



**POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS
COMANDO DA ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
DIRETORIA DE ENSINO E PESQUISA
MBA EM GESTÃO DE POLÍCIA OSTENSIVA**



MATHEUS VINICIUS DA SILVA LUIZ

**GESTÃO EFICIENTE DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO:
implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e
falta de licenciamento no Estado de Goiás**

GOIÂNIA-GO

2024

MATHEUS VINICIUS DA SILVA LUIZ

**GESTÃO EFICIENTE DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO:
implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e
falta de licenciamento no Estado de Goiás**

Artigo Científico apresentado como exigência para conclusão da disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso da Pós-Graduação de MBA em Gestão de Polícia Ostensiva do Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás, sob a orientação do Prof. Especialista Daniel Freire Rezende.

GOIÂNIA-GO

2024

**GESTÃO EFICIENTE DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO:
implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e falta
de licenciamento no Estado de Goiás**

**EFFICIENT MANAGEMENT OF TRAFFIC ENFORCEMENT:
Implementation of concurrent citation for speeding and lack of licensing in the State of
Goiás**

Matheus Vinicius da Silva Luiz (a)¹

Daniel Freire Rezende (a)²

Resumo

Este estudo teve como objetivo investigar estratégias para uma gestão eficiente da fiscalização de trânsito em Goiás, com foco na possível implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e falta de licenciamento. A metodologia proposta incluiu análise histórica das penalidades de trânsito, avaliação dos impactos econômicos e estatísticos esperados da implementação dessa medida e exame das estratégias e políticas relacionadas. A pesquisa buscou oferecer uma visão integrada e abrangente dos desafios e oportunidades envolvidos na introdução dessa nova abordagem de fiscalização. Por meio da análise detalhada desses aspectos, espera-se fornecer percepções valiosas para orientar a tomada de decisão das autoridades de trânsito em Goiás, contribuindo para uma gestão mais eficaz e alinhada às demandas da sociedade.

Palavras-chave: Gestão Eficiente; Fiscalização de Trânsito; Autuação Concomitante; Impactos Econômicos; Estratégias de Fiscalização.

Abstract

This study aims to investigate strategies for efficient traffic enforcement management in Goiás, focusing on the possible implementation of concurrent citation for speeding and lack of licensing infractions. The proposed methodology will include a historical analysis of traffic penalties, evaluation of the expected economic and statistical impacts of implementing this measure, and examination of related strategies and policies. The research aims to provide an integrated and comprehensive understanding of the challenges and opportunities involved in introducing this new enforcement approach. Through detailed analysis of these aspects, valuable insights are expected to guide decision-making by traffic authorities in Goiás, contributing to more effective management aligned with societal demands.

Keywords: Efficient Management; Traffic Enforcement; Concurrent Citation; Economic Impacts; Enforcement Strategies.

¹ Aluno do Curso de Formação de Oficiais – 47ª Turma, MBA em Gestão de Polícia Ostensiva do Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás, Email: matheusv116@gmail.com. Telefone: (62)99158-9644.

² Orientador. Professor da Especialização em Polícia e Segurança Pública do Comando da Academia de Polícia Militar. Graduado em Direito e Especialista em Direito Penal e Processo Penal. Telefone: (62)98117-4635.

1 INTRODUÇÃO

É evidente que vivemos uma revolução tecnológica e a cada dia inovações disruptivas substituem ou facilitam a atividade humana. É certo que a pessoa ou a instituição que não avançar em tecnologia estará fadada à ineficiência. Com a temática trânsito não é diferente, os carros autônomos são uma realidade, os próprios motoristas exigem semáforos inteligentes e os aplicativos de georreferenciamento já nos orientam *online* como evitar trechos congestionados, por exemplo.

A fiscalização, como um dos pilares fundamentais para se garantir a segurança no trânsito, não parou no tempo, embora as iniciativas com uso de tecnologia da informação ainda sejam tímidas. Vislumbra-se, no entanto, oportunidade de melhoria significativa e de eficiência nos procedimentos de fiscalização da infração relacionada à falta de licenciamento anual baseada na integração com a fiscalização eletrônica já implantada nas vias para a fiscalização da velocidade, principalmente, mas não exclusivamente.

O sistema normativo atual permite a fiscalização da infração do art. 230, V, do Código de Trânsito Brasileiro no desdobramento alusivo ao licenciamento, através de equipamentos eletrônicos? Seria possível, também do ponto de vista jurídico, a autuação da infração de licenciamento concomitantemente à autuação de excesso de velocidade? Quais seriam os impactos econômicos e financeiros decorrentes da implantação de fiscalização eletrônica do licenciamento? E as consequências político-estratégicas?

Visa, portanto, a presente pesquisa, levantar os elementos normativos e técnicos capazes de subsidiar a decisão das autoridades de trânsito na implantação juridicamente válida e economicamente viável de novo método complementar de fiscalização do licenciamento anual.

Ademais, insta pontuar que diante do tema apresentado mister se faz levantar certas indagações que serão respondidas no decorrer do trabalho, nesse sentido, o problema central deste estudo reside na falta de estudos abrangentes da evolução histórica das penalidades de trânsito a partir do uso de tecnologia e sua gestão. Desse modo, as transformações normativas e entendimentos jurisprudenciais ao longo do tempo podem impactar significativamente a fiscalização de trânsito a partir da implementação de autuações concomitantes, no presente trabalho especificamente a de excesso de velocidade, simultaneamente à falta de licenciamento.

Diante disso, o propósito é fornecer uma visão integrada que contribua para uma gestão eficiente da fiscalização de trânsito, considerando os aspectos históricos, econômicos, tecnológicos e estratégicos, visando uma abordagem equilibrada e alinhada às demandas da

sociedade e às políticas públicas relacionadas à autuação concomitante para excesso de velocidade e falta de licenciamento no Estado de Goiás. Vale destacar que em média, 40% dos proprietários de veículos estão com pendências no licenciamento, ao passo que excesso de velocidade é a autuação mais efetuada no Brasil, segundo os dados da Secretaria Nacional de Trânsito -SENATRAN.

O presente trabalho tem como objetivo geral investigar e compreender estratégias para uma gestão eficiente da fiscalização de trânsito por meio do uso de tecnologia na atualidade. Além disso, os objetivos específicos são estes: evidenciar a evolução histórica da legislação de trânsito; avaliar os reflexos da implementação da autuação concomitante para excesso de velocidade e falta de licenciamento pelo Estado de Goiás, analisando a integração de inovações tecnológicas na fiscalização de trânsito; e, finalmente, examinar as estratégias e políticas relacionadas à autuação concomitante.

