

A POSSIBILIDADE DE AUTUAÇÃO DE TRÂNSITO PELO POLICIAL MILITAR FORA DO HORÁRIO DE SERVIÇO: A CELEUMA ENTRE A LEGISLAÇÃO E A PRÁTICA NO ÂMBITO DA PMGO

THE POSSIBILITY OF TRAFFIC CHARGE BY MILITARY POLICE OFFICERS OUT OF DUTY HOURS: THE DISPUTE BETWEEN LEGISLATION AND PRACTICE WITHIN THE CONTEXT OF PMGO

Scarlat Felix da Silva^{1*}
Daniel Freire Rezende^{2**}

RESUMO

O presente estudo visa discutir a possibilidade de autuação de trânsito pelo policial militar fora do seu horário de serviço no âmbito da Polícia Militar do Estado de Goiás, a partir dos requisitos legais trazidos pelo Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), face à prática dos seus agentes. Para isso, foram realizadas pesquisas qualitativas e quantitativas por meio de questionário online disponibilizado aos Policiais Militares de Goiás no mês de outubro/2023, empregando para análise dos dados o método indutivo. Quanto aos resultados, concluiu-se que, embora a maioria dos policiais entenda ser possível ou necessária a autuação quando de folga, dificilmente tais atos poderão ser validados, pois, além da necessidade de demonstrar os requisitos do MBFT, eventuais brechas interpretativas que a justificaria podem encontrar obstáculos no elemento competência, ante ausência de disposição específica acerca do que viria a ser o “exercício regular da função” em matéria de trânsito aplicada aos Policial Militar.

Palavras-chave: Autuação de trânsito. Exercício regular da função. Horário de serviço. Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito. Polícia Militar.

ABSTRACT

The present study aims to discuss the possibility of traffic citations by military police officers outside of their working hours within the scope of the Military Police of the State of Goiás, based on the legal requirements brought by the Brazilian Traffic Inspection Manual (MBFT), in view of the practice of its agents. To this end, qualitative and quantitative research was carried out using an online questionnaire made available to the Military Police of Goiás in the month of October/2023, using the inductive method for data analysis. As for the results, it was concluded that, although the majority of police officers understand that it is possible or necessary to be charged when off duty, these acts can be validated, as, in addition to the need to demonstrate the MBFT requirements, eventual interpretative gaps that would justify it may encounter obstacles in the element of competence, in the absence of a specific provision regarding what would be the “regular exercise of the function” in terms of traffic applied to the Military Police.

^{1*} Aluno do Curso de Praças, Turma M, do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás (CAPM). E-mail: scarlat_felix@hotmail.com

^{2**} Professor orientador, Especialista, Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás, Goiânia – GO, outubro de 2023.

Keywords: Traffic ticket. Regular exercise of the function. Service hours. Brazilian Traffic Inspection Manual. Military police.

1 INTRODUÇÃO

A atividade policial é diuturna e vai além da carga horária em que o agente se encontra escalado, visto que a missão a ele incumbida transpõe a ostensividade da farda e impõe deveres ainda que em momentos de folga. Entretanto, nem sempre a sua atuação é recomendada, sobretudo em situações que demandam a observância de requisitos legais comumente desconhecidos pelos agentes públicos.

Na esfera criminal, há uma discussão doutrinária quanto ao dever legal de agir do policial fora de serviço em contexto de flagrante delito. Para Távora e Alencar, “esta obrigatoriedade perdura enquanto os integrantes estiverem em serviço. Durante as férias, licenças, folgas, os policiais atuam como qualquer cidadão, e a obrigatoriedade cede espaço à mera faculdade.” (2017, p.907). Já para autores como Capez (2006), Nucci (2016) e Brasileiro (2019) a interpretação é mais extensiva, de modo que o policial desempenha função permanente de vigilância e combate à criminalidade, ainda que fora de serviço.

Por outro lado, em matéria de trânsito, em especial no que concerne à lavratura de Auto De Infração Administrativa (AIA), poucos são os fundamentos que legitimam ou não a possibilidade de o policial militar atuar fora de seu horário de trabalho. Destaca-se que a principal fonte de análise para esta discussão é o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), cujos requisitos para a validade da autuação são três: estar devidamente credenciamento pelo órgão de trânsito competente, que o agente esteja uniformizado, conforme padrão da instituição, e esteja no regular exercício de suas funções.

