

AS CONSEQUÊNCIAS DOS ERROS NA CONFEÇÃO DOS AUTOS DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO LAVRADOS POR POLICIAIS MILITARES DO ESTADO DE GOIÁS

THE CONSEQUENCES OF ERRORS IN THE MANUFACTURE OF TRANSIT INFRINGEMENT CARS LAVRATED BY MILITARY POLICE OFFICERS OF THE STATE OF GOIÁS

FERREIRA, Aurélia Marques Souza¹
PINTO, Clício Gustavo de Oliveira²

RESUMO

O presente estudo tem como objetivo demonstrar as atuais consequências da formação deficiente dos Policiais Militares da PMGO, no que diz respeito a lavratura de Autos de Infração de Trânsito-AIT, bem como sua relação com o auto índice de autos considerados inconsistentes por erros ou omissões no ato de seu preenchimento. O trabalho está baseado em relatórios fornecidos pelo Detran e calcado no Código de Trânsito Brasileiro-CTB, Resoluções do Contran, Constituição Federal e demais legislações pertinentes, abordando ainda questões referentes a evasão de receitas do Erário, estas ocasionadas pela decretação de inconsistência do AIT, o que gera ainda uma indesejada sensação de impunidade naquele condutor infrator que até esperava pela punição, contudo deixou de ser punido em decorrência da decretação da inconsistência do AIT. Assim, diante de uma formação inicial, e/ou atualização do Policial Militar que atua na fiscalização de trânsito, seja diariamente ou esporadicamente além de uma constante o acompanhamento das alterações legais e procedimentos administrativos, provavelmente a incidência de autos de infração considerados inconsistentes tenderiam a diminuir, tornando o agente Policial Militar um profissional melhor preparado, evitando assim uma redução de perdas, e consequentemente um aumento de receita ao Erário.

Palavras-chave: Autos de Infração. Polícia Militar. Responsabilidade do Agente Público.

ABSTRACT

The present study aims to demonstrate the current consequences of the deficient training of the military police of PMGO, with regard to the establishment of Autos of traffic infraction-AIT, as well as its relationship with the Auto index of Autos considered Inconsistent with errors or omissions in the act of completion. The work is based on reports provided by the DMV and grounded in the Brazilian Transit code-CTB, Contran resolutions, Federal Constitution and other relevant legislations, addressing issues related to tax evasion of Erário, these caused by the decree of Inconsistency of the AIT, which generates still an unwanted sensation of impunity in that infringing conductor who even hoped for punishment, however ceased to be punished as a result of the decrement of the inconsistency of the AIT. Thus, in the face of an initial formation, and/or update of the military officer who operates in traffic surveillance, either daily or sporadically, besides a constant monitoring of legal changes and administrative procedures,

¹ Aluna Curso de Pós-graduação em Polícia e Segurança Pública do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás – CAPM, auréliamarques@yahoo.com.br; Goiânia-Go, maio de 2019.

² Professor orientador: Professor do Programa de Pós-graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás CAPM, Instrutor nos cursos de formação e atualização de policiais militares no Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás, gustavodetrango@gmail.com, Goiânia-Go, maio de 2019.

probably the Incidence of Infringement documents considered inconsistent would tend to decrease, making the military police officer a better prepared professional, thus avoiding a reduction of losses, and consequently an increase in revenue to the Erário.

Keywords: Infringement Autos. Military police. Responsibility of the public agent.

1 INTRODUÇÃO

Após a invenção do veículo de combustão interna, no final do século XIX, nossas vias terrestres passaram a ser disputadas por veículos e pedestres, contudo, com o avançar dos anos, os veículos passaram a se tornar mais acessíveis aos cidadãos de classes sociais menos abastadas, tornando-se assim o sonho de consumo da maioria das famílias brasileiras, gerando, por conseguinte, um vertiginoso crescimento em sua comercialização, o que trouxe consigo o progresso, a pavimentação de vias urbanas, a criação e modernização das vias rurais.

Ocorre que alta acessibilidade ao veículos gerou um crescimento desproporcional da frota nacional de automóveis e, as vias que até então eram consideradas seguras e suficientes para absorver o tráfego de veículos e pedestres, passaram a ser o palco de uma injusta disputa, ao passo que a malha viária, por falta de recursos do poder público e até mesmo devido ao mal planejamento, passaram a ser insuficientes para o fluxo real, aumentando assim as ocorrências de acidentes e abusos dos condutores, motivo pelo qual, para tentar restabelecer a harmonia no trânsito, surgiu nosso pioneiro Código Nacional de Transito, ou seja, o Decreto-Lei nº 3.671, de 25 de setembro de 1941, que fora sucedido pela Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966. Atualmente encontra-se em vigor o Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que desde então vem recebendo modificações pontuais em busca da melhor adequação às condições atuais do trânsito.

Embora nosso Código de Trânsito defina o que deveria ser um trânsito seguro e humano, estabelecendo para tanto as condutas ideais do condutor e tipificando as condutas reprováveis, além de cominar multas pecuniárias e sanções administrativas ao condutor infrator, estas ainda se mostravam insuficientes diante do crescente aumento das vítimas do trânsito, exigindo do Poder Público a adoção de uma nova postura, investindo na educação do condutor e dos pedestres, exigindo dos fabricantes dos veículos uma maior preocupação com relação a segurança e eficiência de seus veículos, buscando amenizar a violência no trânsito e reduzindo o impacto ambiental pelos resíduos produzidos pelos veículos automotores.

Este trabalho tem como objetivo primordial questionar a eficiência estatal durante a aplicação do Poder de Polícia na fiscalização e repressão das condutas tipificadas como infração de trânsito, tendo em vista a deficiência física do efetivo da corporação militar e principalmente a falta de formação e atualização do Agente de Polícia em relação às pontuais alterações ocorridas na legislação e resoluções de trânsito, bem como, com relação aos procedimentos administrativos relacionados a correta lavratura dos Autos de Infração, demonstrando ao fim os reflexos no grande número de Autos que, por deficiência no preenchimento ou omissão de dados indispensáveis, ficam por ser considerados inconsistentes, gerando perdas ao erário por evasão de receitas e causando aos usuários infratores uma falsa impressão de impunidade, o que acaba por encorajá-los a reincidir em suas infrações.

Ainda, relacionado a deficiência na formação do Policial Militar, no tocante às normas de trânsito, e consequente declaração de inconsistências nos AIT's lavrados pelos PM's, estes acabam por gerar grandes prejuízos ao Estado, além de desgastes à confiabilidade do Sistema Nacional de Trânsito, por aparentar ser ineficiente e, ainda, pode causar desgastes ou até mesmo dano material ou moral ao condutor que venha a se sentir prejudicado por um auto de infração lavrado pelo Policial Militar, nesse aspecto a Constituição Federal, em seu Artigo 37, § 6º, traz a responsabilidade do Poder Público em relação aos seus danos a terceiros, possibilitando em seu corolário a possibilidade de regresso junto ao Agente Público causador do dano, desde que demonstrado o dolo ou culpa do agente.

Com relação a culpa do Policial Militar no ato da lavratura do Auto de Infração que venha a causar fuga de arrecadação ao erário ou prejuízo a terceiros com responsabilização do Poder Público, seria razoável a responsabilização do Policial Militar, de forma regressiva, pois ocorrendo o erro por imperícia do agente, em decorrência do desconhecimento da lei ou do procedimento administrativo, o Poder Público, embora privando o Agente de uma adequada formação, poderia alegar que a busca do conhecimento específico seria uma conduta implícita do servidor público, na qualidade de agente Policial.