Cumprido destacar que o presente trabalho se justifica devido a necessidade de compreender a evolução histórica das penalidades. Nesse sentido, ao analisar as mudanças nas normativas e entendimentos judiciais ao longo do tempo, busca-se avaliar como essas transformações impactam também a abordagem da Polícia Militar de Goiás –PMGO- em autuações concomitantes para excesso de velocidade e falta de licenciamento. Logo, esta análise oferecerá esclarecimentos a respeito das razões por trás das modificações nas políticas de trânsito, proporcionando uma visão informada para aprimorar a gestão e a aplicação efetiva da lei nas rodovias do Estado.

Por fim, vale ressaltar que o presente trabalho será composto por uma revisão teórica, com base em publicações acadêmicas acerca do tema proposto, bem como metodologia, resultados e discussões, além da conclusão.

2 REVISÃO TEÓRICA

Inicialmente, destaca-se que o presente estudo visa abordar a necessidade de explorar a integração da tecnologia para autuação concomitante na fiscalização de trânsito pelo Estado de Goiás, por meio de seus órgãos de infraestrutura, trânsito e a PMGO. A falta de uma análise detalhada sobre o desenvolvimento e implementação de radares/câmeras eletrônicas para consulta e autuação impede a Administração de aproveitar ao máximo as inovações tecnológicas disponíveis.

Além disso, a ausência de uma análise histórica compromete a capacidade da Administração Pública de antecipar e adaptar-se eficientemente a mudanças normativas e

tecnológicas, o que pode comprometer a eficácia desse modo de fiscalização de trânsito e resultar em possíveis prejuízos ao Estado. Ao longo deste tópico, serão abordados os seguintes segmentos relacionados ao tema: gestão eficiente, conceitos, histórico, legislação atual.

2.1 GESTÃO EFICIENTE DO TRÂNSITO

Na visão de renomados gestores, gestão pode ser definida como um conjunto de atividades que envolvem o planejamento, a organização, a direção e o controle dos recursos disponíveis em uma organização. Essa prática visa alcançar os objetivos estabelecidos de maneira eficaz e eficiente, garantindo o bom funcionamento e a sustentabilidade do empreendimento. Sob essa perspectiva, a gestão se torna fundamental para a condução e o sucesso das operações de trânsito, permitindo a adaptação às demandas sociais e a maximização dos resultados (Maximiano, 2012).

Na Constituição da República Federativa do Brasil (CFRB), são estabelecidos os princípios essenciais para a administração do trânsito no país. De acordo com os artigos 21, inciso IX, e 24, inciso VI, cabe à União e aos Estados a competência para legislar sobre o trânsito e o transporte. Além disso, o artigo 144, inciso III, determina que os órgãos de segurança pública, incluindo aqueles responsáveis pelo trânsito, devem zelar pela segurança dos cidadãos. Por fim, o artigo 182, inciso II, destaca a importância de integrar a ordenação do trânsito à política de desenvolvimento urbano, visando garantir a mobilidade das pessoas e a circulação de mercadorias. Esses dispositivos da Constituição delineiam as bases legais que orientam a gestão do trânsito no Brasil, ressaltando sua relevância para a segurança e o progresso da mobilidade (BRASIL, 1988).

De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2016) em seu Guia Básico para Gestão Municipal de Trânsito (1ª edição), gerir envolve administrar ou dirigir uma instituição, negócio, país ou região por um determinado período. Nesse sentido, a pessoa que dirige ou gerencia uma instituição, negócio, país ou região durante esse tempo é denominada gestor. No contexto da gestão de trânsito, um gestor supervisiona uma entidade do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) para garantir a circulação de bens e pessoas com padrões adequados de acessibilidade, mobilidade, segurança, fluidez e qualidade de vida. Portanto, a gestão de trânsito envolve a otimização de recursos humanos, materiais e financeiros para resolver os problemas de trânsito municipais, visando reduzi-los ou eliminá-los.

A gestão pública difere da gestão privada, pois deve seguir princípios além da eficiência econômica, como transparência, inclusão, participação social e sustentabilidade

ambiental. Hoje em dia, a gestão pública enfrenta o desafio de promover o desenvolvimento econômico e social, considerando a sustentabilidade ambiental e a inclusão social (DENATRAN, 2016).

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro, a autoridade de trânsito é o dirigente máximo do órgão executivo dentro do SNT ou pessoa expressamente credenciada por ele. Portanto, a autoridade estadual de trânsito assume o papel de gestor de trânsito no Estado. Um gestor de trânsito é, acima de tudo, um gestor público, focando no bem público e nas necessidades da população. Para ser reconhecida como autoridade legalmente constituída, a autoridade de trânsito deve ser nomeada por meio de um ato administrativo, permitindo o exercício de várias competências, como estabelecer prioridades, representar a entidade executiva de trânsito municipal, alterar fluxos de trânsito e emitir notificações de autuação e penalidade (Brasil, 1997).

A gestão envolve pelo menos três etapas básicas: planejamento, execução e controle. Desse modo, o planejamento envolve definir o futuro da entidade de trânsito, estabelecer metas, entender propósitos e objetivos, e determinar ações para alcançá-los. Esse processo inclui identificar questões-chave de trânsito, avaliar recursos disponíveis, estabelecer objetivos de curto e longo prazo e selecionar ações para atingi-los (DENATRAN, 2016).

O artigo Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil de Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, destaca a complexidade do ambiente urbano e a necessidade de políticas eficazes para lidar com questões como congestionamento, segurança viária e sustentabilidade. Além disso, o artigo aborda perspectivas futuras para a gestão do trânsito, incluindo a implementação de tecnologias inovadoras e estratégias de planejamento urbano (Carvalho, 2016).

Logo, a partir dessas reflexões, é evidente que a gestão do trânsito é um elemento crucial para o desenvolvimento urbano sustentável e a qualidade de vida da população, além da necessidade de o gestor buscar inovações tecnológicas.

