

ANÁLISE DO PROCESSO DE GESTÃO DOS AUTOS DE INFRAÇÃO CANCELADOS POR ÓRGÃOS EXECUTIVOS E RECURSAIS DE TRÂNSITO DE GOIÁS, LAVRADOS PELA POLÍCIA MILITAR DE GOIÁS NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2017

ANALYSIS OF THE MANAGEMENT PROCESS OF THE INFRINGEMENT CARS CANCELED BY GOIÁS TRANSIT EXECUTIVE BODIES AND RESOURCES, LAVRADOS BY THE GOIÁS MILITARY POLICE IN THE SECOND HALF OF 2017

GONÇALVES, Alexsander de Carvalho¹
SANCHES, Clives Pereira²

RESUMO

A presente pesquisa analisou o processo de gestão dos autos de infração cancelados por órgãos executivos e recursais de trânsito do Estado de Goiás, lavrados pelo Batalhão de Trânsito, Batalhão Fazendário e Comando do Policiamento Rodoviário durante o segundo semestre de 2017. Para tanto, foram utilizadas legislações, doutrinas e entrevistas realizadas com servidores lotados nos respectivos batalhões, bem como, nos órgãos de trânsito envolvidos no processo de gestão dos autos de infração, em âmbito executivo e recursal, onde foram abordados questionamentos sobre o assunto. Buscou-se conhecer as rotinas administrativas relativas ao processamento dos autos de infração em cada um dos Batalhões escolhidos. Nos resultados, verificou-se que apesar da existência de legislação específica acerca da necessidade de comunicação entre as JARÍ's e as respectivas entidades executivas de trânsito e executivas rodoviárias (representadas pelos Batalhões da PMGO previamente selecionados), o comando legal inerente ao tema em questão vem sendo negligenciado, posto que, inexistem mecanismos formais de comunicação entre tais órgãos, com a finalidade precípua de minorar a ocorrência de problemas verificados, que se repetem sistematicamente. Ao final do trabalho, concluiu-se pela necessidade de criação de um programa mantido pela própria PMGO, a fim de possibilitar um controle mais efetivo dos autos de infração, bem como, das ferramentas de análise inerentes ao mesmo, já que o modelo utilizado atualmente não fornece os dados necessários para a confecção de uma análise estatística completa.

Palavras-chave: Autos de Infração Anulados. Órgãos Executivos e Recursais de Trânsito. Erros Sistemáticos. Estatística.

¹ Aluno do 45º Curso de Formação de Oficiais do Comando da Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás (CAPM) - alexsandercg@yahoo.com.br; Goiânia – GO, Novembro de 2018.

² Orientador: Especialista, professor do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás (CAPM) - clives.sanches@gmail.com; Goiânia – GO, Novembro de 2018.

ABSTRACT

The present study analyzed the process of management of the infraction notices canceled by executive agencies and transit recourses of the State of Goiás, drawn up by the Traffic Battalion, Fazendário Battalion and Highway Policing Command during the second half of 2017. For this purpose, legislations, doctrines and interviews carried out with crowded civil servants in the respective battalions, as well as, in the transit organs involved in the process of management of the infraction notices, in an executive and recursal scope, where questions were raised on the subject. It was sought to know the administrative routines related to the processing of the infraction notices in each of the chosen Battalions. In the results, it was verified that despite the existence of specific legislation on the need for communication between the JARI's and their respective executive traffic authorities and road executives (represented by the previously selected PMGO Battalions), the legal command inherent to the subject in question has been neglected, since there are no formal mechanisms for communication between such bodies, with the primary aim of alleviating the occurrence of problems that are systematically repeated. At the end of the study, it was concluded that there is a need to create a program maintained by the PMGO itself, in order to allow a more effective control of the infraction notices, as well as the analysis tools inherent to it, since the model currently used does not provide the data required for a complete statistical analysis.

Keywords: Tax assessment notices. Executive Bodies and Traffic Offices. Systematic Errors. Statistic.

1 INTRODUÇÃO

Nos dias atuais, a gestão do trânsito, é um dos maiores problemas enfrentados pelas grandes metrópoles. A cada dia, a frota de veículos aumenta de forma considerável. Razão pela qual, torna-se necessária uma melhor gestão das ferramentas utilizadas pelo Estado na otimização dos serviços relativos à essa área tão sensível.

Ao analisarmos o contexto atual das grandes metrópoles, salta aos olhos, a grande quantidade de autos de infrações de trânsito lavrados em razão da inobservância das normas legais atinentes, pelos mais variados tipos de condutores. Dentre os referidos autos de infração de trânsito, boa parte, são lavrados por Policiais Militares designados para atividades correlatas a fiscalização de trânsito.

No caso do Estado de Goiás, a situação não difere do cenário apresentado nacionalmente, haja vista, que também neste Estado, a Polícia Militar, participa diretamente da fiscalização do trânsito. Sendo o Batalhão de Trânsito, o Batalhão

Fazendário e o Batalhão Rodoviário, os órgãos da Polícia Militar com maior atuação nessa área específica.

Não obstante, é trivial o fato de que os recursos estatais não suportam a demanda exigida, razão pela qual, todas as atividades desempenhadas pelos entes públicos, devem passar por criterioso processo de gestão, a fim de otimizar sua aplicação, como também a efetividade do serviço prestado.

Desta forma, o serviço público deve atender a finalidade que dele se espera, em sua integralidade, pois, caso contrário, tratar-se-ia de verdadeiro desperdício dos recursos públicos, o que nos dias atuais não pode ser tolerado.