Assim seria possível a responsabilização do Policial Militar mediante ação de regresso por uma imperícia gerada principalmente pela omissão do Poder Público em prover condições e formação adequada ao Agente, a qual justifica os esforços envidados para a construção deste trabalho, tendo em vista que proporcionar condições ideais de labor ao Policial Militar deveria ser prioridade do Poder Público, por intermédio de seus Agentes de Trânsito, com vistas a uma fiscalização e repressão aos abusos tipificados como infrações de trânsito cometidos pelos usuários das vias, o que reverteria em uma maior arrecadação de recursos, os

quais, por força de lei, deveriam ser aplicados na educação e fiscalização de trânsito e, por conseguinte, para melhor aparelhar e formar seus Policiais Militares e principalmente, reprimir e coagir o infrator de trânsito com vistas a sua reeducação no trânsito.

2 REVISÃO DE LITERATURA

O legislador de trânsito fez questão de iniciar o CTB definindo o que vem a ser trânsito e, em seguida, estabeleceu ser dever dos órgão e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, os quais foram definidos na Seção II do Capítulo II, artigo 7º do CTB, a composição do Sistema Nacional de Trânsito conforme transcrição a seguir:

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:
 I – o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
 II – os Conselhos Estaduais de Trânsito (Centran) e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal (Contrandife), órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
 III – os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios;
 IV – os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios;
 V – a Polícia Rodoviária Federal;
 VI – as polícias militares dos estados e do Distrito Federal; e
 VII – as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jari) (BRASIL, Lei nº 9.503, 1997).

Segundo Rizzardo (2010, p. 29):

Dentro da amplitude do Parágrafo 1º, compreende-se no termo trânsito para efeitos de regulamentação, as movimentações de veículos, animais e pessoas, isoladas ou em grupos. Não se desvincula de obrigações quem trafega sozinho por uma pista onde não existe movimentação (RIZZARDO, 2010, p. 29).

Ao longo da Seção II, do Capítulo II, do CTB, desde o artigo 7º até o artigo 25º, esclarecidos e complementados pelos inúmeros parágrafos e itens, o legislador tratou de definir os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, mencionando as respectivas composições, finalidades e funções de cada um deles, de modo a tornar o SNT (Sistema Nacional de Trânsito) uma realidade atuante, participativa e prática, implantando-se assim a política sobre o trânsito, exigida pela situação que atualmente é enfrentada

Para Rizzardo (2010, p. 51), em termos concretos, o CONTRAN constitui mais um órgão normativo que expede normas e determinações dirigidas geralmente a outros órgãos, aos quais competem as atividades executórias. Cabe-lhe ainda, dentre outras grandes funções que

lhes são inerentes, a coordenação e a direção do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), traçando as linhas de ação e a política governamental; a decisão sobre a aplicação de regras de trânsito; a definição interpretativa de normas relativas a circulação de veículos.

De acordo com o Art. 14 do CTB, o Cetran e o Contrandife são órgãos colegiados, normativos, consultivos e coordenadores do sistema estadual ou distrital de trânsito, composto por representantes de diferentes órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Competem-lhes também julgar em segunda Instância os recursos interpostos contra penalidades aplicadas por órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, bem como cumprir e exigir o cumprimento das leis e normas de trânsito.

Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - elaborar normas no âmbito das respectivas competências;

III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito; IV - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;

V - julgar os recursos interpostos contra decisões:

a) das JARI; [...] (BRASIL, Lei nº 9.503, 1997).

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI, é um órgão autônomo e colegiado responsável pelo julgamento dos recursos em 1ª instância, interpostos contra a decisão da autoridade de trânsito que impôs a penalidade e, conforme Art. 285 do CTB, esse recurso deverá ser julgado em até trinta dias.

De acordo com o inciso III, do Art. 17, do CTB, as Juntas encaminharão orientações 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, de modo a conseguir uma qualidade técnica superior nos autos e na instrução processual.

Art. 17. Compete às JARI:

I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;

II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

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, Lei nº 9.503, 1997).

O órgão máximo executivo de trânsito será o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, sendo atribuído a função de administrar e colocar em prática a legislação de trânsito em todo o País.

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - Cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; [...] (BRASIL, Lei nº 9.503, 1997).

Segundo Rizzardo (2010, p. 82), as infrações cometidas em rodovias federais, a competência para aplicação das penalidades, em princípio, é da Polícia Rodoviária Federal, por constituir-se órgão executivo federal.

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros; [...] (BRASIL, Lei nº 9.503, 1997).

Quanto ao Art. 23 do CTB, compete a Polícia Militar a função de fiscalizar e exigir o cumprimento das leis e normas de trânsito, dentro de sua jurisdição e competência apontada para delegação das atividades e a celebração de convênios descrito no Art. 25 do CTB.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

[...]

III - **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;** (grifo nosso).

Conforme Art. 25 do CTB, o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás – DETRAN/GO, através de convênio delega competência há Polícia Militar/GO, podendo agir sempre que necessário nas infrações de Trânsito de competência Estadual.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; [...] (BRASIL, Lei nº 9.503, 1997).

Segundo Rizzardo (2010, p. 98), é extensa a competência reservada aos municípios nas atribuições executivas relativas ao trânsito, um destaque importante quanto as funções de organização do trânsito urbano e de aplicação e arrecadação de multas relacionados a infrações de trânsito, contra as normas ligados aos estacionamento, à parada, circulação, sinalização, organização e fiscalização. Ocorre que grande maioria dos Municípios não possui estrutura e condições de assumir essas funções.

As tipificações e competências das infrações de trânsito estão descritas na portaria 59/2007 do DENATRAN, sendo que os municípios que não firmaram convênio com DETRAN/GO, e em conjunto com a Polícia Militar/GO, não poderão confeccionar os autos de infração por policiais militares.

O Código de Trânsito Brasileiro define infração de trânsito como a inobservância das normas de conduta previstas neste código e na legislação complementar, portanto, existe a necessidade que a conduta esteja prevista em lei, bem como a penalidade e medidas administrativa cabíveis ao tipo, conforme transcrição da norma a seguir:

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.

Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções (BRASIL, Lei nº 9.503, 1997).

Referente a Infração de Trânsito, Rizzardo (2010, p. 378), traz com definição:

O termo infração corresponde a todo desrespeito ou vulneração de leis, sendo ampla a abrangência, pois atinge qualquer dispositivo da ordem jurídica vigente em um país[...]. No caso específico, a palavra restringe-se a inobservância dos preceitos do CTB, da legislação complementar, das resoluções e demais atos normativos dos órgãos do CONTRAN e mesmo executivos de trânsito (RIZZARDO, 2010, p. 378).

No que diz respeito a normatização dos procedimentos para a aplicação das multas por infrações, bem como a forma de arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, o legislador de Trânsito transferiu a competência ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), estabelecendo suas atribuições nos termos do Artigo 12 e Incisos, e através da Resolução nº 371, de 10 de dezembro de 2010, aprova o Volume I do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, e este tem o propósito de uniformizar e padronizar os procedimentos de fiscalização em todo território nacional.