2.2 CONCEITOS, HISTÓRICO E EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

É inegável que o avanço da tecnologia tem impactado significativamente a maneira como as pessoas vivem. Essa influência se estende desde os meios de comunicação até as ferramentas utilizadas para organizar a sociedade. Da mesma forma, o trânsito e a mobilidade viária não poderiam escapar dessa transformação. Nesse sentido, a tecnologia de radares,

semáforos e câmeras emergem como aliados cruciais na gestão do trânsito, regulando o fluxo de veículos, mitigando congestionamentos e prevenindo acidentes.

2.2.1 CONCEITOS

Inicialmente cumpre diferenciar as infrações concomitantes, as infrações concorrentes e as infrações simultâneas. Nesse sentido, para o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), são consideradas infrações concorrentes aquelas em que o cometimento de uma infração resulta na ocorrência simultânea de outra. Por exemplo, ao ultrapassar pelo acostamento (art. 202) e transitar com o veículo pelo acostamento (art. 193), há uma relação de consequência entre as duas infrações, uma vez que a ultrapassagem pelo acostamento implica necessariamente no trânsito do veículo por esse local.

Nestes casos, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) determina a aplicação do princípio da especificidade, no qual o agente de trânsito deve lavrar apenas um auto de infração, pela conduta que melhor caracteriza a manobra observada. A título de ilustração, caso o acostamento tenha sido utilizado exclusivamente para a ultrapassagem, a autuação ocorre com base no artigo 202, caso contrário, baseia-se no artigo 193, todos do CTB (MBFT, 2022).

Por outro lado, são consideradas infrações concomitantes aquelas em que o cometimento de uma infração não implicará necessariamente no cometimento de outra. Por exemplo, ao deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar um ciclista (art. 220, XIII, do CTB) e não manter a distância de 1,50m ao ultrapassar uma bicicleta (art. 201 do CTB). Em tais situações, o artigo 266 prevê a aplicação de todas as multas de trânsito em que o infrator incorreu, sem distinção (MBFT, 2022).

Por fim, em síntese, as infrações simultâneas concorrentes estão relacionadas a ações que não são independentes, sendo aplicado o princípio da especificidade, onde apenas a conduta mais específica é autuada. Por outro lado, as infrações simultâneas concomitantes referem-se a ações autônomas ou independentes entre si, que merecem autuação para ambas, conforme previsto no artigo 266 do CTB, em outras palavras, as infrações simultâneas concomitantes seguem a regra estabelecida pelo artigo 266 do CTB, enquanto as infrações simultâneas concorrentes são uma exceção a essa regra (MBFT, 2022).

Em segundo plano, vale conceituar acerca das infrações por excesso de velocidade e ausência de licenciamento. Destarte, o conceito da infração, bem como o valor da multa e as penalidades relacionadas ao excesso de velocidade são definidos pelo Código de Trânsito

Brasileiro (CTB), em seu artigo 218. O CTB classifica o excesso de velocidade em três categorias, cada uma com sua pontuação e multa específicas. De acordo com o código, o motorista pode ser autuado por exceder a velocidade máxima permitida para o local, medida por instrumentos adequados, em diversas situações, como: ultrapassar em até 20% do limite máximo; ultrapassar de 20% a 50% do limite máximo; ou ultrapassar mais de 50% do limite máximo (Cippollini, 2022).

Quanto às penalidades, a multa por excesso de velocidade até 20% acima do limite é considerada infração média (quatro pontos na CNH), com multa simples de R\$ 130,16. Para o excesso de velocidade de 20% a 50% acima do limite, a infração é considerada grave (cinco pontos na CNH), com multa simples de R\$ 195,23. Já para o excesso de velocidade acima de 50%, a infração é considerada gravíssima (sete pontos na CNH), com multa multiplicada por três, totalizando R\$ 880,41, além da suspensão da CNH de dois a oito meses e a obrigação de realizar um curso de reciclagem. Em relação à multa por excesso de velocidade de até 20% e à possibilidade de conversão da multa em advertência por escrito, o artigo 267 do CTB estabelece as regras gerais para essa conversão. Esta opção permite que o condutor receba apenas uma notificação de advertência, sem a aplicação da multa, desde que não tenha cometido nenhuma outra infração nos últimos 12 meses (Cippollini, 2022).

Por fim, a autuação por ausência de licenciamento veicular, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ocorre quando um veículo é flagrado em circulação sem possuir o devido licenciamento anual obrigatório. O Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV é um documento que comprova que o veículo está em conformidade com as normas de segurança e ambientais estabelecidas pelas autoridades competentes. Segundo o artigo 230, inciso V, do CTB, a falta de licenciamento é considerada uma infração grave, sujeita a penalidades que incluem multa e medida administrativa de remoção do veículo para o depósito, até que a situação seja regularizada. O licenciamento veicular é essencial para garantir a segurança no trânsito e a regularização do veículo perante os órgãos de fiscalização, sendo de responsabilidade do proprietário manter essa documentação em dia (Brasil, 1997).

2.2.2 HISTÓRICO E EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

A regulamentação do trânsito no Brasil tem enfrentado desafios significativos ao longo do tempo, adaptando-se continuamente para incorporar as inovações tecnológicas resultantes do progresso industrial e dos avanços científicos.

Inicialmente a legislação de trânsito no Brasil tem origem em 27 de outubro de 1910, após treze anos da chegada do primeiro automóvel ao país, foi promulgado o Decreto nº 8.324, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Posteriormente, o Decreto Legislativo nº 4.460, de 11 de janeiro de 1922, abordou questões como a construção de estradas, proibição da circulação de carros de boi, regulamentação da carga e largura máxima dos veículos, introduzindo também o termo "mata-burros" para designar pontes destinadas a evitar a passagem de animais sem prejudicar o tráfego de automóveis (Gonçalves, 2017).

Durante a gestão do Presidente Washington Luiz, conhecida pelo forte estímulo à construção de estradas, foi estabelecido o Decreto Legislativo nº 5.141, em 05 de janeiro de 1927, que mencionou pela primeira vez os caminhões e criou o Fundo Especial para a Construção e Conservação de estradas de rodagem federais. Ademais, o Decreto nº 18.223, de 24 de julho de 1928, composto por 93 artigos, autorizou a circulação internacional de automóveis no Brasil, introduzindo inovações relacionadas à sinalização, segurança do trânsito e atuação policial nas estradas (Silva, 2023).

Em 17 de dezembro de 1929, o Decreto nº 10.038 promulgou a convenção internacional para a circulação de automóveis, assinada em Paris em 24 de abril de 1926. Vale destacar que o primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.994, em 28 de janeiro de 1941, mas teve curta duração, sendo revogado apenas oito meses depois pelo Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, que criou o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito) (Moleta, 2015).