Diante de tais consideração, verifica-se que existe um “gargalo” no que tange a atividade de fiscalização do trânsito, o qual, está ligado a efetividade dos autos de infração lavrados pela Polícia Militar, uma vez que, observada a ocorrência de uma infração, a mesma deve ser formalizada por meio do respectivo auto de infração de trânsito, a fim de garantir a efetiva observância das regras de trânsito em vigência. Assim, entende-se que as multas de trânsito possuem um caráter punitivo e pedagógico, em razão de sua natureza administrativa.

Logo, quando um auto de infração de trânsito é anulado, em virtude de algum tipo de vício formal, ou não, essa cadeia é quebrada, não se operando a punição ou mesmo operando os efeitos do caráter pedagógico da penalidade. Deste modo, faz-se necessária uma análise do processo de gestão dos auto de infração de trânsito cancelados por órgãos executivos e recursais de trânsito do Estado de Goiás, sendo essa análise delimitada, aos autos lavrados pelo Batalhão de Trânsito, Batalhão Fazendário e Comando do Policiamento Rodoviário, no período compreendido entre os meses de julho a dezembro de 2017.

O presente artigo, cuidou em verificar a efetiva observância de uma importante ferramenta de gestão prevista no Art. 17, III do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº. 9.503/97), no qual, resta previsto comando legal direcionado as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI), conforme se segue:

Art. 17. Compete às JARI:

(...)

III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente. (BRASIL, 1997).

Em face da necessidade de aperfeiçoamento dos modelos de gestão inerentes à atividade policial, é imprescindível a verificação do efetivo cumprimento

do comando legal transcrito acima, pois, por meio da análise de problemas repetidos sistematicamente, que propiciam a anulação de auto de infração de trânsito, torna-se possível a otimização da atividade de fiscalização de trânsito inerente as unidades policiais afetas à Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO). Bem como, analisar a possibilidade e viabilidade da extensão da norma legal aos demais órgãos da esfera executiva quanto a análise das defesas prévias do Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Goiás (DETRAN/GO), Agência Goiana de Transportes e Obras (AGETOP) e nos julgamentos de segunda instância junto ao Conselho Estadual de Trânsito (CETRA).

Para tanto, foi realizada pesquisa *in loco*, nos respectivos Batalhões da PMGO já mencionados acima, bem como, nas Comissões de Defesa Prévia (CODEP) e na JARI do DETRA/GO e JARI da AGETOP, bem como, no CETRA, por meio de entrevistas e aplicação de questionários direcionados à verificação do efetivo cumprimento do comando legal contido na lei de trânsito, e a análise da possibilidade e viabilidade de sua extensão aos demais órgãos da esfera executiva e recursal dos órgãos de trânsito envolvidos neste processo, de forma lógica e dedutiva.

Durante a construção do respectivo artigo, mostrou-se necessário contextualizar o tema através da apresentação de conceitos afetos à matéria em discussão em especial, o conceito de infração de trânsito.

Não obstante, foi realizada a verificação da possibilidade e aplicabilidade da extensão dos comandos legal direcionado as JARI, transcrito em linhas recuadas, aos demais órgãos da esfera executiva e recursal do DETRA/GO e AGETOP.

E finalmente, verificou-se a necessidade e possibilidade de treinamento específico, direcionado aos policiais responsáveis pela lavratura das infrações, com base nas informações efetivamente levantadas.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

Antes de passarmos a discussão do problema apresentado, faz-se necessário a apresentação de determinados conceitos que permeiam a configuração de uma infração de trânsito. Sendo necessária a apresentação do conceito legal de

infração de trânsito, previsto no Anexo I - Dos Conceitos e Definições do CTB, conforme se segue:

Infração de Trânsito é a inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito (BRASIL, 1997).

Outrossim, o art. 161 do mesmo diploma legal, prevê que:

Art. 161 - Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX". (BRASIL, 1997).

Logo, ao verificar que as ações do condutor se amoldam as previsões contidas nas transcrições acima, tem-se que o mesmo praticou uma infração de trânsito, e por essa razão, estaria passível de uma punição, a qual, é formalizada por meio do auto de infração de trânsito, que poderá ser lavrado por Policial Militar, em razão de sua atribuição.

Da análise do conceito lexical da palavra **“auto”**, é possível extrair que o auto de infração de trânsito pode ser conceituado como **“ato solene e/ou narração escrita de um ato solene”** (Dicionário Priberam da Língua Portuguesa/2013). Deste modo, auto de infração nada mais é que o meio pelo qual o Estado registra, por escrito, a prática de uma suposta infração, o qual é revestido da autenticidade inerente ao próprio serviço público (fé-pública – presunção de veracidade, legitimidade e legalidade).

Logo, a lavratura do respectivo auto de infração, nada mais é do que a formalização de eventual prática tida por infração de trânsito, e que tem por finalidade informar ao respectivo proprietário e/ou condutor responsável, acerca da constatação da infração verificada, possibilitando assim, a indicação do real condutor, quando for o caso, e a apresentação de defesa técnica.