Estabelecidas as competências do CONTRAN, este publicou, atendendo ao comando do CTB, a Resolução nº 619, de 06 de setembro de 2016, que em seu Capítulo I das Disposições Preliminares, estabelece entre suas finalidades:

Art. 1º - Estabelecer e normatizar 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 (BRASIL, Resolução 619, 2016).

Em seguida, em seu artigo 2º, Inciso I, a Resolução citada alhures traz a definição de Auto de Infração:

Art. 2º Para os fins previstos nesta Resolução, entende-se por:

I - Auto de Infração de Trânsito: é o documento que dá início ao processo administrativo para imposição de punição, em decorrência de alguma infração à legislação de trânsito (BRASIL, Resolução 619, 2016).

Importante salientar que o Código de Trânsito Brasileiro já antecipa os elementos essenciais a lavratura de um Auto de Infração, bem como, estabelece que o Policial Militar é competente para a lavratura de Autos de Infração mediante designação da autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência, conforme descrição do artigo 280 do (CTB) a seguir:

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

[...]

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, **policia**l militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência (Grifo nosso) (BRASIL, Lei nº 9.503, 1997).

3 METODOLOGIA

O trabalho foi sustentado em pesquisas empíricas de cunho exploratório, baseadas em anos no desempenho de atividades correlacionadas, com o escopo de verificar as razões determinantes para a ocorrência de reiterados erros na lavratura de autos de infração por Policiais Militares do Estado de Goiás, bem como a influência de falhas na formação destes profissionais em suas atuações e, respaldada em relatórios, devidamente solicitados à Autoridade de Trânsito.

A pesquisa foi elaborada mediante a análise do relatório fornecido pela Autoridade de Trânsito, bem como a observação empírica que aponta para um alto percentual de autos de infração que, por erros grosseiros em sua lavratura, quedaram por se tornar inconsistentes, trazendo prejuízos ao erário e descrédito às Instituições envolvidas na fiscalização de trânsito.

A coleta de dados foi baseada em relatórios e teve como objetivo, não somente apurar a quantidade de erros na lavratura dos autos de infração, mas principalmente pontuar os erros mais frequentes, suas prováveis causas e possíveis soluções minimizantes.

Utilizando do Ofício nº 18865/2019-PM/SEI, processo nº 201900002027092, foi solicitada a coleta de dados e estatísticas junto a Gerência de Fiscalização e Aplicação de Penalidades do Departamento Estadual de Trânsito de Goiás – DETRAN/GO, sendo deferido o pedido no dia 22 de março de 2019, conforme anexo.

A análise dos dados será demonstrada por meio de ilustrações com tabelas e gráficos em formato de coluna e, para sedimentar os resultados obtidos foi realizada ainda uma entrevista com Gerente de Fiscalização e Aplicação de Penalidades do DETRAN/GO, o qual é responsável por todos os cadastramentos de infrações de trânsito de competência do órgão executivo de trânsito estadual de Goiás, desde que confeccionados por Policiais Militares de Goiás.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo, apresentaremos os resultados dos estudos de acordo com as problemáticas, iniciando pela análise de estatísticas fornecidas pelo DETRAN – GO, referentes a quantidade de multas declaradas inconsistentes, seja por anulação efetuada pelo próprio agente de trânsito ou por erros no preenchimento, ausência de convênios ou outros motivos. Logo em seguida, será apresentado exemplos de recursos catalogados junto à Gerência de Fiscalização do DETRAN – GO/Divisão de Multas, demonstrando detalhadamente os

principais motivos ensejadores de cancelamento de Autos de Infrações em fase de Defesa Prévia e JARI.

Em ato seguinte, apresentaremos os resultados obtidos com a aplicação do formulário elaborado com quesitos referentes ao tema abordado neste Trabalho Científico e disponibilizado em grupos e redes sociais em que Policiais Militares do Estado de Goiás participam, informando que os resultados obtidos na pesquisa, embora preservando a identidade dos participantes, seus resultados consolidados seriam utilizados como parte integrante deste Trabalho, tornando os resultados da pesquisa públicos nos meios acadêmicos e científicos, obtendo a participação de 205 Policiais Militares que atuam profissionalmente na Capital e no Interior do estado.

Quadro 1 - Quantidade de Autos de Infrações/distribuídos em 2018 e lançados como inconsistentes

DESC MOTIVO INCONSISTENCIA	QTDE
Anulado pelo agente	893
Erro ao salvar a multa de outra UF	1
Multa c/ erro. Cadastrada s/ prazo p/ NA	17
Multa c/ erro na medição considerada	1
Multa c/ erro na Placa ou UF	1
Multa c/erro, Auto Infracao em Duplicata	23
Multa c/erro, Infracão em duplicata	7
Multa c/erro na Data/Hora de Infracão	30
Multa c/erro na identificação do veículo	100
Multa c/erro na Infracão	38
Multa c/erro na Localização	2
Multa c/erro na Marca/Modelo	17
Multa c/erro no Agente	1
Multa com erro	905
Multa com erro de auto de infração em duplicata	1
Multa com erro de veiculo baixado/transferido	1
Multa com erro na identificação do veículo	1
Multa com erro na infração	2
Multa com erro na medição aferida	1
Multa com erro na medição considerada	4
Multa com erro no limite permitido	1
MULTA PRESCRITA ANTE DA DOTIFICACÃO	11
Total	2058

Fonte: Gerência de Informática - Detran – GO (2019).

Analisando o Quadro 1, podemos constatar que no ano de 2018, dentre os autos de Infrações distribuídos aos policiais militares dos estado de Goiás, foram lançados como inconsistentes e consequentemente anulados o total de 2058 (dois mil e cinquenta e oito) Autos de Infração de Trânsito, sendo que desse total 893 (oitocentos e noventa e três) foram anulados pelo próprio agente no momento do preenchimento, seja por erro, desatenção ou outro motivo qualquer e, os demais foram declarados inconsistentes pelo próprio sistema ou por falhas

detectadas pelo servidor no momento em que estavam sendo lançados no sistema, nos termos do artigo 281 do CTB e Portaria 59/2007 do DENATRAN, em especial o que determina seu Anexo IV (Manual de Código de Infração), totalizando 1.165 (um mil cento e sessenta e cinco) Autos de Infração, que por prescrição, erro ou desatenção às normas vigentes deixaram de ser cadastrados.

Dentre os erros mais comuns na lavratura dos AIT's pelos Agentes de Trânsito, constata-se que há uma inobservância do artigo 280 do CTB, observa-se que no Quadro 1 elenca a existência de 905 (novecentos e cinco) Autos de Infração lançados como Inconsistentes constando apenas o termo "Multa com Erro", entretanto tais erros tiveram origem na desatenção do agente ao preencher os dados referentes a identificação do condutor ou do veículo, ou ainda referentes a data, horário, local da infração e, desconhecimento de ausência de Convênios entre órgãos de fiscalização Municipal, Estadual e Federal, emitindo Autos de Infração fora de sua competência, etc.