Por conseguinte, a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, promulgou o segundo código nacional de trânsito, composto por 131 artigos, vigente por 31 anos até a aprovação do atual CTB (Código de Trânsito Brasileiro), Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998. Por fim, este novo código trouxe diversas inovações e é composto por leis, decretos e resoluções, respeitando a hierarquia legislativa, incluindo a Constituição Federal, o CTB, a Convenção de Viena, o Acordo do Mercosul, resoluções e deliberações do CONTRAN, portarias do DENATRAN, leis, decretos e portarias estaduais e municipais (Franz, Seberino, 2012).

Ademais, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) tem sido alvo constante de alterações, com quase duas modificações por ano, impulsionadas por diversas leis. Algumas decorrem da conversão de medidas provisórias, destacando a relevância do tema para os cidadãos. No entanto, as alterações que afetam as regras de fiscalização costumam gerar maior repercussão, embora persistam desafios na padronização dos procedimentos operacionais

durante a fiscalização, bem como na sistematização das informações nos bancos de dados oficiais vinculados ao licenciamento de veículos (Rezende, 2022).

O movimento viário no Brasil ao longo dos anos tem crescido devido a diversos fatores, dentre eles o aumento do número de veículos, seja de passeio ou de transporte de cargas, sendo este crescimento impulsionado e influenciado por diversos fatores, principalmente sociais, econômicos e políticos. Nesse ponto, percebe-se que a busca pela produção de veículos melhores e mais eficazes evoluiu bastante ao longo dos anos, isso se deu com o fim de atender aos anseios do público (De Brito, Marques, 2023).

3 METODOLOGIA

Para responder às questões levantadas sobre a fiscalização do licenciamento veicular em conjunto com a autuação por excesso de velocidade e seus impactos econômicos, financeiros e político-estratégicos, adotamos uma metodologia abrangente e multidisciplinar. Inicialmente, realizamos uma pesquisa de campo em órgãos governamentais responsáveis pelo trânsito em Goiás, como o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-GO), a Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO) e a Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (GOINFRA). Essa etapa incluiu visitas presenciais para entrevistas estruturadas com gestores e técnicos responsáveis, além de observações diretas das práticas e procedimentos adotados em relação à fiscalização eletrônica do licenciamento e do excesso de velocidade.

Durante as visitas aos órgãos do governo, foram coletadas informações relevantes sobre políticas públicas, programas de fiscalização, gestão de infraestrutura viária, acidentes de trânsito, entre outros aspectos pertinentes à gestão do tráfego em Goiás. A pesquisa de campo permitiu uma compreensão aprofundada da realidade local, identificando desafios, boas práticas e oportunidades de melhoria na gestão de trânsito.

Paralelamente à pesquisa de campo, foi realizada uma revisão bibliográfica criteriosa, abrangendo livros, artigos científicos, legislações, relatórios técnicos e outras fontes de informação relevantes sobre gestão de trânsito, segurança viária, políticas públicas e tecnologias aplicadas ao tráfego. A revisão bibliográfica forneceu subsídios teóricos sólidos para embasar a análise dos dados coletados na pesquisa de campo, contribuindo para uma interpretação crítica dos resultados e a formulação de conclusões consistentes.

Além da pesquisa de campo nos órgãos do governo, como DETRAN-GO, PMGO e GOINFRA, esta investigação adotou uma abordagem qualitativa para analisar os dados coletados. Isso significa não apenas a observação dos números e estatísticas relacionadas ao

trânsito, mas também uma compreensão mais profunda dos aspectos subjetivos e contextuais que influenciam a gestão do trânsito em Goiás e possível implantação da tecnologia estudada. Para isso, foram empregadas técnicas de análise de conteúdo, que possibilitam a identificação de padrões, tendências e perspectivas nos dados obtidos por meio de entrevistas, relatórios e documentos.

A metodologia deste estudo envolveu a aplicação de questionários a especialistas no campo da segurança viária e da gestão de trânsito. Nesse sentido, esses questionários foram elaborados de forma a abordar aspectos relevantes relacionados à implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e falta de licenciamento no Estado de Goiás. Além disso, foram utilizados mecanismos de gestão, tais como a matriz GUT (Gravidade, Urgência e Tendência) e a matriz SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats), para analisar os fatores internos e externos que podem influenciar a viabilidade e os impactos dessa implementação. Essas ferramentas permitiram uma avaliação abrangente e estruturada dos aspectos positivos e negativos envolvidos, auxiliando na tomada de decisões e no planejamento de ações futuras.

Essa metodologia permitiu não apenas quantificar os resultados, mas também compreender os contextos em que surgem, as percepções dos envolvidos e os desafios enfrentados na gestão do trânsito. Essa abordagem mais holística e aprofundada não apenas ampliou nossa compreensão dos problemas enfrentados pelos órgãos de trânsito em Goiás, mas também forneceu uma base sólida para a formulação de recomendações e propostas de implementação tecnológica.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados obtidos nesta pesquisa abordam três aspectos fundamentais relacionados à introdução de novos métodos de fiscalização de trânsito no Estado de Goiás. Inicialmente, foi investigada a viabilidade jurídica da autuação por falta de licenciamento sem a presença do agente de trânsito, destacando os desafios e interpretações legais associados a essa prática. Em seguida, foram examinados os impactos decorrentes da adoção de novos métodos, tanto do ponto de vista econômico quanto em termos de segurança viária e eficácia na aplicação da lei.

Por fim, foram consideradas as implicações político-estratégicas dessa medida, incluindo seu efeito nas políticas públicas de trânsito, na gestão governamental e nas relações institucionais entre os órgãos envolvidos. Os resultados apresentados oferecem uma perspectiva abrangente e embasada sobre os desafios, oportunidades e consequências

relacionados à modernização da fiscalização de trânsito em Goiás, além de entrevista com gestores da área e questionário com especialistas na área.

4.1 POSSIBILIDADE JURÍDICA

Inicialmente, insta salientar que no contexto do trânsito brasileiro, é fundamental que os veículos estejam devidamente registrados e licenciados para circular em vias públicas. Desse modo, a não observância dessa exigência configura infração, conforme estabelecido no artigo 230, inciso V, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sujeitando o proprietário a penalidades como multa de R\$ 293,47 e a atribuição de 7 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) (Brasil, 1997).