Contudo, embora tais requisitos sejam objetivos e à primeira vista não gerem dúvidas, a realidade fática impõe desafios para além da previsibilidade da norma, de forma que interpretações surgem. Nesse sentido, uma celeuma vivenciada diz respeito aos limites deste “regular exercício da função”, na hipótese, por exemplo, de o PM fora de sua escala de trabalho, deparar-se com uma infração de trânsito. Nesse passo, questiona-se se caberia a ele autuar, se estaria amparado legalmente, e até onde iria o seu dever legal de agir, ou ainda se essa legitimidade estaria presente se ostensivamente identificado por meio de sua farda, como no período *in itinere*.

Em outra vertente, levanta-se a possibilidade de mau uso das prerrogativas de agente da

autoridade de trânsito para fins diversos ao interesse público e na satisfação de caprichos pessoais, de modo a ressoar negativamente não só para a imagem institucional, como também para a vida profissional do agente, vez que o mesmo estará sujeito a consequências administrativas e criminais.

Diante disso, a principal problemática analisada no presente estudo diz respeito ao alcance do “exercício regular das funções” na lavratura de autos de infração de trânsito por militares de Goiás em horário de folga e a validade deste ato. Desta feita, pretende-se aqui avaliar a percepção destes agentes acerca do tema, como estes têm procedido na prática, quais as implicações jurídicas quando constatado excessos ou abusos, e, a partir disso, formar repositório teórico sobre o objeto.

Portanto, verificada a escassez de estudo sobre o tema, a presente pesquisa justifica-se pela necessidade constatar o atual cenário e, com isso, adequar e padronizar a atividade policial, de modo a dar suporte a sua atuação, a fim de que não incorra erros, proporcionando o conhecimento necessário para subsidiar suas condutas em prol do cumprimento do dever legal e do resguardo da incolumidade pública e da segurança viária, bens tutelados pela legislação de trânsito.

2 REVISÃO DE LITERATURA

A Polícia Militar, nos termos do artigo 144, §5º, da Constituição Federal de 1988 (CF/88), é responsável por desempenhar a função de polícia ostensiva e a preservação da ordem pública, de modo que seu caráter residual assume grande relevância na segurança pública, não somente pelo viés criminal, como também na condição de garantidora da incolumidade das pessoas e do patrimônio, inclusive em matéria de trânsito.

Não por acaso, o artigo 280, §4º, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prevê que

O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Nesses termos, a legislação é clara ao reconhecer a competência da Polícia Militar como agente da autoridade de trânsito, sendo de sua responsabilidade *“executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes*

credenciados” (art.23, III, CTB).

Nesta toada, cumpre estabelecer que o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, regulamentado pela Resolução 985/22 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), dispõe ainda que *“Para que possa exercer suas atribuições, o agente da autoridade de trânsito deverá estar devidamente uniformizado, conforme padrão da instituição, e no regular exercício de suas funções”* (MBFT, p.12), não bastando, portanto, que o policial militar esteja credenciado. Além disso, o MBFT dispõe que *“Todo veículo utilizado na fiscalização de trânsito deverá estar caracterizado na forma definida pelo órgão ou entidade.”* (p.12), de modo a descartar a possibilidade de uso de veículo particular para esta finalidade, ainda que presentes os requisitos relacionados ao agente.

Em outras palavras, para que a autuação de trânsito seja considerada regular e válida, é preciso que haja convênio entre a figura do agente e a autoridade de trânsito, que o agente da autoridade consiga ser identificado como tal e que atue no exercício regular da função.

Dessa forma, partindo dos pressupostos apresentados, alguns cenários divergentes emergem do caso concreto, sobretudo quanto ao conceito de “exercício regular da função”, o qual abre margem para interpretações ainda pouco exploradas.

De início, considerando exclusivamente os elementos trazidos pelo MBFT, é possível identificar a ilegalidade das autuações procedidas por agentes à paisana, isso porque a ausência de ostensividade da figura policial mina por si só o caráter preventivo a ele inerente, já que o particular deixaria de perceber a presença do agente, tornando-se menos alerta ao possível cometimento de infrações.