A título de esclarecimento, na cópia do Auto de Infração de Trânsito declarada inconsistente Anexo 2 – Figura 1, o agente informou erroneamente no campo "tipificação/dispositivo legal" o artigo 306 do CTB que se encontra descrito na Seção II que trata dos crimes em espécie e que é de competência da esfera criminal e não infração administrativa de trânsito. Neste caso o correto seria o Agente utilizar o artigo 165 do CTB, que trata da infração de dirigir sobre influência de álcool, conforme descrito na Portaria 59/2007 do DENATRAN, além disso, o agente cometeu outras irregularidades ao omitir a comprovação da alcoolemia detectada no teste de etilômetro, e deixou de indicar o exato local da infração nos termos do artigo 280, Inciso II, do CTB. (Anexo 3)

No Auto de Infração do Anexo 2 – Figura 2, o Agente tipificou a infração pelo artigo 228 do CTB que diz respeito a usar no veículo equipamento com som em volume/frequência não autorizado pelo CONTRAN, ocorre que referido dispositivo é de competência Municipal e, neste caso, o Agente somente poderia confeccionar o Auto de Infração mediante convênio, que no caso específico não existia, demonstrando que o Agente desconhecia este fato, como agravantes, ainda deixou de constar o local exato da Infração e de fazer a descrição da Infração especificada, sendo estes campos obrigatórios, conforme imperativo da portaria 59/2007 do DENATRAN.

Nota-se que no Anexo 2 - Figura 3 e 4, com sustentação nos artigos 280, § 4º e 281, Parágrafo Único, Inciso I, do CTB, o Infrator recorrente alegou a incompetência territorial do agente da autoridade de trânsito, tendo em vista que a infração se deu em uma Rodovia Estadual, a qual na época era uma via de competência exclusiva da Agência Goiana de Transportes e

Obras Públicas (AGETOP), portanto, conforme decisão proferida em sede da JARI, reconhecendo a incompetência do DETRAN/GO para fiscalizar e autuar condutores infratores naquele espaço territorial, por intermédio do Colegiado da 1ª JARI, que findou por dar provimento ao recurso e, por conseguinte, determinou o cancelamento do AIT, ante a irregularidade verificada no ato do agente público fiscalizador.

Apenas à título de argumentação, em todos os exemplos abordados, a desatenção ou despreparo do agente foram determinantes para o cancelamento dos respectivos autos de infração, resultando ainda como efeitos colaterais, a fuga de receita tributária e, principalmente, a impunidade dos infratores e descrédito das instituições envolvidas na fiscalização.

4.1 Análise de Dados

Buscando diagnosticar as causas e consequências dos recorrentes erros na confecção de autos de infração, foi elaborado um questionário com participação voluntária e não obrigatória e compromisso da pesquisadora em resguardar a identidade dos entrevistados, contendo quesitos referentes ao assunto e disponibilizado em redes sociais inerentes à classe policial militar, focada em agentes que possuam conhecimento sobre o assunto abordado ou exerçam a função de chefia em órgão componente do sistema nacional de trânsito.

Atendendo a solicitação, um total de 205 (duzentos e cinco) formulários foram respondidos, de forma que em momento oportuno serão apresentados os resultados da pesquisa.

Realizadas as devidas apresentações, bem como esclarecido os objetivos com a aplicação do questionário, seguiram-se perguntas objetivas relativas ao tema que o Entrevistado, de forma voluntária, optou por participar, devendo escolher uma alternativa dentre as opções apresentadas.

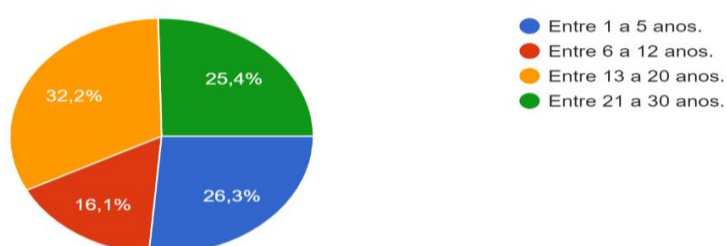
Iniciando pelo questionamento em relação ao participante, foi indagado se ele confirmava o consentimento e livre esclarecimento acerca da sua participação no formulário de pesquisa, ocasião em que obtivemos a resposta de apenas 36 (trinta e seis) entrevistados, contudo todos os participantes, mesmo não tendo expressado seu consentimento de forma literal, o fizeram de forma tácita, visto que se prontificaram a responder o questionário que fora encaminhado via aplicativo de troca de mensagens em forma de link, sendo necessário clicar sobre o link e iniciar a elaboração das respostas.

Segue Gráfico estatístico:

Vencido o primeiro desafio com relação a aceitação do Entrevistado, lhe foi indagado qual o tempo de serviço prestado a Polícia Militar do Estado de Goiás, oferecendo quatro alternativas possíveis e, embora se verifica uma leve prevalência de Agentes que afirmaram estar a serviço da Instituição entre 13 e 20 anos, nota-se um equilíbrio nas respostas, o que favorece sobremaneira a pesquisa, pois demonstra que ela conseguiu alcançar desde o policial que acabou de abraçar a carreira, até os que já estão quase ingressando na reserva remunerada, conforme se observa no gráfico:

Gráfico 1: Tempo de serviço prestado à Polícia Militar

205 respostas

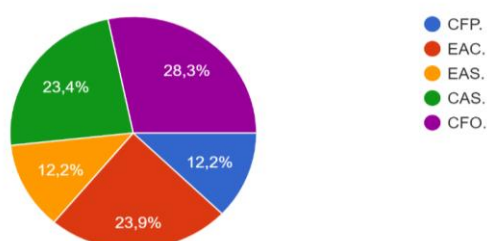


Fonte: A Autora (2019).

Foi solicitado que os Entrevistados indicassem qual o último curso ou estágio que havia participado na PMGO e, embora tenha-se verificado uma prevalência de Policiais Militares informando que seu último curso de formação foi/é o Curso de Formação de Oficiais (28,3% - vinte e oito, virgula três por cento das respostas), nota-se a existência de grande quantidade de participantes que informaram ter feito o curso de Estágio de Aperfeiçoamento de Cabos ou curso de Aperfeiçoamento de Sargentos, demonstrando de forma inequívoca que a pesquisa foi bem abrangente, o que lhe dá uma relativa credibilidade com relação a opinião geral dos Entrevistados, pois embora em menor número, possui a opinião desde Soldados que ingressaram recentemente nos quadros da Polícia Militar do Estado de Goiás, até oficiais com vasta experiência na corporação. Senão vejamos os resultados da questão:

Gráfico 2: Último curso realizado na PMGO

205 respostas



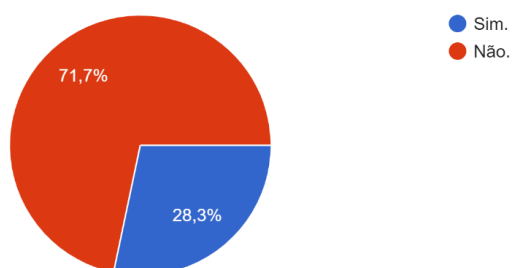
Fonte: A Autora (2019).

O próximo quesito tem especial relevância para a justificação deste Trabalho Científico, tendo em vista que ataca o cerne da pesquisa e, segundo informação prestada por 71,7% (setenta e um virgula sete por cento) dos Entrevistados, em suas formações iniciais não tiveram instrução suficiente para a confecção de Auto de Infração de Trânsito, demonstrando a insatisfação do policial militar de Goiás com relação a sua formação, no que tange aos delitos e infrações de trânsito.