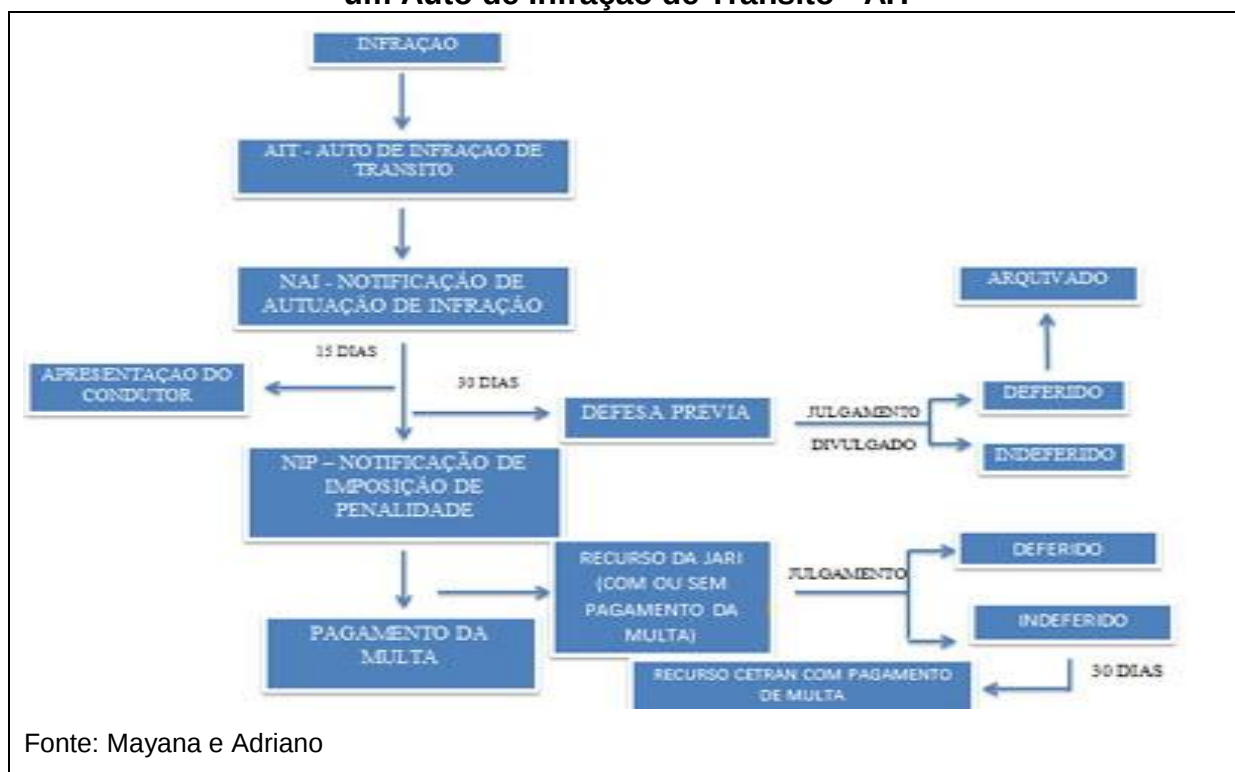
A esse respeito, temos os procedimentos previstos na Resolução n°. 619 de 2016 do CONTRAN, na qual, são estabelecidos os prazos para a efetiva entrega das notificações, de autuação e notificação de penalidade. Restam consignados ainda os prazos a serem observados pelo autor da infração, para o caso de interposição de defesa prévia e/ou recurso administrativos (BRASIL, 2016).

Diante de tais considerações, é possível situar no tempo e no espaço, a matéria abordada no presente artigo, já que, a abordagem será direcionada aos autos de infrações lavrados por determinados órgãos da Polícia Militar, com atuação na área de fiscalização do trânsito, e com competência legitimada para a lavratura de autos de infração. Os quais, estão compreendidos no último semestre de 2017.

Logo, temos que a análise prevista no Art. 17, III do CTB se dará, diretamente nos órgãos “recursais”, em vias de recurso administrativo, inerente à autos de infração lavrados pelo Batalhão de Trânsito, Batalhão Fazendário e Comando do Policiamento Rodoviário (CPR), que tiverem sido anulados em decorrência de erros sistemáticos, durante o período retromencionado.

Para melhor compreensão acerca da tramitação de um auto de infração segue abaixo um fluxograma sucinto dos andamentos que o mesmo poderá proceder.

Fluxograma do Processo de Tramitação de um Auto de Infração de Trânsito - AIT



2.2 VERIFICAÇÃO DO EFETIVO CUMPRIMENTO DO COMANDO LEGAL PREVISTO NO ART. 17, III DO CTB PELA JARI DO DETRAN E JARI DA AGETOP.

Após a necessária contextualização acerca do conceito de infração de trânsito, pois se trata de elemento essencial para compreensão do tema que abordado

no presente artigo, o próximo passo é a análise do efetivo cumprimento do comando legal contido no Art. 17, III do CTB, por parte da JARI do DETRAN/GO e JARI da AGETOP.

Para tanto, faz-se necessária a compreensão, mesmo que minimalista, de alguns aspectos inerentes a gestão de processos, haja vista que, somente com a aplicação de determinados conceitos ao caso em tela observado, poderemos obter uma posição concisa acerca do efetivo cumprimento do texto da lei em testilha, bem como, dos resultados observados em razão de sua obediência ou não.

Ao analisarmos o comando legal, temos que, em suma, compete as JARI, encaminhar aos órgãos executivos de trânsito, um *feedback* relativo a ocorrência de problemas sistemáticos que estariam ocasionando a anulação de autos de infração.

Para tanto, necessário se faz conceituar erro sistemático, uma vez que, é através de sua verificação, que deverá a JARI proceder ao envio de informações ao respectivo órgão executivo responsável pela autuação.