Por outro lado, contudo, o principal ponto de enfrentamento diz respeito à extensão do requisito do “exercício regular da função” na hipótese de o agente regularmente conveniado, devidamente uniformizado, ou fardado no caso da PM, porém fora do estrito horário em que se encontrava escalado a serviço, flagrar e autuar uma infração de trânsito. Aqui, questiona-se a validade do ato administrativo, e o clássico exemplo para esse cenário seria a do policial que presencia a infração enquanto se desloca de casa até o quartel, denominado *in itinere*.

Para solucionar esta problemática, é preciso fazer um comparativo com a esfera privada, em que a legislação trabalhista, desde sua reforma de 2017, deixou de computar esse período de deslocamento como jornada de trabalho (art.58, §2º, da Lei 13.467/2017), enquanto no âmbito da PMGO, embora não haja previsão legal específica, aparenta não ser diferente.

Isso porque a Portaria Nº 2550 de 09 de julho de 2012, que institui o sistema de controle de jornada de trabalho do policial militar, em seu art. 2º vem dizer que

A Jornada de Trabalho corresponde a toda e qualquer carga horária de trabalho diário,

formalizada para fins de execução dos serviços operacionais ou administrativos da PMGO, dos quais decorrem o período de descanso e a correspondente folga regulamentar.

De modo que pode levar a compreender que a formalização da carga horária por meio da escala se torna elementar ao “exercício regular da função”.

Esse, inclusive, é o posicionamento viabilizado pelo o Parecer nº 213/2013 do CENTRAN/SC:

EMENTA: Para que o auto de infração seja considerado válido, no momento em que presenciou o fato que justificaria sua lavratura o agente de trânsito deve estar efetivamente em serviço. **A prévia designação para a atividade fiscalizatória é condição para que possa o agente de trânsito lavrar autos de infração.** Ao estabelecer o horário de labor do seu agente a autoridade de trânsito define a condição temporal de validade para o exercício da função, pois fixa o período de tempo em que o agente estará efetivamente atuando em seu nome. (*grifo nosso*)

Assim, considerando este posicionamento, o fato de o agente não estar escalado a serviço no momento da autuação, macularia o ato administrativo por abuso de poder, na modalidade excesso de poder, segundo o qual o agente público transpõe os limites de sua competência, ainda que mantenha por finalidade o atendimento do interesse público, estando sujeito à anulação via administrativa ou judicial, além das consequências administrativas, cíveis e criminais para o agente, uma vez que, como bem adverte Di Pietro (2020),

Tanto o excesso de poder como o desvio de poder podem configurar **crime de abuso de autoridade**, quando o agente público incidir numa das infrações previstas na Lei nº 13.869, de 5-9-19, hipótese em que ficará sujeito à responsabilidade administrativa e à penal, podendo ainda responder civilmente, se de seu ato resultarem danos patrimoniais. (p.535)

Posto isto, importa salientar que a Polícia Militar de Minas Gerais se posiciona de forma diversa, tendo elaborado para isso a Nota Técnica n. 279.2/13 – DMAT para tratar do tema, e concluiu que o fato do policial militar estar fardado em logradouros abertos ao público autoriza a lavratura do auto de infração de trânsito (AIT), mesmo que não esteja previamente designado pela Administração Militar para o desempenho de suas atribuições:

(...)

5. Quanto ao questionamento sobre o fato de estar ou não o militar de serviço, deve-se levar em consideração o prescrito no estatuto do pessoal da polícia militar – EPPM: Art. 15. A qualquer hora do dia ou da noite, na sede da unidade ou onde o serviço o exigir, o policial-militar deve estar pronto para cumprir a missão que lhe for confiada pelos seus superiores hierárquicos ou impostos pelas leis e regulamentos. (Lei nº 5.301/1969 – EPPM)

6. A situação de estar fardado, em razão da maior exposição aos apelos da população por uma intervenção estatal, faz com que o termo “de folga”, na semântica, não ultrapasse a idéia de ausência de submissão temporária a uma escala pré-fixada.

7. O uso da farda constitui a demonstração da presença do Estado. Exterioriza aos administrados o seu poder coercitivo, ainda que apenas potencialmente, no ambiente em que o policial estiver. Mesmo independentemente de procedimento volitivo, a sua

presença provocará alterações no comportamento e na sensação de segurança, daqueles que o observam.