Ainda, é notório o fato que a norma está em constante evolução, pois necessita se adequar à realidade social brasileira, que é muito dinâmica, pois o legislador está sempre buscando adequar a norma, às mudanças sociais, bem como, preencher as lacunas legais passíveis de tornar inócua a intervenção estatal para a pacificação do trânsito. Nesse sentido tem-se que é função do Agente estar sempre buscando se atualizar, mesmo quando o Estado, na pessoa de seus Órgãos Gestores de Trânsito, não disponibilizarem cursos de capacitação e atualização de trânsito na constância que o caso requer.

Gráfico 3: Insuficiência de Instrução quanto a confecção de Auto de Infração de Trânsito

205 respostas

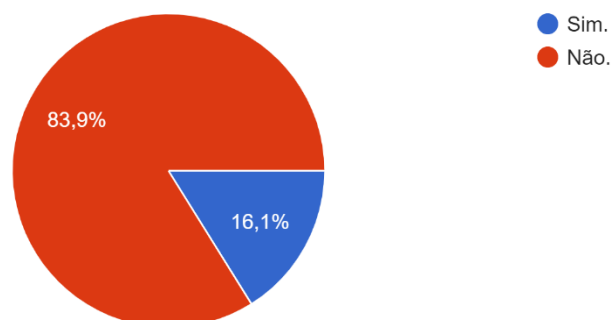


Fonte: A Autora (2019).

Novamente se verifica a insatisfação do Agente Policial Militar ao ser indagado acerca da disponibilização de meios de informação e atualização sobre Legislação de Trânsito, por parte do Estado e órgãos executivos de trânsito e de trânsito rodoviário, sendo que uma esmagadora maioria, constituída de 83,9% (oitenta e três virgula nove por cento) dos Entrevistados entenderam que o Estado e seus Órgãos não têm disponibilizado ou facilitado o acesso do Agente às normas vigentes e suas respectivas atualizações.

Gráfico 4: Meios ou informações sobre Legislação de Trânsito na PMGO

205 respostas

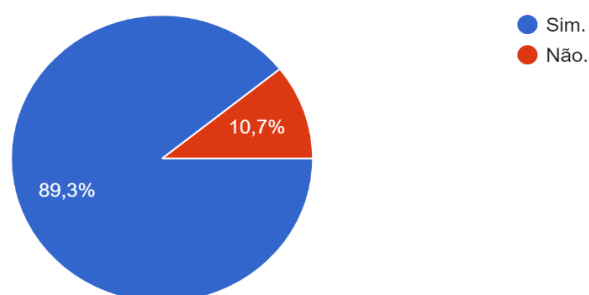


Fonte: A Autora (2019).

Indagados sobre a necessidade de inclusão na grade curricular dos cursos de formação e estágios disponibilizados pela corporação de matéria específica sobre a confecção de Autos de Infração de Trânsito, obtendo 89,3% (oitenta e três virgula três por cento) de respostas positivas, ou seja, os Entrevistados declaram, mesmo que de forma tácita, a situação de insegurança do agente com relação ao seu conhecimento acerca das regras que norteiam a tipificação da infração e o preenchimento dos Autos de Infração de Trânsito, o que aponta para o que já foi abordado na questão anterior em relação a uma mudança de postura em relação aos Órgãos Gestores do Trânsito, no tocante a formação e reciclagem de seus Agentes fiscalizadores, conforme demonstra o gráfico a seguir:

Gráfico 5: Necessidade de inclusão (Disciplina: Confeção de Auto de Infração) na grade curricular dos curso e estágios na PMGO

205 respostas



Fonte: A Autora (2019).

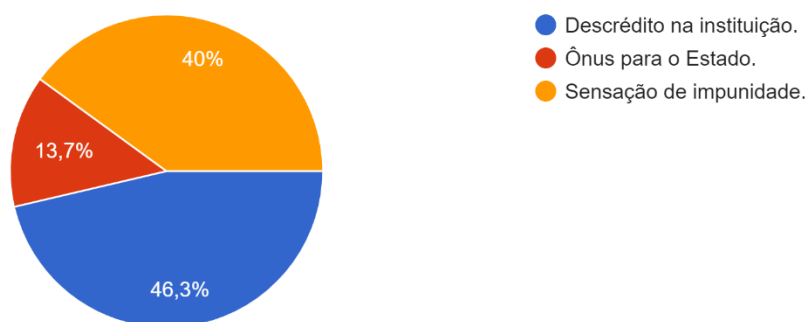
Concluindo o questionário indagamos aos Entrevistados suas percepções acerca das consequências que poderiam ser acarretadas por erros de preenchimento dos Autos de Infração de Trânsito ensejadores de cancelamento ou de serem cadastrados como inconsistentes no sistema informatizado, o que quedou por demonstrar a preocupação dos Entrevistados em relação a credibilidade da Instituição, tendo em vista que 46,3% (quarenta e seis virgula três

por cento) deles entendem que os erros levam ao descrédito da Instituição Polícia Militar de Goiás.

Outra porção considerável dos Entrevistados, mais precisamente 40% (quarenta por cento), teme que os cancelamentos de autos e sua inconsistência podem gerar no Infrator de Trânsito uma sensação de impunidade e, apenas 13,7% (treze virgula sete por cento) entendem que o cancelamento dos Autos poderá gerar fuga de receita tributária e excesso de recursos gerando ônus excessivo ao Estado.

Note que todas as opções apresentadas ocorre prejuízo ao Estado e seus Órgãos Gestores de Trânsito, tendo em vista que, de certa forma, findam por desencadear todos estes efeitos e muitos outros, sejam estes prejuízos financeiros, na queda da receita tributária e aumento de ônus ao Estado no julgamento de recursos, ou morais, atentando contra a credibilidade na pretensão punitiva do Estado em relação às Infrações e, até crimes de Trânsito, gerando em contra partida uma falsa sensação de impunidade para os Infratores, o que confirma ser imperativo ao Estado uma emergencial mudança de postura em relação a formação de seus agentes, buscando minimizar a ocorrência de falhas e afastando suas inevitáveis consequências, conforme demonstra o gráfico a baixo:

Gráfico 6: Consequências de Autos inconsistentes ou cancelados na PMGO
205 respostas



Fonte: A Autora (2019).

Durante entrevista realizada com o Presidente da Junta Administrativa de Recursos de Infração (JARI), há uma afirmação de que “há erros na indicação do local do ato infracional, porque as vezes o agente analisa e coloca parcialmente o local, deixando de indicar as informações com exatidão, por exemplo, questão do setor, quadra e lote e também os pontos de referência, que não raras vezes são questionados pelo recorrente. É importante observar sempre que os recursos oriundos de deferimento em relação ao questionamento do local, é muito

comum observar que a ausência destas informações previstas até na Portaria 59 do DENATRAN, ela faz com que este Auto seja cancelado por insuficiência de informações que são imprescindíveis”.

Para o entrevistado “as consequências são grandes, primeiro que, quando você lavra o Auto de Infração é porque evidentemente houve uma infração cometida, quando há um erro de lavratura deste Auto ou mesmo uma omissão no preenchimento deste Auto, ele vai se tornar um Auto inválido e o cidadão que foi parado ou mesmo autuado em trânsito, flagrado numa diversidade ou mesmo uma infração que a gente tá falando, isso vai cair em descrédito, os agentes podem cair em descrédito por estar sendo lavrado um Auto de Infração que não está sendo finalizado até o seu desfecho, isso causa evidentemente situações embaraçosas, imaginando que está há mais de 20 anos em vigência do novo Código de Trânsito e ele tem ainda assim erros, digamos assim grosseiros, por erro e/ou omissões no preenchimento dos Autos de Infração”.