Lana (2007), conceitua metodologicamente erro sistemático como sendo:

“Para determinarmos a incerteza de medição de um instrumento, método ou procedimento de medição, precisamos determinar o *erro sistemático*, o *erro aleatório* e a *incerteza total* - o que é feito a partir de uma coleção de leituras. O erro sistemático é a diferença entre a média de um número considerado suficiente de medições e o resultado verdadeiro esperado.
(...)
O erro sistemático indica a tendência de um instrumento em registrar resultados sistematicamente acima ou abaixo do valor real e qual a amplitude esperada desta variação.”

Segundo Basques (2014), na análise da distinção entre erro sistemático e erro aleatório, é possível observar que o erro sistemático, geralmente é o tipo mais frequente, em geral, decorrente de problemas persistentes e de mais fácil constatação e solução. Segundo ele, o respectivo erro tem, via de regra, uma direção certa (para mais, ou para menos) e se relaciona com as variações da média. Em tese, o que o difere do erro aleatório, uma vez que, o erro aleatório, aponta para a maior variabilidade do sistema, significando o alargamento da curva de distribuição dos resultados do controle, ou seja, ao analisarmos uma quantidade específica de erros, observar-se-á erros aleatórios em menor quantidade.

Logo, em linhas gerais, estamos diante de um erro sistemático, quando na análise de um respectivo processo, determinado tipo de erro é constatado por um número de vezes que extrapola a normalidade, demonstrando inclusive certa tendência e/ou frequência. Nesses tipos de caso, a fins de tornar mais efetivo o

exercício da atividade policial, especialmente, a atividade relacionada a confecção dos autos de infração, tem-se que se torna necessário o envio de um *feedback* ao órgão executor, possibilitando que o mesmo proceda a efetiva correção do procedimento equivocadamente adotado.

Desta forma, ao ser verificada a ocorrência de problemas sistemáticos, e informa-los ao órgão responsável, a JARI não só otimiza o processo, uma vez que, a partir da correção dos respectivos problemas observados, o número de recursos apresentados tende a diminuir, como também, gera uma certa padronização no exercício da atividade correlata a fiscalização de trânsito, otimizando recursos e gerindo a aplicação dos recursos humanos e financeiros.

Destaque-se que um auto de infração anulado gera diversos prejuízos, seja no campo da má atuação, que reflete no desperdício de tempo e respectivamente de dinheiro, seja no campo pedagógico, haja vista que o condutor, mesmo flagrado na condição de infrator da lei de trânsito, não será penalizado, em razão de uma atuação “equivocada”.

2.3 VERIFICAÇÃO DA POSSIBILIDADE E APLICABILIDADE DA EXTENSÃO DA REFERIDA NORMA AOS DEMAIS ÓRGÃOS DA ESFERA EXECUTIVA E RECURSAL DO DETRAN GO, AGETOP E DO CETRAN.

Verificada a efetiva observância e aplicação do comando legal contido no Art. 17, III do CTB, bem como, suas respectivas consequências no processo de gestão do processo de análise recursal dos autos de infração, e respectivamente, na própria lavratura dos autos.

A possibilidade de extensão da norma aos demais órgãos da esfera executiva e recursal, caso fosse implementada, prescindiria de uma necessária padronização de rotinas administrativas, possibilitando assim, um controle mais efetivo e uma melhor comunicação entre os órgãos que atuam nas fases do processo em questão.

Nos dias atuais, o compartilhamento de informações, através de mídias digitais e sistemas informatizados tem facilitado de forma gradativa a implantação de um sistema de gestão padronizado. Por essa razão, a análise da possibilidade e viabilidade de extensão da norma aos demais órgãos afetos à fiscalização de trânsito dependeria, precipuamente da implementação de mecanismos que possibilitasse a

comunicação entre os respectivos entes, bem como, uma necessária padronização das rotinas administrativas correlatas ao processo em questão.

A necessidade de padronização das rotinas administrativas na PMGO já foi objeto de estudo, haja vista que, toda e qualquer instituição, seja ela público ou privada, deve priorizar a padronização de suas atividades, reduzindo os custos e otimizando a gestão dos insumos necessários.

Acerca da padronização mencionada, Andrade e Lima (2007), esclarecem que:

A polícia militar em visão ampla de organização deve ter processos de conjuntos de atividades inter-relacionadas ou interativas que transforma insumos (entradas) em produtos ou serviços (saídas), com valor para um grupo específico de clientes; Série de ações dirigidas à realização de uma meta; Qualquer atividade ou conjunto de atividades que usam recursos para transforma entradas em saídas, realizando transformação; Qualquer atividade que recebe uma entrada (*input*), agregando-lhe valor e gera uma saída (*output*) para um cliente interno ou externo.

Logo, resta evidenciado que a análise da necessidade de aplicação de um método otimizado de gestão dos processos administrativos da PMGO é matéria que exige estudos sobre o tema. A exemplo do que ocorreu quando da criação do Procedimento Operacional Padrão (POP), o qual foi criado para atender a uma exigência de padronização das atividades operacionais da instituição, otimizando a respectiva atividade através da padronização de ações operacionais em determinados casos especificados.

2.4 VERIFICAÇÃO DA NECESSIDADE E A POSSIBILIDADE DE TREINAMENTO ESPECÍFICO, DIRECIONADO AOS POLICIAIS RESPONSÁVEIS PELA LAVRATURA DAS INFRAÇÕES, COM BASE NAS INFORMAÇÕES EFETIVAMENTE ENVIADAS.

Caso seja observada a ocorrência de um alto número de problemas sistemáticos, quando dá análise dos autos de infração de trânsito, em sede recursal, os quais, denotem a inobservância de pontos sensíveis e que estejam gerando a anulação de uma quantidade razoável de autos, seria aconselhável, verificar-se-á a necessidade de treinamento específico dos agentes envolvidos.