Outrossim, até o dia 1º de janeiro de 2023, a verificação de infrações relacionadas ao licenciamento de veículos dependia exclusivamente da abordagem direta do veículo pelo agente de fiscalização, o que impedia a autuação em casos de licenciamento vencido sem essa abordagem presencial. No entanto, essa regra foi modificada com a publicação da Resolução 985/22 pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que introduziu o novo Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito. Logo, desde o dia 2 de janeiro de 2023, tornou-se possível identificar e autuar infrações de licenciamento sem a necessidade de interação direta com o veículo, conforme estabelece o referido manual (MBFT, 2022).

Como pode-se notar em decisão do Egrégio Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, do ano de 2019, o entendimento jurisprudencial era que houvesse a abordagem policial, conforme legislação anterior:

RECURSO INOMINADO. DETRAN/RS E MUNICÍPIO DE GRAVATAÍ. SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR. IRREGULARIDADE DO PROCEDIMENTO DE AUTUAÇÃO. NECESSIDADE DE ABORDAGEM DO VEÍCULO. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. SENTENÇA MANTIDA. Caso concreto em que o autor foi autuado por duas infrações de trânsito (ultrapassar o sinal vermelho art. 208, do CTB; e transitar sem licenciamento art. 230, inc. V, do CTB), sem que houvesse a abordagem do veículo. E; **conforme legislação de regência, para que haja autuação por falta de licenciamento é necessária a abordagem. Assim, o Auto de Infração decorrente da falta de licenciamento foi anulado pela decisão de primeiro grau.** Insurgência do recorrente apenas em relação ao pleito indenizatório por danos morais. DANO MORAL – [...] MANUTENÇÃO DA SENTENÇA - Assim, na forma do artigo 46 da Lei nº 9.099/95 e em atenção aos critérios de celeridade, simplicidade, informalidade e economia processual elencados... no artigo 2º da mesma lei, confirma-se a sentença em segunda instância, constando apenas da ata, com fundamentação sucinta e dispositivo, servindo de acórdão a súmula do julgamento. RECURSO DESPROVIDO. UNÂNIME. (Recurso Cível Nº 71008074916, Segunda Turma Recursal da Fazenda Pública, Turmas Recursais, Relator: Mauro Caum Gonçalves, Julgado em 27/02/2019).

Nesse sentido, a mudança significa que os agentes de fiscalização têm autorização para consultar as informações do veículo no sistema informatizado e, ao identificar atraso no licenciamento, estão habilitados a aplicar a penalidade correspondente, mesmo sem uma abordagem presencial ao proprietário do veículo.

Ademais, a ficha de fiscalização, referente à tipificação resumida "Conduzir o veículo registrado que não esteja devidamente licenciado", baseia-se no supramencionado dispositivo, artigo 230, V, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Vale pontuar que tal infração é considerada gravíssima, acarretando multa e a medida administrativa de remoção do veículo, conforme estabelecido na parte geral do manual. Desse modo, compete aos órgãos ou entidades de trânsito estaduais e rodoviários aplicar esta penalidade, atribuindo 7 pontos ao infrator.

Ademais, para garantir a efetividade da fiscalização, é fundamental que o veículo seja considerado licenciado após o cumprimento das exigências legais, com a inserção das informações do exercício vigente nos sistemas informatizados. Destarte, em casos de fiscalização em unidade federativa diferente da de registro, devem ser considerados os calendários de licenciamento estabelecidos pela Resolução do CONTRAN nº 110/2000. A ficha de fiscalização também contempla informações complementares sobre o calendário de fiscalização do licenciamento anual de veículos transitando em UF diferente da do registro, estabelecendo datas específicas para início da fiscalização de acordo com o algarismo final da placa. Essas medidas visam garantir a regularização e a segurança no trânsito, contribuindo para a redução de infrações e acidentes.

Em síntese, é importante destacar que atualmente a constatação da infração pode ser realizada sem a necessidade de abordagem direta ao veículo, permitindo que os agentes de fiscalização autuem com base em consultas a sistemas informatizados, bem como por meio de radares ou câmeras de fiscalização. No entanto, é crucial ressaltar que existem situações específicas em que a autuação não deve ser efetuada, como quando o veículo é transportado como carga ou quando há impedimentos para consultar os sistemas e confirmar o licenciamento.

4.2 IMPACTOS DA IMPLEMENTAÇÃO

Em primeiro plano, insta destacar que a implementação de autuações concomitantes para infrações por excesso de velocidade e falta de licenciamento no Estado de Goiás é um avanço significativo para a promoção da segurança nas vias e a regularização da frota veicular.

Considerando que o excesso de velocidade é um dos principais fatores de risco para a ocorrência de acidentes de trânsito, é fundamental adotar medidas eficazes que desencorajem essa prática e reforcem o cumprimento da legislação. Ademais, tal política não apenas contribui para reduzir os riscos nas estradas, mas também fomenta uma maior conscientização e responsabilidade entre os condutores.

No contexto do CTB, as penalidades para o excesso de velocidade variam de acordo com o percentual em que a velocidade excede o limite estabelecido para a via. Desde infrações médias até gravíssimas, as multas e os pontos na CNH são proporcionais à gravidade da infração, visando desencorajar comportamentos de risco por parte dos condutores. Nesse ínterim, a autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e falta de licenciamento visa não apenas coibir o desrespeito aos limites de velocidade, mas também garantir a regularização dos veículos que circulam pelas vias.

Em segundo plano, vale salientar que ao abordar duas questões essenciais de uma só vez amplia a eficácia da fiscalização e contribui para a redução de acidentes e a melhoria da segurança no trânsito. O número expressivo de infrações relacionadas ao licenciamento no Estado de Goiás de 27.001 (multas aplicadas), conforme registrado no período de 2022 a 2023, evidencia a necessidade de ações efetivas para enfrentar essa problemática. Nesse sentido, a implementação da autuação concomitante surge como uma resposta estratégica para enfrentar esse desafio, ao mesmo tempo em que fortalece a fiscalização do excesso de velocidade (Zignet, 2023). Esse número sugere a existência de uma lacuna na regularização dos veículos e a necessidade de ações mais efetivas por parte das autoridades de trânsito.