Quanto ao fornecimento de dados acerca dos erros e omissões por parte dos Policiais Militares o Entrevistado afirma que “Sim, a JARI tem documentos enviados à Gerência de Fiscalização do Detran, observando o Artigo 17 do CTB, onde identificamos vários erros que foram falados na questão anterior, em que se observa até mesmo erros recorrentes que deveriam ser evitados”.

Ao entrevistar o Gerente de Fiscalização e Aplicação de Penalidades do Detran – GO sobre os Autos cancelados o Gerente assim afirma “Eu acredito que é um *mix* dos dois problemas, há tanto erros relacionados a desatenção do policial, quanto a erros que decorrem basicamente da falta de qualificação, e uma coisa não exclui a outra, são na verdade complementares, a falta de qualificação, inclusive, leva a desatenção de itens essenciais, então são as duas coisas, eu não sei dizer em qual percentual, tanto a desatenção provoca erros que incidem em anulação quanto a falta de qualificação, mas a falta de qualificação é um entrave que a gente tem solução, mas mexer com a atenção das pessoas é difícil. Mas a qualificação é provável e possível”.

Quanto às principais consequências do excessivo número de autos cancelados e arquivados por erro ou omissão no preenchimento ele afirma que “Há duas consequências principais, primeira delas é o descrédito, instituição fica em descrédito quando este erro é grosseiro, as pessoas acreditam, generalizam que todos os policiais militares estão desqualificados e cometem aquele erro por falta de conhecimento, e a outra decorrência é pecuniária, a gente perde no caráter fiscal, todo Auto que é anulado deixa de reverter em receita

para o Órgão de Trânsito, então são estes dois problemas que decorrem da falta de atenção e qualificação dos policiais quando eles erram na confecção do Auto”

O entrevistado afirma que “Com base na minha experiência e no tempo que servi no Batalhão de Trânsito e no Comando Rodoviário, que somado deve dar uns 8 a 10 anos, eu acredito ter recebido formalmente 2 ou 3 ofícios da JARI, comunicando que os policiais estavam com uma certa contumácia levando os Autos a anulação por determinado quesito e o ultimo documento recebido era um erro de endereço incompleto em que os agentes estavam confiando no talonário eletrônico e este estava salvando apenas parte das informações dos policiais, então, a resposta seria não, a JARI não recomenda correção para os agentes”.

Assim, “Com base na minha experiência de professor, a gente se preocupa muito com o agora, com o formalismo da prova, é uma única situação o exercício da prova é uma única infração que ele precisa autuar, eu acredito que a necessidade não está lá no curso de formação, teria que ter uma frequência, uma recorrência das instituições, que é o exercício e a prática de confeccionar vários autos que leva a um padrão de excelência. Existe a preocupação com isso na formação dos alunos, nos cursos de reciclagem, estágio de cabo, estágio de sargento, CAS, mas isso é passado de muito relance, teria que ter mais cursos específicos para o preenchimento dos autos de infração de trânsito, o que infelizmente não tem na Polícia Militar a um bom tempo”.

Conforme previsto na LEI nº 17.662, de 11 de junho de 2012, que dispõe sobre a instituição da operação “balada responsável”, que em seu Artigo 6º, prevê cursos de capacitação de servidores com conteúdos relacionados às atividades institucionais da Entidade Executiva de Trânsito do Estado e, “todos os anos a Academia de polícia – CAPM, divulga o planejamento anual na NPCI e NPCA, do curso operacional atualização em trânsito, antigo EAOT e depois CAOT, eu acredito que todos os anos por uma questão financeira ou burocrática esses cursos não se realizam. Quando eu vi no planejamento, é um curso por mês, só que não acontece, acredito que seja em razão da questão financeira. Há o planejamento para que o curso aconteça por mês, mas de fato já tem alguns anos que não acontece. A demanda é urgente”.

Ainda confirma o entrevistado sobre a existência do Curso de Agente de Trânsito para profissionais que exercem as atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento nos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito “quando foi editada e tornada pública, eu estava no Batalhão de Trânsito e entrei em contato com a Academia de Polícia – APM, e vislumbrei que a carga horária dos cursos de formação e atualização não atingiam a carga horária determinada pela Portaria, e a minha preocupação era padronizar com os nossos policiais, a carga horária, eu sei que todos eles apesar de não ser de

especialização na área de trânsito ou curso específico na formação de agente de trânsito, ele tem a disciplina de policiamento de trânsito na Academia de Polícia APM. Mas vislumbrando que a carga horária da matéria de trânsito nos cursos de formação e atualização eram menores que o previsto na Portaria, eu liguei na APM para tentar sanar isso e tentar aumentar a carga horária da disciplina de trânsito dos vários cursos oferecidos, e aí o pessoal da APM entendeu por bem que a matéria ficaria separada, a questão dos militares resolve-se pelo o que determina o Código de Trânsito Brasileiro, eles são militares e tem a disciplina de trânsito que é o suficiente para desempenharem a função de agentes da autoridade de trânsito. Então ficou estabelecido isto, mas a carga horária destinada ela é aquém do necessário, de fato essa carga horária em todos os cursos para a disciplina para policiamento de trânsito deveria ser maior, pelo menos como indica a Portaria do DENATRAN”.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo proporcionou um estudo sobre a lavratura de Autos de Infração de Trânsito por agentes policiais militares, apontando a incidência de erros e omissões no seu preenchimento, buscou apontar quais os motivos desencadeadores das falhas e as consequências do cancelamento e arquivamento de Autos por falha no preenchimento, entre estas, o descrédito da corporação, evasão de recursos tributários e impunidade dos condutores infratores, para tanto foram colhidas estatísticas junto aos Órgãos de Gestão de Trânsito e realizadas pesquisas de campo junto aos agentes policiais militares, os quais foram feitos de forma aleatória, bem como, entrevistas junto ao presidente da JARI, e Gerente de Fiscalização do DETRAN/GO.

Com relação à pesquisa bibliográfica buscou demonstrar as responsabilidades do Agente Policial Militar referente a gestão de trânsito e elaboração de Autos de Infração e, tendo em vista se tratar de assunto pouco recorrente, bem como a ínfima quantidade de trabalhos científicos acerca do tema, em decorrência disso a pesquisa foi fundada especialmente no Código de Trânsito Brasileiro, Resoluções do Contran, Portarias do DENATRAN e demais legislações pertinentes, além de relatórios estatísticos referentes ao tema estudado, os quais foram obtidos junto aos Órgãos de Gestão de Trânsito do Estado de Goiás.

Os relatórios e estatísticas fornecidas pelos órgãos de trânsito do Estado de Goiás, demonstraram a incidência considerável de autos cadastrados com inconsistência e, por consequência arquivados, a maioria destes por erros ou omissões no momento do

preenchimento e/ou ainda por desconhecimento do agente militar em relação a norma específica.

Verificou-se ainda uma grande quantidade de interposição de recursos junto aos Órgãos de defesa, sendo que a maioria dos deferimentos se deu por erros de preenchimento, dos requisitos legais previstos no Artigo 280, e seus incisos, inclusive quanto ao cancelamento de infrações que possuem cominação de suspensão do direito de dirigir, caso das infrações previstas nos artigos 165 e 165 A, dentre outras. Nestes casos, além da evasão de receita tributária e descrédito da Corporação, verifica-se uma impunidade com relação aos infratores.