A legislação de trânsito já foi abordada de forma interpretativa, senão vejamos:

Importantíssimo que a JARI exerça com esta competência. Constatando que determinado tipo de erro formal esteja dando origem a recursos administrativos, com fito de tornar insubsistentes uma autuação e, por fim, a própria multa por infração de trânsito, **deve o colegiado fazer a comunicação ao órgão executivo de trânsito ou rodoviário, objetivando que se corrija tal erro, ampliando a instrução e treinamento de seus agentes ou, até mesmo, solicitando providências quanto à melhora na sinalização, se for o caso.** (Gomes, 2015, pág. 18, grifo nosso).

Deste modo, observada a ocorrência de erros formais e sistemáticos, deve-se priorizar o treinamento necessário aos policiais militares lotados nos batalhões objeto da pesquisa de campo, os quais atuam na fiscalização do trânsito, pois devem ser submetidos à processos de atualizações constantes, seja pelo dinamismo da legislação de trânsito ou pelas inovações trazidas cotidianamente pela crescente automação dos procedimentos afetos a lavratura dos autos de infração.

Deste modo, a gestão de pessoas e de processos devem ser observadas também neste caso, pois a identificação de profissionais que apresentem algum tipo de dificuldade com os processos correlatos à atividade, ou mesmo, com a utilização de determinados equipamentos e sistemas, é de extrema importância, já que o material humano é sem dúvidas o principal elemento desse sistema como um todo.

Assim, na visão de Andrade e Lima (2007) as ferramentas de gestão inerentes ao mapeamento de processo são de extrema importância, devendo ser aplicadas no local onde o respectivo processo se dá. No caso em apreço, faz-se necessário a análise das rotinas administrativas utilizadas por cada órgão que compõe a efetiva análise dos autos de infração, seja na fase executiva, seja na fase recursal.

3 METODOLOGIA

Na elaboração do presente artigo, buscou confirmar, *in loco*, se os órgãos recursais, especialmente, as JARI, estão efetivamente cumprindo a previsão legal contida no Art. 17, III do CTB, bem como, se a extensão da norma legal aos demais órgãos recursais poderia ser benéfica para o processo de gestão dos autos de infração pelos órgãos de fiscalização de trânsito afetos à PMGO.

Para tanto, em sede de processo metodológico, considerando a especialidade do tema em questão, além da pesquisa bibliográfica, conforme o que já foi apresentado, optou-se pela realização de algumas entrevistas semiestruturadas,

através das quais o entrevistador, atento a um roteiro pré-estabelecido para conduzir suas ideias principais, mantendo a liberdade no que concerne a realização de perguntas e observações pertinentes ao tema, assim como conferindo aos entrevistados, igualmente, a flexibilidade necessária para se manifestarem, expondo da maneira que lhes convierem as respostas aos questionamentos efetuados.

Em razão da necessidade de um desenvolvimento lógico durante as entrevistas, foram elaborados dois roteiros de perguntas, pré-estabelecidas, os quais encontram-se no apêndice, sendo um deles direcionado aos entrevistados com atuação direta nos órgãos executivos, ou seja, policiais militares lotados nos respectivos batalhões da PMGO, elencados previamente, em razão de sua atuação afeta à fiscalização de trânsito. E o segundo direcionado aos funcionários dos respectivos órgãos recursais, que integram os quadros do DETRAN/GO, AGETOP e do CETRAN, ambos, direcionados para o mapeamento da gestão de processos.

Destaca-se que todas as entrevistas foram integralmente registradas por meio do aplicativo de celular “Gravador de Voz”.

Para se alcançar o objetivo aventado, insta destacar que os entrevistados foram selecionados de acordo com sua experiência acerca do tema em questão no âmbito do Estado de Goiás, sendo profissionais que se destacam técnica e profissionalmente em áreas estratégicas para a consecução dos objetivos delineados neste trabalho.

Dentre os profissionais capacitados, no que se refere à realização de entrevistas particularmente relacionadas aos órgãos executivos, elegeu-se três policiais militares, um de cada batalhão pré-selecionado, com atuação na área de gestão de processos internos relativos ao processamento dos autos de infração de trânsito. Bem como, no tocante aos órgãos recursais, também foram escolhidos funcionários que integram os quadros do DETRAN/GO, AGETOP e do CETRAN com atuação afeta aos procedimentos técnicos associados ao mapeamento de processos, em sede de instância recursal, dos autos de infração de trânsito.

Importante mencionar que os agendamentos das entrevistas programadas foram intermediados por oficiais da PMGO, que atuam e/ou atuaram em áreas afetas aos respectivos órgãos executivos e recursais de trânsito mencionados alhures. Necessário ainda frisar, que se optou, como forma de conferir maior substrato de informações à pesquisa, por uma análise comparativa entre os dados apresentados pelos respectivos entrevistados, a fins de legitimar as conclusões apresentadas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ainda na fase da pesquisa bibliográfica realizada, verificou-se que, em virtude de o presente trabalho abordar um tema ainda pouco explorado, não há doutrina que trate especificamente da matéria, qual seja, a gestão voltada para as rotinas administrativas inerentes aos autos de infração de trânsito anulados em virtude de problemas sistemáticos.

Assim, o estudo em questão baseou-se na legislação federal, especialmente, no CTB, já que a previsão legal acerca da principal ferramenta de otimização do processo de gestão de autos de infração está inserida no mesmo.