8. Estará, na circunstância descrita, o policial militar exercendo policiamento ostensivo, independentemente de sua vontade ou da vinculação a uma escala de serviço, uma vez que, a farda é uma das características dessa atividade, conforme conceitua o artigo 2º do Decreto n. 88.777, de 30 de setembro de 1983:

Policiamento Ostensivo – Ação policial, exclusiva das Polícias Militares em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública.

9. Com essas considerações, podemos inferir que o policial militar, estando fardado, nos logradouros abertos ao público, poderá atuar nas questões de trânsito, em razão de sua função, independente de estar ou não em seu horário de serviço previsto em escala.

10. Oportuno lembrarmos o contido no art. 280, § 4º do CTB: “O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.” Desta forma, o policial militar somente será agente competente para lavrar o auto de infração, caso ele tenha sido previamente credenciado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via (Ex.: DETRAN, DER, DPRF).

11. Por derradeiro, assevera-se que a administração pública rege-se pelos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, conforme previsão do art. 37 de nossa Constituição Federal. Nesse diapasão, a atuação policial deve ser norteadada pelo interesse público e nunca movida por sentimentos ou motivações de cunho particular ou pessoal.

(...) *(grifo nosso)*

E, convalidando esse raciocínio, Alves defende que “o policial militar em atividade, ou seja, escalado para o serviço ou não, **mas fardado**, com características próprias do policiamento ostensivo, poderá exercer a fiscalização de trânsito, bem como a confecção dos AIT respectivos” (grifo nosso) (2008, p.06). Isso porque, embora não esteja no seu horário de trabalho, cumpre os requisitos de estar devidamente identificado e no exercício da função, visto que estaria legalmente revestido das prerrogativas para a prática do ato, o que não se confunde com os afastamentos temporários de suas atividades, seja de férias, licença, ou meramente de folga, à paisana.

Portanto, é possível perceber que o tema não é pacífico, e que validar qualquer dos posicionamento requer certo malabarismo interpretativo da norma, de tal maneira que a melhor forma de conhecer a realidade no âmbito da PMGO é por meio de pesquisa dentro da instituição, o que será a seguir analisado.

3 METODOLOGIA

A fim de buscar respostas e compreender a temática aqui apresentada, foi realizada pesquisa qualitativa e quantitativa por meio de questionário online disponibilizado aos Policiais

Militares de Goiás no mês de outubro/2023.

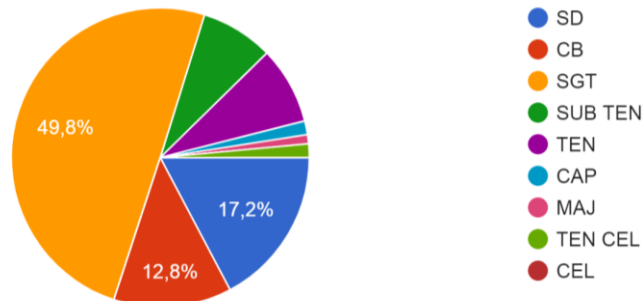
Na oportunidade, foram perguntados sobre a possibilidade de autuação de trânsito fora do horário escalado, se nesse contexto estaria configurado o “exercício regular do direito” e se em algum momento já foram responsabilizados administrativamente pelo mau uso destas prerrogativas, dentre outros.

Para isso, faz-se necessário também o embasamento teórico e legal por meio da pesquisa bibliográfica, especialmente na análise da validade do ato administrativo de autuação de trânsito nas hipóteses ora levantadas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

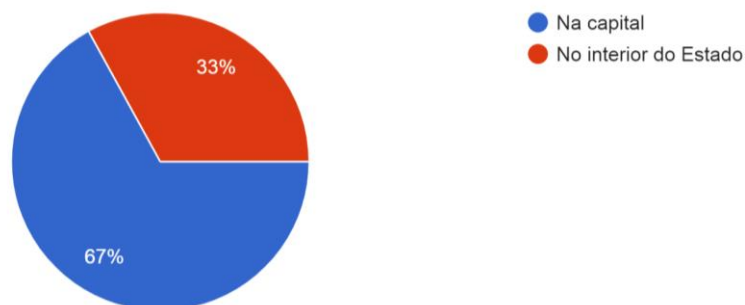
O presente estudo foi elaborado a partir da participação de policiais militares dos mais variados postos ou graduações, os quais, preponderantemente, exercem suas funções na Capital do Estado, conforme demonstrado pelos índices a seguir.