Podemos concluir que para minimizar ou zerar tais faltas, nos termos da Portaria 94/2017 do DENATRAN, há a necessidade ulterior de investir em treinamentos/qualificação dos agentes que executam as atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento nos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (este é o caso da PMGO), fato avalizado pela maioria dos entrevistados na pesquisa de campo, sendo que 89,3% (oitenta e três virgula três por cento) destes, entendem ser necessário a inclusão de cursos de preenchimento de autos de infração nas grades curriculares dos cursos de formação, atualização, preparação e reciclagem oferecidos pela Corporação Militar, questão endossada pela Gerência de Fiscalização e Aplicação de Penalidades do Detran-GO, que acredita na necessidade de uma maior disponibilização de treinamentos técnicos para seus agentes policiais militares, bem como, ainda sugere um aumento na carga horária da disciplina relativa a fiscalização de trânsito, naqueles cursos que já contam com a disciplina em sua grade curricular, portanto, uma melhor preparação do Agente Policial Militar nas questões relativas ao trânsito se faz necessária, com vistas a um trânsito mais humano, onde a credibilidade do sistema de trânsito possa contribuir para a educação do condutor, que ciente da punição que o alcançará, abster-se-á de cometer infrações, inicialmente temendo as punições cabíveis e, num futuro próximo, já educados quanto às regras de trânsito, teremos uma convivência harmônica, segura e ordeira.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Helder Paulo de. **Poder de polícia de trânsito: Legitimidade e delegação.** Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/29513/poder-de-policia-de-transito>> Acesso em: 29 jan. 2018.

BRASIL. **Constituição Federal.** Texto compilado até a Emenda Constitucional nº 99 de 14/12/2017, Art. 23. Disponível em: <http://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_atual/art_23_.asp> Acesso em: 02 abr. 2019.

_____. Código de Processo Penal. **Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3689Compilado.htm> Acesso em: 02 abr. 2018.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito: Sinalização Horizontal.** 1. ed. Brasília – DF: 2014.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Portaria nº 59 de 25 de outubro de 2007 – DENATRAN,** <http://www.denatran.gov.br/download/Portarias/2007/PORTARIA_DENATRAN_59_07.pdf> . Acesso em: 02 abr. de 2019.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Portaria nº 94 de 31 de maio de 2017 – DENATRAN,** <http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/19092535/do1-2017-06-02-portaria-n-94-de-31-de-maio-de-2017-19092435>. Acesso em: 02 abr. de 2019.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução Nº 619 De 06 de Setembro de 2016,** <http://www.lex.com.br/legis_27182154_RESOLUCAO_N_619_DE_6_DE_SETEMBRO_D E_2016.aspx>. Acesso em: 02 de abr. de 2019.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 371 De 10 de dezembro de 2010 - CONTRAN <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=112970>>. Acesso em: 02 de abr. 2019.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L5172.htm> Acesso em: 02 fev. 2019.

CARDOSO, Arnaldo Luis. 12 ed. São Paulo: Rideel, 2014.

COUTO, Natália. **Sistema Nacional de Trânsito**. Minas Gerais: Revista UFMG, 2014.

CTB DIGITAL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em:
<<http://www.ctbdigital.com.br/>> Acesso em: 02 abr. 2019.

DENATRAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO. **Manual de Procedimentos para o Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego**. Brasília – DF: DENATRAN/FGV, 2018.

DICIONÁRIO AURÉLIO DE PORTUGUÊS. Disponível em:
<<https://dicionariodoaurelio.com/>>. Acesso em: 30 jan. 2019.

GARCIA, Rayssa Cardoso Garci; ARAÚJO, Jailton Macena. **Os princípios da administração pública no sistema jurídico brasileiro**. Disponível em:
<http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?artigo_id=11022&n_link=revista_artigos_leitura> Acesso em: 23 jan.2019.

MAESTRUS, Rodrigo Simões. **O papel da Polícia Militar no trânsito**. Inteligência a Distância. Goiás: 2016

MARTINS, Sidney. **Multas de Trânsito Defesa Prévia e Processo Punitivo**. 2. ed. Curitiba: Ed. Juruá, 2010.

MELO, Jefferson Marques. **Poder de polícia na fiscalização de trânsito e sua legitimidade**. Porto Alegre: UFRS, 2013.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

WIKIPÉDIA. **Automóvel**. Disponível em:
<<https://pt.wikipedia.org/wiki/Autom%C3%B3vel>> Acesso em: 27 fev. 2018.

ZANOBIA, Araujo et al. **Código de Trânsito Brasileiro anotado**. Belo Horizonte: Ed. BH, 2014.

APÊNDICE 1

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

Você está sendo convidado(a) a participar, como voluntário(a), do estudo/pesquisa intitulado “AS CONSEQUÊNCIAS DOS ERROS NA CONFEÇÃO DOS AUTOS DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO LAVRADOS POR POLICIAIS MILITARES DO ESTADO DE GOIÁS”, conduzido por Aurélia Marques Souza. Este estudo tem por objetivo de identificar as causas dos erros e omissões praticados na lavratura dos autos de infrações de trânsito.

Você foi selecionado(a) por ter conhecimento do assunto abordado e exercer função de chefia em órgão componente do sistema nacional de trânsito. Sua participação não é obrigatória. A qualquer momento, você poderá desistir de participar e retirar seu consentimento. Sua recusa, desistência ou retirada de consentimento não acarretará prejuízo. Informo ainda que sua identidade não será preservada e sua participação não é remunerada nem implicará em gastos. Sua participação nesta pesquisa consistirá em colheita de dados e informações relevantes relativas ao tema supra.

Os dados obtidos por meio desta pesquisa serão confidenciais e não serão divulgados em nível individual, visando assegurar o sigilo de sua participação.

O pesquisador responsável se comprometeu a tornar públicos nos meios acadêmicos e científicos os resultados obtidos de forma consolidada sem qualquer identificação de indivíduos participantes.

Caso você concorde em participar desta pesquisa, assine ao final deste documento, que possui duas vias, sendo uma delas sua, e a outra, do pesquisador responsável / coordenador da pesquisa. Seguem os telefones e o endereço institucional do pesquisador responsável e do Comitê de Ética em Pesquisa – CEP, onde você poderá tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação nele, agora ou a qualquer momento.

Contatos do pesquisador responsável: Email: aureliamarques@yahoo.com.br; Fone/Whatszapp: (62) 9-9946-1842.

Declaro que, após convenientemente esclarecido pelo pesquisador e ter entendido o que me foi explicado, aceito participar do presente Projeto de Pesquisa.

Goiânia, ____ de _____ de ____.

Assinatura do(a) participante: _____

Assinatura da pesquisadora: _____

APÊNDICE 2

QUESTIONÁRIO

1 – Qual o seu tempo de serviço prestado a Polícia Militar?

- ☐ Entre 1 a 5 anos.
- ☐ Entre 6 a 12 anos.
- ☐ Entre 13 a 20 anos.
- ☐ Entre 21 a 30 anos.

2 – Qual o último curso realizado ou em realização na PM?

- ☐ CFP.
- ☐ EAC.
- ☐ EAS.
- ☐ CAS.
- ☐ CFO.