Associando a fiscalização do excesso de velocidade à regularização do licenciamento no Estado de Goiás buscará não apenas punir os infratores, mas também promover a conscientização e a responsabilidade dos condutores quanto à manutenção adequada de seus veículos. Dessa forma, a medida não se limita a aplicar sanções, mas também visa educar e prevenir infrações futuras, contribuindo para um trânsito mais seguro e organizado.

A matriz GUT (Gravidade, Urgência e Tendência) é uma ferramenta de priorização utilizada para identificar e classificar os problemas ou situações de forma a determinar qual deve ser a ordem de resolução. Aplicando-a a implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e falta de licenciamento no Estado de Goiás:

Gravidade: Impacto na segurança viária. Consequências financeiras para os condutores e para o Estado. Repercussão na imagem e credibilidade dos órgãos de trânsito.

Urgência: Necessidade de redução dos acidentes de trânsito causados pelo excesso de velocidade e pela falta de licenciamento. Pressão da opinião pública por medidas mais efetivas de fiscalização. Requisitos legais e prazos para implementação das autuações concomitantes.

Tendência: Tendência crescente de infrações de trânsito relacionadas ao excesso de velocidade. Expectativa de aumento na arrecadação do Estado com a regularização dos veículos. Crescente demanda por políticas públicas voltadas para a segurança viária e o cumprimento das normas de trânsito.

Com base nessas análises, pode-se priorizar a implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e falta de licenciamento como uma medida urgente e de grande necessidade, com tendência de impacto positivo na segurança viária e na arrecadação do Estado.

De acordo com a gerente de operação da GOINFRA, da Diretoria de Segurança Viária, a abordagem nas rodovias visa não apenas a aplicação de multas, mas também uma abordagem educativa. A gerente destaca que há uma preocupação em conscientizar os motoristas sobre os riscos e reforçar a importância de uma conduta segura no trânsito. Aduz ainda, que ao longo das operações, foram identificados pontos críticos, muitas vezes relacionados a questões de traçado da via ou imprudência dos condutores. Afirma que a instalação de equipamentos tem auxiliado na identificação desses problemas e na busca por soluções. Assim, a equipe está empenhada em promover melhorias contínuas na segurança viária, buscando sempre aprimorar as ações e estratégias para garantir um trânsito mais seguro para todos.

Ademais, considerando os resultados favoráveis obtidos nas entrevistas realizadas para este estudo, evidencia-se um cenário propício para a implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e falta de licenciamento no Estado de Goiás. Nesse sentido, as análises e opiniões dos entrevistados convergem para a viabilidade técnica e operacional dessa medida, destacando os potenciais benefícios em termos de fiscalização mais eficaz e melhoria da segurança viária. Além disso, a receptividade por parte dos gestores e a percepção de que essa implementação poderia contribuir significativamente para a regularização dos veículos e a redução de infrações reforçam a pertinência dessa medida.

Logo, ao enfrentar esses desafios de maneira adequada, o Estado de Goiás e a Polícia Militar poderão colher os benefícios de uma fiscalização de trânsito mais eficiente e contribuir para a promoção da segurança viária e regularização dos veículos em suas vias.

4.3 CONSEQUÊNCIAS POLÍTICO-ESTRATÉGICAS

Em primeiro lugar a implementação da autuação concomitante para infrações de excesso de velocidade e falta de licenciamento pode gerar debates políticos sobre questões como a distribuição dos recursos arrecadados com as multas, a eficácia das políticas de fiscalização e a relação entre o poder público e os cidadãos no contexto do cumprimento das leis de trânsito. Essas questões político-estratégicas precisam ser consideradas cuidadosamente durante o processo de implementação e acompanhamento das autuações concomitantes. De acordo com o Subcomandante do Comando de Policiamento Rodoviário da PMGO, em entrevista para o presente trabalho, do ponto de vista jurídico, não há impedimentos para a fiscalização nesse sentido.

Conforme entrevista realizada com o atual Comandante do Batalhão de Trânsito da PMGO, a implementação da autuação concomitante para infrações de trânsito representa uma melhoria significativa no processo de fiscalização, tornando-o mais automatizado e eficiente, semelhante às infrações como furar o sinal vermelho ou realizar conversões à direita em avenidas específicas de Goiânia. O entrevistado ressalta a importância de estruturar esse sistema, tanto em termos de infraestrutura quanto de recursos humanos, enfatizando as constantes operações realizadas não apenas na capital, mas também no interior do estado. Para o comandante, essa busca por estruturação é essencial para melhorar o trânsito, complementando o trabalho humano já realizado. Além disso, ele destaca a necessidade de Goiás acompanhar a evolução de outros estados nesse sentido, a fim de garantir a segurança no trânsito e a segurança pública como um todo.

Para melhor demonstração dos resultados obtidos através das entrevistas com gestores dos órgãos de trânsito, vale instrumentalizar a análise de SWOT, uma ferramenta desenvolvida para análise do ambiente, a mesma visa auxiliar na gestão e planejamento da organização, facilitando a compreensão da posição estratégica da empresa dentro do contexto em que está inserida. Essa análise ambiental se desdobra em duas partes distintas: o Ambiente Interno, que engloba as Forças e Fraquezas, e o Ambiente Externo, que abrange as Oportunidades e Ameaças (Araújo, 2015).

Forças: Potencial para redução significativa de infrações de trânsito e acidentes, promovendo a segurança viária. Maior fiscalização e cumprimento das normas de trânsito, demonstrando compromisso com a ordem pública. Possibilidade de aumento da arrecadação do Estado por meio da regularização dos automóveis. Melhoria na organização e na eficiência dos processos de fiscalização e autuação.

Fraquezas: Possível resistência por parte de alguns setores da população, especialmente aqueles que podem ser afetados pelas multas. Necessidade de investimentos em tecnologia e capacitação de agentes de trânsito para implementar e manter o sistema de autuação concomitante. Possibilidade de sobrecarga dos órgãos responsáveis pela fiscalização de trânsito devido ao aumento do volume de autuações.

Oportunidades: Melhoria da imagem do governo estadual perante a população, demonstrando compromisso com a segurança pública. Potencial para estabelecer parcerias com empresas de tecnologia para desenvolver soluções inovadoras de fiscalização de trânsito. Possibilidade de incentivar os motoristas a regularizarem seus veículos, contribuindo para a redução do número de veículos irregulares nas vias.