Gráfico 1: Posto ou Graduação dos Policiais pesquisados



Fonte: O autor, 2023

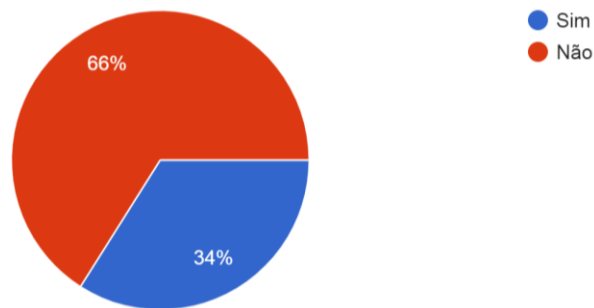
Gráfico 2: Lotação dos Policiais (Capital ou interior do Estado)



Fonte: O autor, 2023

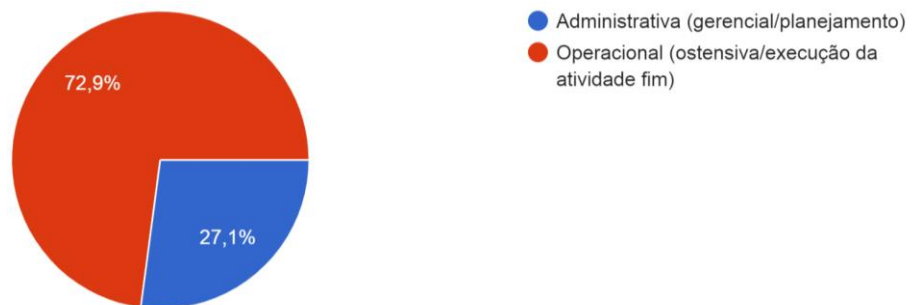
Ainda sobre as características da amostragem dos policiais pesquisados, somente 34% pertencem ou já pertenceram à Unidade de Policiamento de Trânsito (BPMTran) ou Rodoviário (BPMRv), e, dentre todos, 72,9% desempenham atualmente a atividade ostensiva/operacional. Cumpre estabelecer que tal informação assume especial relevância para esta pesquisa, vez que a área de atuação do Policial pode afetar significativamente os resultados aqui apresentados.

Gráfico 3: Percentual dos que atuam ou já atuaram em Unidade de Policiamento de Trânsito ou Rodoviário



Fonte: O autor, 2023

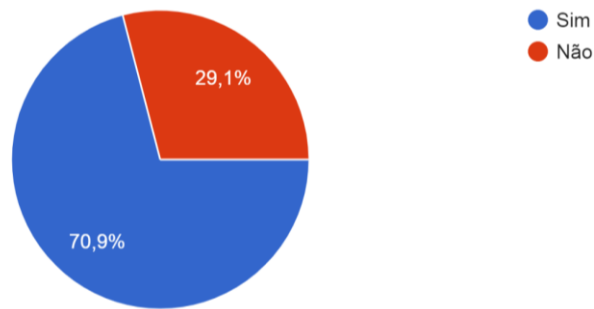
Gráfico 4: Natureza da função desempenhada atualmente pelos policiais pesquisados.



Fonte: O autor, 2023

Posto isto, partindo para o objeto de estudo propriamente dito, no que tange às autuações de trânsito, os colaboradores, ao serem questionados se possuíam o Talonário Eletrônico, 70,9% responderam de forma afirmativa, porém, 32,5% dos pesquisados disseram não fazer autuações de trânsito, ainda que esporadicamente.

Gráfico 5: Percentual dos que possuem talonário eletrônico.