Deste modo, as pesquisas de campo, forneceram um vasto arcabouço de conhecimento, já que as entrevistas foram direcionadas a profissionais com atuação na área específica, ou seja, todos os entrevistados atuam diretamente no processo de gestão de autos de infração de trânsito em suas respectivas unidades militares, bem como, os civis entrevistados, atuam diretamente em áreas ligadas aos processos recursais envolvendo esses mesmos autos.

Ao iniciar o trabalho das entrevistas, em razão de informações preliminares e informais de que o CPR já possuía um sistema interno de gestão de autos de infração, inclusive, contando com levantamentos estatísticos, o mesmo foi selecionado para ser o primeiro da lista de entrevistados.

Na ocasião, a entrevista se deu na pessoa de uma praça graduada da PMGO, o qual, está lotado na Seção de Fiscalização e Atendimento (SFA) do respectivo CPR, na função de Coordenador. De acordo com o que foi observado, o respectivo órgão da PMGO, possui um sistema informatizado internos de gestão de autos de infração e uma equipe de profissionais treinados na área de estatística, o que de fato, conforme verificado, otimiza e direciona a atuação dos policiais lotados no CPR.

Todavia, em relação à gestão de autos anulados por problemas sistemáticos, não havia qualquer tipo de análise ou mesmo apontamento, sendo informado que no caso do CPR, não haveria qualquer tipo de contato direto entre o mesmo, e os órgãos recursais voltados a troca de informações acerca de autos de infração anulados em virtude de erros sistemáticos.

Um dado importante é que os autos de infração, a pouco tempo, deixaram de ser físicos, passando a ser preenchidos através de sistemas informatizados,

desenvolvido por empresa terceirizada, a qual, gere um sistema de talonários eletrônicos, e, mantém a comunicação entre os órgãos executivos e os órgãos recursais. O que na visão do entrevistado contribuiu para a otimização do serviço executivo, já que, diminui o índice de autos cancelados e/ou anulados.

Mesmo que informalmente, e sem dados concretos, haja vista a ausência de dados estatísticos inerentes ao tema, segundo o entrevistado, o volume de autos de infração anulados em virtude de erros de preenchimento eram muito superiores aos números verificados nos dias atuais, pelo que, na sua visão, a implementação do sistema informatizado contribuiu para a otimização do trabalho policial.

Ao ser questionado acerca de uma possível sugestão, o mesmo foi categórico ao afirmar que o sistema informatizado não deveria possuir intermediários, pelo que, na sua visão, deveria ser desenvolvido pelo Órgão Estadual de Trânsito, o DETRAN/GO, já que isso facilitaria não só a comunicação, como também representaria uma econômica considerável.

Diante de informações tão completas, nossa segunda entrevista foi realizada na pessoa de uma oficial lotada no Batalhão Fazendário, a qual, confirmou a ausência de comunicação entre o respectivo batalhão e os órgãos recursais do DETRAN/GO, AGETOP e CETRAN. Confirmou a existência e utilização do sistema de talonário eletrônico, e que este teria contribuído para otimização dos trabalhos desenvolvidos naquela unidade.

Já no Batalhão de Trânsito, a entrevista ocorreu na pessoa do Subcomandante daquela unidade, o qual já foi Conselheiro do CETRAN, por mais de uma vez, na condição de representante da PMGO.

Durante a entrevista refutou a existência de qualquer tipo de processo de comunicação formal entre aquele órgão executivo e os órgãos recursais no tocante a gestão de autos anulados por problemas sistemáticos, especialmente a JARI.

Confirmou as melhorias trazidas pela implantação do talonário eletrônico, o qual, segundo ele, reduziu a quase zero as ocorrências de erro de preenchimento. Descreveu a existência de um processo interno de gestão no Batalhão de Trânsito, o qual, por não ser totalmente informatizado, demanda uma atenção e tempo maiores por parte dos policiais envolvidos na área em questão, pelo que, sugeriu a criação de um sistema de talonário eletrônico, por parte da própria PMGO, posto que, desta forma, a obtenção de dados estáticos seriam melhor direcionada à atividade precípua desenvolvida pela PMGO, em sede de órgão executivo de trânsito, a exemplo do que já ocorre com o sistema do Registro de Atendimento Integrado (RAI), onde os dados

estáticos são controlados pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás, e que, são objeto de uma constante análise, para otimização da atuação policial como um todo.

Por meio das entrevistas realizadas, foi possível constatar a inexistência de comunicação formal entre os órgãos executivos e os órgãos recursais, especialmente, no tocante a gestão dos autos de infração de trânsito anulados por problemas sistemáticos.

Verificou-se ainda, uma tendência na busca pelo tratamento dos dados, através de sistemas informatizados e ferramentas de estatísticas, os quais, conforme relatado, possuem a capacidade não só de otimizar a atuação policial, como também, facilitar o acompanhamento e gestão dos autos de infração.

Em relação as entrevistas realizadas no DETRAN/GO, AGETOP e CETRAN, confirmaram-se as informações repassadas representantes dos respectivos órgãos executivos da PMGO, uma vez que, todos os entrevistados dos órgãos recursais foram enfáticos ao responderem que inexistente algum tipo de processo de comunicação formal entre os órgãos recursais e os órgãos executivos. O que de fato é inadmissível.

Verificou-se ainda que, nem todos os representantes dos órgãos recursais são favoráveis a uma possível extensão da obrigação de manter informados os órgãos executivos acerca de problemas sistemáticos que estejam causando a anulação de autos de infração. De outro norte, o órgão a que a legislação direciona expressamente esse mister, não o realiza, não tendo sido apresentada qualquer justificativa aparente para tanto.