Ameaças: Possíveis contestações legais ou judiciais por parte dos infratores, o que pode gerar atrasos ou impedimentos na aplicação das autuações. Risco de resistência política por parte de grupos de interesse que possam ser impactados pela medida. Necessidade de garantir a transparência e a justiça na aplicação das autuações para evitar a perda de confiança da população no sistema de fiscalização de trânsito.

Por conseguinte, para avaliar a percepção dos profissionais envolvidos na fiscalização e gestão do trânsito sobre recentes mudanças legislativas e tecnológicas, foi aplicado um questionário detalhado a uma série de agentes públicos e privados atuantes em diversas esferas políticas e regiões do Brasil. As perguntas abordaram aspectos críticos como a esfera de atuação política, se a atividade do respondente está mais voltada para o trânsito urbano ou rural, e as funções específicas dentro do contexto do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Vale pontuar que foram entrevistados 25 profissionais da área de trânsito, provenientes de diversas unidades da federação, incluindo maior representatividade de Goiás, mas também com participantes do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Pará, Santa Catarina, Distrito Federal e São Paulo, alguns com experiência específica em trânsito rodoviário, enquanto outros possuem experiência no trânsito urbano.

Além disso, o questionário investigou a receptividade dos profissionais à implementação da fiscalização eletrônica para infrações como a condução de veículos não licenciados, conforme facilitado pela Resolução nº 985/2022 do CONTRAN, que permite autuações sem abordagem direta.

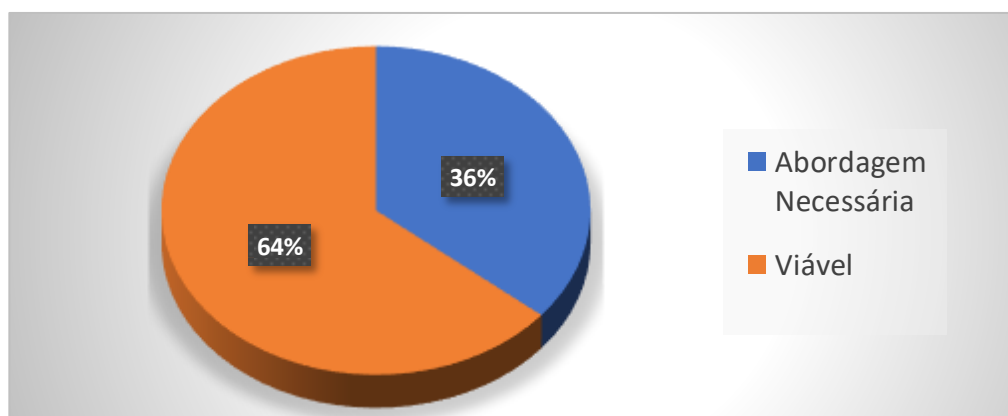
Ademais, a pesquisa também explorou a influência dos altos índices de inadimplência de imposto sobre a propriedade de veículos automotores -IPVA- e licenciamento na viabilidade de sistemas eletrônicos de fiscalização, procurando entender se tais índices representam uma barreira significativa à eficácia dessas tecnologias.

Este questionário buscou não apenas captar as diversas opiniões e experiências dos profissionais da área, mas também fundamentar análises críticas sobre a evolução das políticas de trânsito no Brasil.

Nesse sentido, explorou-se desde a esfera política de atuação até a viabilidade de fiscalização eletrônica de infrações sem abordagem direta, possibilitada pela nova legislação.

Desse modo, abaixo está o gráfico que ilustra as opiniões sobre a fiscalização eletrônica do licenciamento sobre a necessidade de abordagem ou a possibilidade da não abordagem ao veículo:

Gráfico 1- Opiniões sobre Fiscalização Eletrônica do Licenciamento

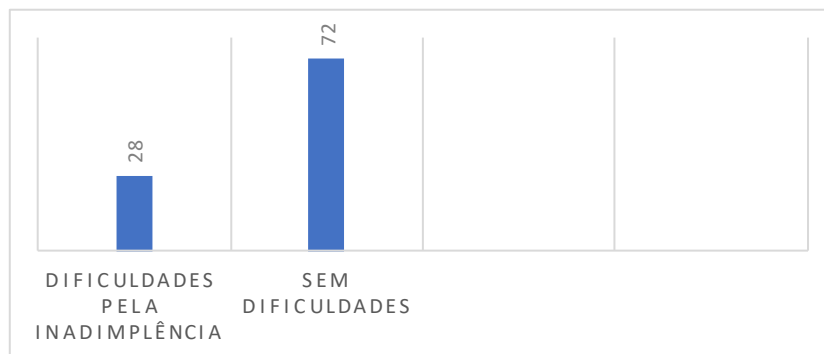


Fonte: O autor (2024).

Conforme os dados coletados: 64% dos profissionais consideram viável a fiscalização eletrônica do licenciamento. Além disso, 36% acreditam que, mesmo com a alteração no Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, a abordagem seria necessária para interromper a conduta infracional. Esse gráfico oferece uma visualização clara das diferentes percepções em relação à fiscalização eletrônica e à necessidade de abordagem direta.

Outrossim, o gráfico abaixo mostra as opiniões dos agentes fiscalizadores sobre se os altos índices de inadimplência poderiam trazer dificuldades para a implantação de sistemas eletrônicos de fiscalização:

Gráfico 2- Opiniões sobre as dificuldades de implementação de sistemas eletrônicos devido à inadimplência



Fonte: O autor (2024).

Dessa forma, 28% dos agentes fiscalizadores acreditam que a alta inadimplência poderia trazer dificuldades para implementação da autuação concomitante para excesso de velocidade e falta de licenciamento. Ademais, 72% dos agentes fiscalizadores não veem a inadimplência como um obstáculo para a implantação desses sistemas. Assim sendo, o gráfico acima evidencia uma divisão de opiniões entre os fiscalizadores, indicando uma complexidade no impacto da inadimplência nas estratégias de fiscalização eletrônica.

Por fim, vale pontuar que o questionário dirigido a profissionais de gestão e fiscalização do trânsito revelou perspectivas importantes sobre a adoção de tecnologias de fiscalização e as recentes mudanças legislativas. Os resultados mostram um apoio considerável à tecnologia para melhorar a eficácia da fiscalização, mas também preocupações com sua implementação prática, especialmente em cenários de alta inadimplência. Logo, este estudo ressalta a necessidade de diálogo contínuo entre legislação, tecnologia e prática administrativa para uma gestão de trânsito eficiente e equitativa.