Fonte: O autor, 2023

Gráfico 6: frequência de realização de autuações de trânsito

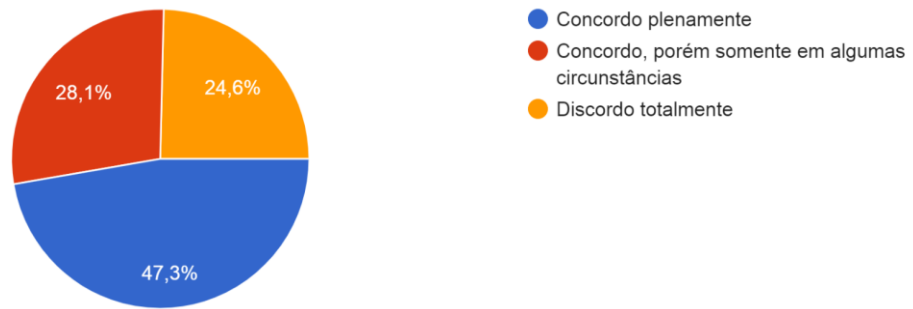


Fonte: O autor, 2023

Questionados especificamente acerca da possibilidade de autuação de trânsito pelo Policial Militar em seu horário de folga, 24,6% manifestaram-se totalmente contra, 47,3% foram totalmente favoráveis, enquanto 28,1% foram mais comedidos, manifestando-se pela possibilidade apenas em alguns casos.

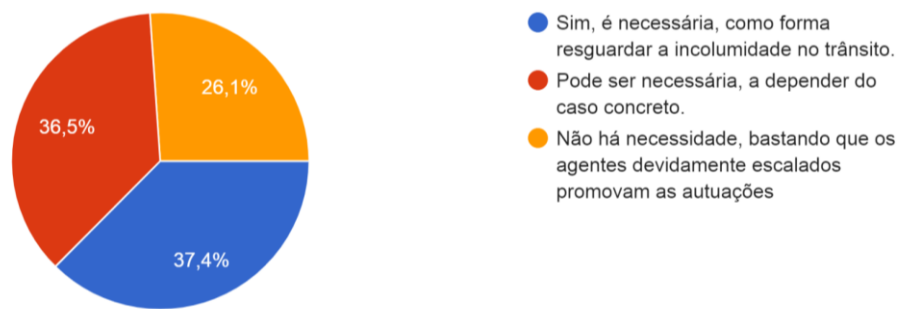
Por outro lado, saindo do campo da “possibilidade” e adentrando a esfera da “necessidade”, é interessante observar que, ao serem questionados sobre a necessidade de que tais autuações ocorram em momento de folga, restou demonstrado que, para 37,4%, ao flagrancia uma infração, é necessário que o agente atue como forma de resguardar a incolumidade no trânsito; para 36,5% pode ser necessário em determinadas circunstâncias; já para os outros 26,1% inexistiria esta necessidade, sendo suficiente o trabalho desempenhado pelos policiais devidamente escalados.

Gráfico 7: Possibilidade de autuação de trânsito pelo PM em horário de folga



Fonte: O autor, 2023

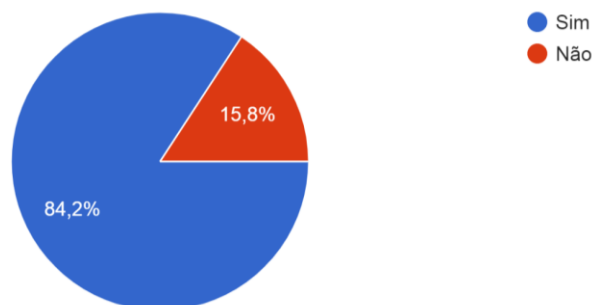
Gráfico 8: Necessidade de autuação de trânsito pelo PM em horário de folga



Fonte: O autor, 2023

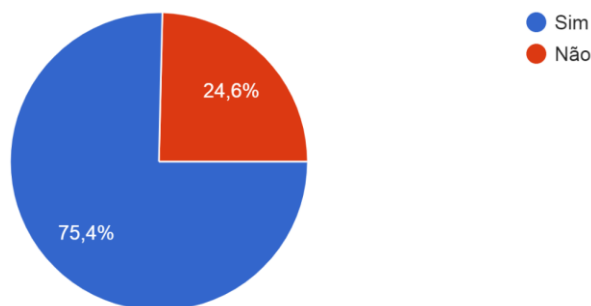
No que concerne ao dilema anteriormente apresentado, acerca das exigências legais trazidas pelo Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), 84,2% dos agentes responderam conhecer os requisitos que subsidiam a autuação de trânsito pelo policial militar, e, mais especificamente quanto ao alcance interpretativo do “exercício regular da função”, 75,4% entendem abarcar inclusive a autuação procedida em horário de folga.

