueles que não têm acesso à internet ou que optaram por não aderir ao Sistema de Notificação Eletrônica. Ressalta-se que, embora a entidade administre dois tipos de notificação, eletrônica e papel, para o cidadão a forma de comunicação será apenas uma. Optando pela notificação eletrônica, cessará as notificações em papel. Se, a qualquer tempo, cancelar a notificação eletrônica, retornará a recebê-la em papel. Para o cidadão os tipos de notificação não são cumulativos, deve-se escolher entre uma e outra forma de comunicação com a Autarquia.

Conclui-se que as diferenças entre as notificações eletrônica e em papel são, especialmente, o tempo para solucionar o conflito, o desconto e o direito de apresentar defesa ou recurso. Enquanto a via papel é morosa e burocrática, a eletrônica é rápida e dinâmica; o desconto na penalidade pela notificação em papel corresponde a 20%, podendo o infrator apresentar defesa ou recurso; já na via eletrônica, o desconto é de 40%, desde que o infrator se reconheça culpado e renuncie ao direito de apresentar defesa ou recurso.

A adesão é feita com o número do Renavam e alcança todos os veículos cadastrados em nome do proprietário. Aqueles que possuem CNH e não são proprietários de veículos não conseguem efetuar a adesão ao Sistema de Notificação Eletrônica. Nesses casos, o acesso dependerá que o proprietário do veículo, ao receber a multa, indique o condutor por formulário próprio.

Constatou-se que o benefício do § 1º do artigo 284 do Código de Trânsito Brasileiro trata somente do aspecto econômico da penalidade de trânsito, não exigindo nenhum critério quanto aos pontos acumulados pela CNH. Caberá ao infrator notificado eletronicamente elaborar a melhor estratégia diante de sua situação fática, caracterizando na análise econômica do direito a teoria dos jogos simultâneos.

O cenário compõe-se da situação de fato do infrator com seu histórico de pontos na sua CNH e a proposta legal do desconto no valor da multa. A escolha ou jogada de um infrator/jogador não interferirá na jogada de outro. Cada um buscará, pela análise racional, chegar à melhor escolha que lhe garanta o máximo de utilidades.

Assim, o desconto e a renúncia ao direito de apresentar defesa ou recurso poderá ser um benefício ou um custo dependendo da escolha estratégica adotada

pelo cidadão, pois como a penalidade de trânsito tem natureza dúplice: multa e sistema de pontos que afetam o direito de dirigir, o cidadão somente chegará ao seu *trade off* se conjugar esses dois aspectos da multa.

Quanto aos benefícios apontados no trabalho, conclui-se que apresentam mais vantagens que os custos levantados. Dentre os benefícios apontados, destaca-se a interação entre os órgãos e as entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sendo prescindível a comunicação e a partilha de dados entre os entes públicos para o sucesso e a qualidade do Sistema de Notificação Eletrônica.

Entre os custos, apurou-se que o valor das penalidades de trânsito integra o orçamento público. Quanto mais multas forem autuadas, menos seguro é o trânsito, porém, essa arrecadação financia o seu custo elevado, já que inexistente verba pública destinada especificamente para o trânsito. A visão arrecadatória e não humanista da multa contraria sua finalidade de reeducar o condutor/infrator.

Constatou-se no trabalho que os economistas também buscam o sentido da eficiência que melhor atenda aos serviços públicos. Destaca-se o entendimento de Paulo Modesto, em que eficiência é a qualidade do serviço, sendo esta compreendida pela economicidade e o agir da Administração Pública para satisfazer ao interesse do cidadão.

Conclui-se que a notificação eletrônica é meio de comunicação entre o cidadão e o Detran/SP de modo rápido, dinâmico, econômico e que satisfaz aos anseios dos cidadãos por solucionar os conflitos de modo célere e menos burocrático, sendo fruto das inovações tecnológicas de informação e de comunicação e das mudanças no ordenamento jurídico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Maycon Costa; HAMDY, Nile William Fernandes. Análise do procedimento de notificação de autuação do Detran. **Multidebates**, Palmas, v. 4, n. 3, p. 51-66, 28 set. 2020. Disponível em: <http://revista.faculdadeitop.edu.br/index.php/revista/article/view/247/223>. Acesso em: 25 nov. 2021.

BRASIL. Constituição Federal (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 2 maio. 2021.

BRASIL. **Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo**. Disponível em: <https://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/cidadao/infracoes/home#modal>. Acesso em: 2 maio. 2021.

BRASIL. **Departamento Nacional de Trânsito**. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/@@search?Subject%3Alist=DENATRAN>. Acesso em: 24 maio. 2021.

BRASIL. **Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos**. Disponível em: <https://m.correios.com.br/enviar/precisa-de-ajuda/arquivos/contratos-formalizados-ate-fevereiro-de-2020/anexo-franqueamento-autorizado-de-cartas-fac/view>. Acesso em: 2 maio. 2021.

BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 622, de 06 de setembro de 2016. Estabelece o Sistema de Notificação Eletrônica. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 49, 08 set. 2016. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/23530361/do1-2016-09-08-resolucao-n-622-de-6-de-setembro-de-2016-23530252. Acesso em: 01 out. 2024.