Diante disso, os dados coletados respaldam a perspectiva de que a autuação concomitante pode representar um avanço importante na gestão do trânsito em Goiás, promovendo uma maior conformidade com as normas de trânsito e, conseqüentemente, um ambiente viário mais seguro e organizado.

5 CONCLUSÃO

Inicialmente, insta salientar que a falta de adoção tecnológica pode levar à ineficiência, e no contexto do trânsito, carros autônomos, semáforos inteligentes e aplicativos de georreferenciamento são algumas das inovações que transformam a mobilidade urbana. Desse modo, a fiscalização do trânsito, como um pilar fundamental da segurança viária, precisa acompanhar essas mudanças. Este trabalho investigou a viabilidade jurídica e operacional da

autuação por falta de licenciamento sem a presença física do agente de trânsito no Estado de Goiás, integrada à fiscalização eletrônica de excesso de velocidade.

Assim, a análise mostrou que a Resolução 985/22 do CONTRAN permite a autuação por falta de licenciamento através de equipamentos eletrônicos, superando desafios e interpretações legais anteriores. Essa mudança representa um avanço significativo, pois possibilita uma fiscalização mais abrangente e eficiente.

A adoção de novos métodos de fiscalização, especialmente a autuação concomitante de excesso de velocidade e falta de licenciamento, foi analisada sob diferentes perspectivas. Nesse sentido, os impactos econômicos e financeiros indicam que a medida pode aumentar a arrecadação estatal, contribuindo para a melhoria da infraestrutura viária.

Ademais, do ponto de vista da segurança viária, a combinação dessas autuações pode reduzir acidentes e a circulação de veículos irregulares. Vale destacar, que as entrevistas com gestores e especialistas corroboraram a viabilidade técnica e operacional das novas medidas de fiscalização. Desse modo, foi identificado um consenso sobre os benefícios esperados em termos de segurança e eficiência na aplicação da lei. Contudo, a implementação bem-sucedida requer investimentos em tecnologia e capacitação dos agentes de trânsito.

Por conseguinte, as implicações político-estratégicas destacam que a implementação da autuação concomitante pode fortalecer a imagem do governo estadual, demonstrando um compromisso com a segurança pública. No entanto, é crucial considerar as possíveis resistências e contestações legais, além de garantir a transparência na aplicação das autuações. A aceitação por parte dos gestores e a percepção positiva dos entrevistados indicam um cenário favorável para a adoção dessas novas práticas.

Por fim, para expandir essa discussão e otimizar a fiscalização, recomenda-se a realização de estudos futuros que investiguem os efeitos a longo prazo e as percepções dos motoristas sobre essas práticas. Além disso, sugere-se que os resultados e recomendações deste trabalho sejam enviados aos gestores do Estado de Goiás, contribuindo assim para a formulação de políticas públicas mais eficazes e alinhadas com as necessidades dos cidadãos.

Em suma, a pesquisa atingiu seus objetivos ao investigar estratégias para uma gestão eficiente da fiscalização de trânsito em Goiás. A integração de tecnologias de fiscalização eletrônica com autuações por excesso de velocidade e falta de licenciamento mostrou-se juridicamente viável e economicamente vantajosa. As análises fornecem uma base sólida para a tomada de decisões políticas e administrativas, visando um trânsito mais seguro e organizado. A modernização da fiscalização, aliada a um planejamento estratégico bem estruturado, poderá

trazer benefícios significativos, promovendo um ambiente viário mais seguro e eficiente para todos os usuários das vias.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, J. C. Análise de swot: uma ferramenta na criação de uma estratégia empresarial. In: **V Simpósio de Educação Unisalesiano**, 10, 2015, São Paulo/SP. Anais [...], SP: 2015.

BRASIL, **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito**. [Edição de 2022].

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em 20 fev. 2024.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm, acesso em 20 fev. 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. 2016.

CENSO DE TRÂNSITO ZIGNET/UNICAMP. **Multas e infrações de trânsito**. Disponível em: <https://www.zignet.com.br/estudo/multas>. Acesso em: 28 abr. 2024.

CIPPOLLINI, Tiago. **Multa de Trânsito por Excesso de Velocidade e os principais pontos para a anulação da autuação** (Atualizado 2022). Disponível em: <https://tiagocipp.jusbrasil.com.br/artigos/574637043/multa-de-transito-por-excesso-de-velocidade-e-os-principais-pontos-para-a-anulacao-da-autuacao-atualizado-2022>. Acesso em 03 nov. 2022.

DA COSTA, Francisco Lozzi. **Devido processo legal no direito administrativo de trânsito: autuação de trânsito**. *Etic-encontro de iniciação científica-issn 21-76-8498*, v. 13, n. 13, 2017.

DE BRITO, Clóvis Fernandes; MARQUES, Willian Miguel. O Código de Trânsito Brasileiro e a Polícia Militar. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, v. 9, n. 11, p. 2297-2312, 2023.

FRANCHINI, Rafael; OLIVEIRA, Wagner. Gestão do Trânsito: Desafios e Perspectivas para as Cidades Brasileiras. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, n. 3, p. 553-571, 2019. Franz, Cristine Maria; Seberino, Jose Roberto Vieira. *A História do Trânsito e Sua Evolução*. 2012.

GONÇALVES, C. A. **Legislação de Trânsito: Teoria e Prática**. Editora Atlas. 2017.

GUIA BÁSICO PARA GESTÃO MUNICIPAL DE TRÂNSITO. Brasília-DF: **Denatran**, 2016. 1ª edição, 55p.

MAXIMIANO, A. C. A. (2012). **Introdução à administração**. Atlas.

MOLETA, Paulo. **A origem do trânsito e do CTB. Uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito.** Disponível em: <http://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>. Acesso em 05 mar. 2024.

REZENDE, Daniel Freire. **Liberação de veículo retido para o saneamento de irregularidade: subsídios para a padronização de procedimentos operacionais no âmbito da Polícia Militar do Estado de Goiás.** 2022.

SILVA, Gustavo Henrico Wosch. **Trânsito: Um Perigo Anunciado.** 2023.

SOUZA, T. L. **Código de Trânsito Brasileiro comentado.** Editora Saraiva. 2018.

TJRS. **Segunda Turma Recursal da Fazenda Pública.** Turmas Recursais. Relator: Mauro Caum Gonçalves. Julgado em 27 fev. 2019. JusBrasil, 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-rs/684616163>. Acesso em: 28 abr. 2024.