Gráfico 9: Conhecimento acerca dos requisitos legais para a autuação de trânsito pelo PM



Fonte: O autor, 2023

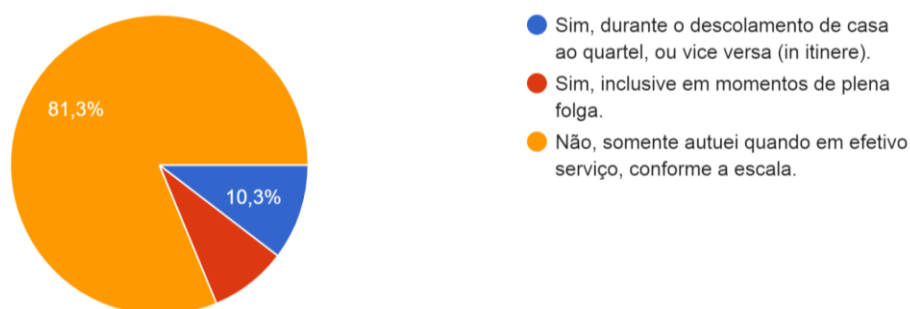
Gráfico 10: Policial que autua infração de trânsito fora do seu horário de trabalho está acobertado pelo exercício regular da função



Fonte: O autor, 2023

Nessa perspectiva, ao serem questionados se em algum momento da carreira efetuaram autuação de trânsito em horário de folga, isto é, fora do RAI-Escala, 18,7% responderam positivamente, dos quais 10,3% se deram no período de deslocamento de casa-trabalho (*in itinere*), e 8,4% ocorreu inclusive em momento de plena folga.

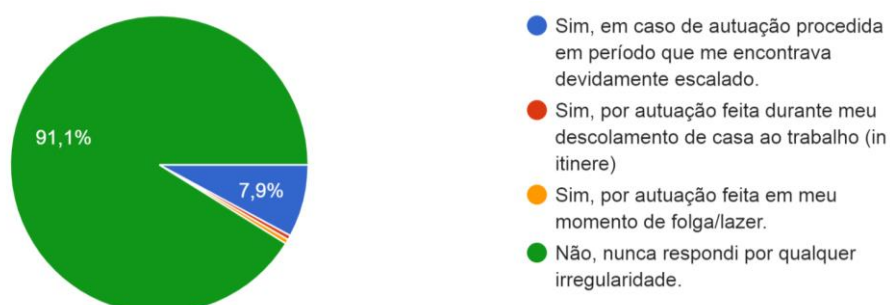
Gráfico 11: Autuação de Trânsito sem estar escalado



Fonte: O autor, 2023

Por fim, quanto à responsabilização administrativa por suposta irregularidade nas autuações, foi informado que 8,9% dos agentes já responderam, dos quais 7,9% tinha por objeto autuações ocorridas durante o trabalho, conforme escala, 0,5% por autuações realizadas em momento de folga/lazer e 0,5% por autuação procedida *in itinere*.

Gráfico 12: Responsabilização administrativa por suposta irregularidade na autuação de trânsito



Fonte: O autor, 2023

Expostos os resultados obtidos, vale destacar que, cruzando as informações, é possível identificar certa diferença quanto a compreensão e prática das autuações de trânsito entre aqueles agente que pertencem ou pertenceram ao Batalhão de Trânsito (BPMTran) ou Rodoviário (BPMRv) em relação aos que não.

O primeiro ponto de análise diz respeito aos que afirmaram já ter atuado fora do horário de serviço. Destes, 47,36% trabalham ou já trabalharam no BPMTran ou BPMRv, o que representa, proporcionalmente, 26,08% deste efetivo pesquisado. Por outro lado, quanto aos que nunca trabalharam nesses batalhões, somente 14,92% já atuaram em sua folga. Isso leva a compreender que os policiais que em algum momento laboraram no BPMTran ou BPMRv tendem a ser menos tolerantes às infrações de trânsito, ainda que em seu descanso.