BRASIL. Ministério das Cidades. Resolução nº 636, de 30 de novembro de 2016. Conselho Nacional de Trânsito. Altera a Resolução CONTRAN nº 622, de 6 de setembro de 2016, que estabelece o Sistema de Notificação Eletrônica –SNE. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, p. 75, 01 dez. 2016. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/servlet/INPDFViewer?jornal=1&pagina=75&data=01/12/2016&captchafield=firstAccess>. Acesso em: 01 out. 2024.

BRASIL. Ministério das Cidades. Deliberação nº 152, de 09 de novembro de 2016. Conselho Nacional de Trânsito. Altera a Resolução CONTRAN nº 622, de 6 de setembro de 2016, que estabelece o Sistema de Notificação Eletrônica - SNE. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, 10 nov. 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/deliberacoes/deliberacao1522016.pdf>. Acesso em: 01 out. 2024.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 4 set. 2024.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/14071.htm. Acesso em: 01 out. 2024.

BRASIL. **Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo**. Disponível em: <https://portal.fazenda.sp.gov.br/servicos/ipva/Paginas/Multas-de-transito-MILT-e-Renainf.aspx>. Acesso em: 20 set. 2021.

BRASIL. Secretaria da Fazenda e Planejamento. Coordenadoria Administração Financeira. Departamento de Finanças do Estado. Centro de Previsão e Acompanhamento da Receita Orçamentária do Estado. **Receita Orçamentária**: conceitos, codificação e classificação. Brasília, DF: Secretaria da Fazenda e Planejamento, 2018. Disponível em: https://www.fazenda.sp.gov.br/SigeoLei131/Paginas/ArquivosLC/LC_131_Receitas2019.pdf. Acesso em: 7 jan. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Pedido de Uniformização de Interpretação de Lei – PUIL 723/SP. Processo: 2017/0173205-8. Ementa: Processual Civil e Administrativo. Pedido de Uniformização de Interpretação de Lei. Juizado Especial da Fazenda Pública. Código de Trânsito Brasileiro. Auto de Infração. Notificação. Remessa Postal. Aviso de

Recebimento. Previsão Legal. Ausência. Cerceamento de Defesa e Ofensa ao Contraditório. Descaracterização. Súmula 312 do STJ. Violação. 1ª Seção; Rel. Ministro Gurgel de Faria; julgado 11/03/2020. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, 27 mar. 2020.

CARVALHO, Lucas Borges de. Governo digital e direito administrativo: entre a burocracia, a confiança e a inovação. **Revista de Direito Administrativo**, São Paulo, v. 279, n. 3, p. 115-148, 29 dez. 2020. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/82959/78898>. Acesso em: 2 jun. 2021.

CENTRO LATINOAMERICANO DE ADMINISTRACIÓN PARA EL DESARROLLO. IX Conferência Ibero-Americana de Ministros da Administração Pública e Reforma do Estado. **Carta Ibero-Americana de Governo Eletrônico**. Pucón: CLAD, 2007. Disponível em: <https://segib.org/wp-content/uploads/CartalberoamericanadeGobiernoElectronicoPort.pdf>. Acesso em: 21 maio 2021.

DIAS, Jean Carlos; COIMBRA, Felipe Augusto Hanemann. Análise econômica do direito administrativo brasileiro: considerações sob a perspectiva da formulação de políticas públicas. **Meritum** – Revista de Direito da Universidade FUMEC, Belo Horizonte, v. 13, n. 2, p. 420-444, jul./dez. 2018. Disponível em: <http://revista.fumec.br/index.php/meritum/article/view/6570>. Acesso em: 3 jun. 2021.

DIEFENTHAELER, Morgana Garibaldi. **As formas de remessa das notificações no processo administrativo de imposição de penalidade de multa de trânsito**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/184203>. Acesso em: 2 maio 2021.

FERNANDES, Felipe. Razão e apologia no argumento da Aposta de Pascal. **Cadernos Espinosanos**, São Paulo, n. 31, 2014, p. 144-155. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/epinosanos/article/view/83346/97381>. Acesso em: 10 nov. 2021.

GARCIA, Fernando. Os Economistas. In: PARETO, Vilfredo. **Manual da Economia Política**. Tradução de João Guilherme Vargas Netto. São Paulo: Nova Cultural, 1996. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1268541/mod_resource/content/1/pareto%20%281996%29%20manual%20de%20economia%20politica.pdf. Acesso em: 13 dez. 2021.

GONÇALVES, Everton das Neves; SILVA, Marco Aurélio Souza da. A judicialização do direito à saúde no constitucionalismo brasileiro: escassez, custo e eficiência econômico-social. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, Santa Maria, v 13, n. 1, 2018, p. 238-264. Disponível em: <file:///C:/Users/User/Downloads/29084-155276-1-PB.pdf>. Acesso em 08/06/2021.

GONÇALVES, Everton das Neves; STELZER, Joana. Princípio da eficiência econômico-social no direito brasileiro: a tomada de decisão normativo-judicial. **Sequência**, Florianópolis, n. 68, p. 261-290, jun. 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/seq/a/TrgnvCDbV5tPRJmRP8J673S/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 4 set. 2024.