Foi possível observar que em nenhum dos órgãos recursais existe uma seção, área, ou departamento direcionado ao trabalho de tratamento de dados e levantamentos estáticos, especialmente, no que diz respeito aos autos de infração anulados em virtude de problemas sistemáticos. As pequenas demonstrações de comunicação entre os órgãos recursais direcionadas a orientação dos órgãos executivos, pelo que pode ser observado, ocorrem informalmente na maioria das vezes.

Com isso, pode-se notar que apesar dos órgãos executivos e recursais buscarem o mesmo fim precípuo, a comunicação formal entre os órgãos é deficitária, e, em alguns casos, inexistente, e isso de fato comprova que o comando legal contido no Art. 17, III do CTB não vem sendo observado.

Em relação à extensão da referida norma aos demais órgãos recursais envolvidos no processo de gestão de autos de infração, e que, eventualmente, poderiam contribuir para com a melhoria de todo o sistema de gestão, através de uma simples comunicação formal com os órgãos executivos, apresenta-se improvável de ocorrer, inclusive pela resistência demonstrada por alguns dos entrevistados.

De outro norte, foi possível observar que a necessidade de maiores investimentos em treinamentos dos policiais com atuação nas áreas executivas é essencial, sendo mencionado por praticamente todos os entrevistados, como de extrema importância.

Verificou-se ainda que alguns batalhões da PMGO utilizam de ferramentas próprias de estatística e gerenciamento de autos, as quais agregam valor ao trabalho desempenhado pelos policiais militares, além de, auxiliar na gestão de todo o processamento de dados relativos a gestão dos autos de infração.

Deste modo, é possível constatar que o futuro da PMGO está intimamente ligado as ferramentas de gestão, especialmente, aquelas que utilizam dados estáticos para otimizar a atuação policial, sejam em âmbito ostensivo, sejam em âmbito administrativo.

5 CONCLUSÃO

Através da pesquisa sobre o tema, foi possível conhecer uma pequena parcela do universo de atuação dos Batalhões Rodoviário, de Batalhão Trânsito e Batalhão Fazendário, todos pertencentes à Polícia Militar do Estado de Goiás, e com atuação ligada diretamente a questões afetas à área do trânsito. Pôde-se ainda fazer uma breve análise sobre os mecanismos de gestão dos autos de infração em cada uma das respectivas unidades. Percebeu-se que existe uma diferença muito grande entre o modo de gestão utilizado em cada uma deles.

Não obstante, também foram verificadas as rotinas administrativas inerentes à gestão dos autos de infração no âmbito do DETRAN/GO, AGETOP E CETRAN, órgãos executivos e recursais, que também desempenham atividades inerentes a gestão de autos de infração, com atenção especial para as JARI do DETRAN/GO e da AGETOP, respectivamente.

Nas respectivas visitas aos órgãos mencionados em linhas volvidas, constatou-se que mesmo havendo previsão legal, expressa na legislação de trânsito

acerca da necessidade de troca de informações entre as JARI e os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, com a finalidade precípua de se evitar a ocorrência de problemas observados de forma sistemática pelo respectivo órgão recursal, e que estejam ocasionando a anulação de autos de infração de trânsito, isso não vem ocorrendo de fato.

Verificou-se que apesar de alegarem a existência de alguns contatos esporádicos e informais, tanto os representantes dos Órgãos Executivos, como os representantes das JARI, concordam que esse tipo de contato não seria o adequado, pois a ausência de formalidade e periodicidade, abrangem apenas problemas pontuais e específicos, não sendo possível sequer, acompanhar o desenrolar da solução encontrada, ou mesmo se o referido problema foi enfrentado.

Outro ponto importante, diz respeito a forma pela qual as infrações vêm sendo lavradas nos dias atuais, sendo lavradas por meio de talonário eletrônico disponibilizado por empresa terceirizada, a qual, praticamente mantém um elo entre órgão executivo e órgão recursal, o que de fato, afasta ainda mais os respectivos órgãos.

Dessa forma, constatou-se que a contratação de uma empresa terceirizada é na realidade um entrave, posto que, a atividade por ela desempenhada poderia estar sendo realizada pela própria PMGO. De outro norte, é de destacar que a criação de um sistema de lavratura de autos de infração pela própria PMGO, poderia aproximar os órgãos envolvidos na gestão dos autos de infração, bem como, otimizar a atividades correlatas, a exemplo do que já vem ocorrendo com o RAI, o qual, foi criado para atender as necessidades específicas dos órgãos de Segurança Pública do Estado de Goiás. Razão pela qual, sugerimos mais estudos acerca do assunto, especialmente, à criação de um sistema pela própria PMGO.

6 REFERÊNCIAS

"auto", *in* **Dicionário Priberam da Língua Portuguesa** [em linha], 2008-2013, <<https://www.priberam.pt/dlpo/auto>>. Acesso em 27-07-2018.

ANDRADE, A. R. e LIMA, J. A. de O. **Necessidade de Padronização Administrativa da Polícia Militar de Goiás sob a Luz da Gestão de Processo: Proposta de Regulamento Administrativo da Polícia Militar do Estado de Goiás. 2007.** pg. 12 e 13. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gerenciamento de Segurança Pública) - Polícia Militar do Estado de Goiás, Goiânia, 2007;

BASQUES, Silvio, **Erros sistemáticos e erros aleatórios: como diferenciá-los**. Disponível em <<http://www.qualichart.com.br/blog/erros-sistematicos-e-aleatorios-como-diferencia-los/>>. Acesso em 29 de julho de 2018;

BRASIL (1997). **Código de Trânsito Brasileiro**. 23 de setembro de 1997. Congresso Nacional, Brasília, 1997. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em 02 de agosto de 2018;

_____. BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº. 619, de 06 de setembro de 2016. Estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, de 08 de setembro de 2016, nº 173, Seção 1, pág. 46.