Por outro lado, o segundo ponto de observação faz referência àqueles que são totalmente contra a possibilidade de autuação fora da escala. Dentre a amostragem dos policiais do BPMTran e BPMRv o percentual foi de 31%, face aos 20% dos que nunca atuaram nesses batalhões. Contrainstintivamente, pode-se concluir que, embora os agentes que atuam no trânsito ou no rodoviário sejam menos tolerantes às infrações de trânsito, como demonstrado anteriormente, uma quantidade expressiva desses policiais também tende a ser mais rigorosa quanto aos requisitos de autuação, opondo-se à sua lavratura fora do serviço.

Portanto, o fato de pertencer aos batalhões de trânsito e rodoviário, por si só, não é determinante para estabelecer um padrão de comportamento policial, entretanto, pode representar um maior envolvimento com a matéria, seja para atuar em período de folga, ou mesmo no dever de abstenção ante as infrações, o que reafirma a falta de unidade sobre tema.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos dados apresentados, é possível identificar que a maioria dos policiais pesquisados diz conhecer a legislação pertinente, entende ser possível ou necessária a atuação de infrações de trânsito fora do horário de serviço e que, caso esta autuação ocorra, estará o agente acobertado pelo exercício regular da função.

Contudo, embora um percentual expressivo dos policiais tenha manifestado nesse sentido (gráficos 7, 8, 9 e 10), menos de 20% promoveram ao menos uma autuação sem estar escalado, seja *in itinere* ou em momento de folga/lazer, e destes 5% responderam

administrativamente por alguma irregularidade.

Nessa perspectiva, assim como a maioria dos entrevistados, filiamos-nos ao entendimento de que o exercício regular da função é ininterrupto, estando desvinculado da escala de trabalho. Isso porque, além da natureza *sui generis* da atividade policial, no âmbito interno da PMGO não há qualquer disposição diversa.

Além disso, importa ressaltar que, verificados os requisitos previstos no Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), e estando o policial procedendo a autuação nos moldes do CTB, nada impede que esta seja feita fora do horário de serviço. Lado outro, nada impede que procedimentos sejam instaurados para verificar eventuais abusos, o que não invalida, por si, a autuação.

Portanto, conclui-se que é possível a autuação fora do horário de serviço, desde que observados os demais elementos do ato, mesmo que a instituição não regulamente especificamente a questão e não seja uma prática reiterada entre os militares da PMGO, conforme constatado em pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALVES, Pedro Paulo Pereira. O policial militar fora da atividade de policiamento ostensivo e sua competência para lavrar o auto de infração de trânsito. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 16, n. 2906, 16 jun. 2011. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/19353>. Acesso em: 8 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acessado em 26 ago.2023.

Brasil. **Resolução Contran nº 985**, DE 15 de dezembro de 2022. Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/mbvt20222.pdf>. Acessado em 26 de ago. 2023.

CAPEZ, Fernando. **Curso de processo penal**. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 33. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020.

FOUREAUX, Rodrigo. Policial que não esteja de serviço pode lavrar multa de trânsito? **Atividade policial**, 2020. Disponível em: <https://atividadepolicial.com.br/2020/04/27/policial-que-nao-esteja-de-servico-pode-lavrar-multa/#:~:text=O%20policial%20militar%2C%20ainda%20que,pela%20autoridade%20de%20tr%2C%20nsito%20competente>. Acesso em: 26 de ago de 2023.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de Direito Administrativo**. São Paulo: Fórum, 14^a ed., 2009.

LIMA, Renato Brasileiro de. **Manual de processo penal**. 7. ed. Salvador: JusPodivm, 2019

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código de processo penal comentado**. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

POLICIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS (Goiás). Comando Geral da Polícia Militar. PORTARIA Nº 2550 DE 09 DE JULHO DE 2012. Institui o sistema de controle da jornada de trabalho do policial militar. **DOEPM**, Goiás, 10 jul. 2012. Disponível em: C:/Users/pch/Downloads/Port.%20nº%202550%20de%2009.07.12%20-%20Jornada%20de%20Trabalho%20do%20Policial%20Militar.pdf. Acesso em: 7 out. 2023.

TÁVORA, Nestor, ALENCAR, Rosmar Rodrigues. **Curso de direito processual penal**. 12. ed. rev. e atual - Salvador: Ed. JusPodivm, 2017.