GUIMARÃES, Patrícia Borba Vilar; GARCIA, Thiago. A eficiência como objeto de desenvolvimento. **Revista Jurídica da Ufersa**, Mossoró, v. 3, n. 5, p. 21-44, jan./jun. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufersa.edu.br/index.php/rejur/article/view/8565/10078>. Acesso em: 4 set. 2024.

LIMA, Daniel da Silva. **Consensualidade na Administração Pública**: um olhar sobre a aplicação de penas pela ocorrência das infrações ambientais em face de entes federativos, por órgãos pertencentes da Administração Pública do Estado de São Paulo, sobre o prisma da eficiência econômica. 2018. Monografia (Curso de Pós-Graduação Lato Sensu) – Escola Superior da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, São Paulo, 2018. Disponível em: <http://201.20.9.72/cgi-bin/wxis.exe?IsisScript=phl83.xis&cipar=phl83.cip&lang=por>. Acesso em: 31 maio 2021.

MARQUES, Érico Veras; MACHADO, Marco Aurélio. Identificação dos fatores relevantes na decisão da alocação dos recursos econômicos visando um trânsito seguro. **Revista de Administração Pública – RAP**, Rio de Janeiro, v. 44, n. 6, p. 1379-1404, nov./dez. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/txbdW8rCcJRBkhj9zdMhRXq/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 7 jan. 2022.

MEIRELES, Fernando. Teoria da escolha racional: limites e alcances explicativos. **Revista Eletrônica de Ciências Sociais – CAOS**, Salvador, v. 3, n. 22, p. 52-61, dez. 2012. Disponível em: <http://www.cchla.ufpb.br/caos/n22/7.%20teoria%20da%20escolha%20racional.%20fernando%20meireles.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2021.

MESQUITA, Kamila. Evolução do governo eletrônico no Brasil e a contribuição das TIC na redefinição entre governo e sociedade. **Comunicologia**, Brasília, DF, vol. 12, n. 2, p. 174-195, jul./dez. 2019. Disponível em: <https://portalrevistas.ucb.br/index.php/RCEUCB/article/view/10900>. Acesso em: 26 nov. 2021.

MODESTO, Paulo. Notas para um debate sobre o princípio da eficiência. **Revista do Serviço Público**, Brasília, DF, vol. 51, n. 2, p. 105-120, abr./jun. 2000. Disponível em: <https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/328/334>. Acesso em: maio/junho 2021.

MORAES, Fausto Cruzeiro de. **Processo Administrativo Eletrônico**: plano de implantação na Controladoria Geral do Estado de Goiás. 2016. Dissertação (Mestrado em Administração Pública em Rede Nacional) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2016. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/items/fb55b519-2c2e-4dbf-9312-033b33b6768f>. Acesso em: 4 set. 2024.

NIED, Paulo Sérgio. O conceito de eficiência econômica e a ruptura do contrato de sociedade. In: ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI, 21., 2012, Uberlândia. **Anais** [...]. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2012, p. 4297-4314. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=21be9a4bd4f81549>. Acesso em: 27 dez. 2021.

OLIVEIRA FILHO, Rubens Martins de. **O desvirtuamento da natureza jurídica das multas de trânsito**: a ilegalidade da exigência do pagamento como requisito para o licenciamento dos veículos e o aumento do caráter monetário em detrimento da função pedagógica. 2014. Monografia (Graduação em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/27675/1/2014_tcc_rmoliveirafilho.pdf. Acesso em: 6 jan. 2022.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. Da administração pública burocrática à gerencial. **Revista do Serviço Público**, Brasília, DF, vol. 47, n. 1, p. 7-40, jan./abr. 1996. Disponível em: <https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/702>. Acesso em: 31 maio 2021.

PORTO, Antônio Maristrello; GAROUPA, Nuno. **Curso de Análise Econômica do Direito**. São Paulo: Atlas, 2020.

SÃO PAULO (Estado). **Lei Complementar nº 1.195, de 17 de janeiro de 2013**. Transforma o Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN em autarquia, e dá providências correlatas. São Paulo: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 2013. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2013/lei.complementar-1195-17.01.2013.html>. Acesso em: 01 out. 2024.

SILVA, Regis Rafael Tavares da. **Contribuição à tomada de decisão para a integração dos Municípios brasileiros ao Sistema Nacional de Trânsito**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/1814/1/2007_dis_rrtsilva.pdf. Acesso em: 7 jan. 2022.

TELLO, Diana Carolina Valencia; LIMA, Edilson Vitorelli Diniz. A administração pública nas sociedades da informação e do conhecimento. **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, v. 262, p. 145-177, jan./abr. 2013. Disponível em: <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/28319/8903-19555-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 20 nov. 2021.

WARPECHOWSKI, Ana Cristina Moraes. Racionalidade limitada: origem e evolução. **Revista Jurídica Luso Brasileira**, Lisboa, ano 4, n. 4, 2018, p. 129-161. Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/4/2018_04_0129_0161.pdf. Acesso em: 20 nov. 2021.