GOMES, Ordely Savedra. **Código de Trânsito Brasileiro Comentado e Legislação Complementar**. Ordely Savedra Gomes, 10ª Edição, Pág. 18, Curitiba, Juruá. 2015.

LANA, Carlos Roberto de Lana, em seu artigo **Metrologia -b: Erro sistemático, aleatório e incerteza total...** Disponível em <<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/fisica/metrologia--b-erro-sistematico-aleatorio-e-incerteza-total.htm>> Acesso em 30 de julho de 2018.

Mayana e Adriano, Disponível em <<http://transitobonfim.blogspot.com/2011/04/fluxograma-do-processo-em-tramitacao-da.html>> Acesso em 20 de novembro de 2018. 1 Fluxograma.

APÊNDICE 01 – Entrevista semiestruturada dirigida para pesquisa e orientação sobre o processo de gestão de autos de infração anulados em razão de problemas sistemáticos, no âmbito dos órgãos executivos da PMGO (Batalhão de Trânsito, Batalhão Fazendário e Comando Rodoviário)

As referidas entrevistas, direcionadas aos órgãos executivos responsáveis pela lavratura dos autos de infração de trânsito, no âmbito da PMGO, visam obter informações acerca do processo de gestão dos respectivos autos de infração, especialmente, no que se refere a previsão contida no Art. 17, III do CTB.

ENTREVISTA

- 01) Nome completo?
- 02) Posto/Graduação?
- 03) Local de trabalho e função que ocupa?
- 04) Há quanto tempo está lotado nesta unidade?
- 05) Está familiarizado com o processo e gestão dos autos de infração lavrados no âmbito do batalhão em que se encontra lotado?
- 06) Considerando a previsão contida no Art. 17, III do CTB, existe algum tipo de processo efetivo de acompanhamento e gestão dos autos de infração mantido entre o órgão batalhão em que se encontra lotado e os órgãos recursais do DETRAN/GO, AGETOP e do CETRAN direcionado ao saneamento dos “problemas sistemáticos” observados nos autos de infração de trânsito?
- 07) De acordo com os parâmetros estabelecidos na legislação de trânsito acerca dos autos de infração anulados em decorrência de erros sistemáticos, existe algum tipo de processo de reciclagem e/ou treinamento periódico a fins de evitar a ocorrência de erros sistemáticos?
- 08) A comunicação entre os órgãos recursais e executivos, caso exista, é periódica? Geralmente se dá na pessoa de quem?
- 09) Os policiais militares lotados no batalhão em que atua, com funções executivas de trânsito, recebem investimentos para aprimoramento profissional nesta área, ou mesmo, treinamento periódicos?
- 10) Se não recebem, o quão seria importante tais investimentos?
- 11) Além do que fora exposto, há alguma sugestão para o aperfeiçoamento do processo de gestão dos autos de infração de trânsito anulados por problemas sistemáticos que seja aplicável aos órgãos executivos no seu ponto de vista profissional?

APÊNDICE 02 – Entrevista semiestruturada dirigida para pesquisa e orientação sobre o processo de gestão de autos de infração anulados em razão de problemas sistemáticos, no âmbito dos órgãos recursais do DETRAN/GO, AGETOP e do CETRAN.

As referidas entrevistas, direcionadas aos órgãos recursais de trânsito do DETRAN/GO, AGETOP e do CETRAN, visando obter informações acerca do processo de gestão dos respectivos autos de infração de trânsito, especialmente, no que se refere a previsão contida no Art. 17, III do CTB.

ENTREVISTA

- 01) Nome completo?
- 02) Local de trabalho e função que ocupa?
- 03) Há quanto tempo está lotado neste setor?
- 04) Está familiarizado com o processo e gestão dos autos de infração anulados em decorrência de problemas sistemáticos?
- 05) Considerando a previsão contida no Art. 17, III do CTB, existe algum tipo de processo efetivo de acompanhamento e gestão dos autos de infração mantido entre o órgão recursal em que se encontra lotado e os órgãos executivos da PMGO direcionado ao saneamento dos “problemas sistemáticos” observados nos autos de infração de trânsito?
- 06) De acordo com os parâmetros estabelecidos na legislação de trânsito acerca dos autos de infração anulados em decorrência de problemas sistemáticos, existe algum tipo de processo de reciclagem e/ou treinamento periódico a fins de evitar a ocorrência de erros sistemáticos disponibilizado pelo órgão em que se encontra lotado?
- 07) A comunicação entre o órgão recursal em que está lotado, caso exista, é periódica? Geralmente se dá na pessoa de quem?
- 08) Os policiais servidores lotados no órgão recursal em que atua, com funções afetas à análise de recursos inerentes as notificações de trânsito, recebem investimentos para aprimoramento profissional nesta área, ou mesmo, treinamento periódicos?
- 09) Se não recebem, o quão seria importante tais investimentos?
- 10) Além do que fora exposto, há alguma sugestão para o aperfeiçoamento do processo de gestão dos autos de infração de trânsito anulados por problemas sistemáticos que seja aplicável aos órgãos recursais no seu ponto de vista profissional?