3 – Qual a sua região de atuação?

- ☐ Capital.
- ☐ Interior.

4 – Durante a formação ou estágio na polícia Militar teve instrução o suficiente para a confecção de Auto de Infração de Trânsito?

- ☐ Sim.
- ☐ Não.

5 – Na PM há meios ou informações de atualização sobre a Legislação de Trânsito?

- ☐ Sim.
- ☐ Não.

6 – Você acha necessário incluir na grade curricular nos cursos e estágios da PM, a matéria de confecção de Auto de Infração de Trânsito?

- ☐ Sim.
- ☐ Não.

7 – Você acha que os Autos de Infrações de Trânsito cadastrados inconsistentes ou cancelados por recursos em decorrência de erros na confecção pode acarretar:

- ☐ Descrédito na instituição.
- ☐ Ônus para o Estado.
- ☐ Sensação de impunidade.

APÊNCICE 3

ROTEIRO DE ENTREVISTA

ENTREVISTA 1:

Pergunta 01: Quais são os erros/omissões cometidos pelos agentes policiais militares no ato de lavratura dos autos de infração que possibilitam o arquivamento sumário do AIT no âmbito do DETRAN/GO?

Pergunta 02: Quais são as principais consequências do excessivo número de AITs cancelados e arquivados por erro/omissão no preenchimento?

Pergunta 03: A JARI fornece a PMGO os dados acerca dos erros e omissões mais recorrentes, para fins de orientação aos agentes Policiais Militares e consequentemente correção dos respectivos erros, que podem estar passando despercebidos pelos agentes militares?

ENTREVISTA 2:

Pergunta 01: De acordo com a estatística fornecida pelo Detran referente aos Autos cancelados por recurso de defesa prévia e JARI, demonstrando os erros e omissões mais cometidas pelo Agente Policial Militar no ato da lavratura dos Autos de Infração, Vossa Senhoria atribui tais erros e omissões a desatenção/desinteresse do agente policial militar ou a falta de qualificação dos mesmos por parte dos Órgãos Executivos de Trânsito?

Pergunta 02: Quais são as principais consequências do excessivo número de autos cancelados e arquivados por erro ou omissão no preenchimento?

Pergunta 03: A CODEP e a JARI fornecem a PM os dados acerca dos erros e omissões mais recorrentes para fins de orientação aos agentes policiais militares e consequentemente correção?

Pergunta 04: Existe algum planejamento ou providência em curso que visa a redução do número de AITs cancelados e arquivados?

Pergunta 05: A LEI nº 17.662, de 11 de junho de 2012, que dispõe sobre a instituição da operação “balada responsável”, que em seu Artigo 6º, prevê cursos de capacitação de servidores com conteúdos relacionados às atividades institucionais da Entidade Executiva de Trânsito do

Estado. Há no DETRAN/GO ou na Polícia Militar algum projeto para ministrar cursos ou reciclagem de atualização de trânsito para o agente policial militar?

Pergunta 06: A Portaria 94 de 31 de maio de 2017 do DENATRAN, que prevê o CURSO DE AGENTE DE TRÂNSITO, para profissionais que executem as atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento nos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito! Já que estão defasados os cursos de Trânsito na APM, o Senhor vê que é necessário cumprir a referida portaria?

ANEXO 1**OFÍCIO Nº 18865/2019 – ASS PMGO**

SEI/GOVERNADORIA - 6371589 - Ofício

https://sei.go.gov.br/sei/controlador.php?acao=documento_imprimir..ESTADO DE GOIÁS
POLÍCIA MILITAR

Ofício nº 18865/2019 - PM

GOIÂNIA, 20 de março de 2019.

Ao Senhor

Daniel Freire Rezende - Major PM

Gerente de Fiscalização e Aplicação de Penalidades - DETRAN/GO

Av. Atilio Correia Lima, Setor Cidade Jardim - Goiânia/GO

Assunto: Solicitação de dados de autos de infrações de trânsito.

Senhor Gerente,

A par dos nossos cordiais cumprimentos, em virtude do trabalho de conclusão de curso - Estudo Científico - que compõe a grade curricular de Pós Graduação em Especialização em Polícia e Segurança Pública, que acontece no Comando da Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás. Solicito a Vossa Senhoria, gestões junto ao setor competente, para autorizar o desenvolvimento de uma pesquisa técnica de cunho exploratório, junto a Gerência de Fiscalização e Aplicação de Penalidades, com o objetivo de verificar os erros ocorridos na lavratura dos autos de infrações de trânsito, confeccionados por Policiais Militares durante o ano de 2018.

Ressaltamos, que o objeto da pesquisa será demonstrar de forma efetiva que os erros pontuais podem ser sanados por adoção de medidas administrativas de instrução e suporte profissional, além da análise de dados estatísticos e junção de cópias de alguns autos de infrações que apresentaram inconsistência.

Respeitosamente,

Aurélia Marques S. Ferreira - 3º Sargento PM
Aluna Pós Grad. em Esp. em Pol. e Segurança Pública

SEI/GOVERNADORIA - 6371589 - Ofício

https://sei.go.gov.br/sei/controlador.php?acao=documento_imprimir...

Documento assinado eletronicamente por **AURELIA MARQUES SOUZA FERREIRA**,
Auxiliar de Seção, em 20/03/2019, às 18:01, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei
17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1 informando o código verificador **6371589** e o código CRC **75016C0B**.

ASSISTÊNCIA POLICIAL MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS - DETRAN
AVENIDA ATILIO CORREIA LIMA S/Nº - Bairro CIDADE JARDIM - CEP 74425-030 -
GOIANIA - GO - 32728323



Referência: Processo nº 201900002027092



SEI 6371589

Figura 3 - Auto de Infração – cancelado

DETRAN-GO		
IDENTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO		
AUTO DE INFRAÇÃO	CÓDIGO ORGÃO 109100	IDENTIFICAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO A02 15121
IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO		
UF D F	PLACA JKN -	MUNICÍPIO BRASILIA
MARCA/ MODELO FIAT/SIENA ATTRACTIV 1.4 - PRETA		ESPECIE (Art. 96, II do CTB) PASSAGEIRO
IDENTIFICAÇÃO DO CONDUTOR		
NOME DO CONDUTOR		
Nº REGISTRO DA CNH / PERMISSÃO PARA DIRIGIR OU		UF ou PAÍS CPF
IDENTIFICAÇÃO DO LOCAL DA INFRAÇÃO		
LOCAL DA INFRAÇÃO QD 48 CENTRO CENTRO		
DATA 2 8 0 8 2 0 1 8		HORARIO 0 8 1 0
MUNICÍPIO SANTO ANTONIO DO DESCOBERTO		UF CÓDIGO DO MUNICÍPIO UF G O 9 6 7 7 6
TIPIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO		
CÓDIGO DA INFRAÇÃO 0 7 3 6 - 6	DSO 2	TIPIFICAÇÃO / DISPOSITIVO Art. 252 * VI
DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO DIRIGIR VEICULO UTILIZANDO-SE DE TELEFONE CELULAR		
EQUIPAMENTO / INSTRUMENTO UTILIZADO (Marca e Modelo)		
Nº TESTE		ÚLTIMA AFERIÇÃO EQUIPAMENTO
MEDICÇÃO REALIZADA	LIMITE REGULAMENTO	VALOR CONSIDERADO
OBSERVAÇÕES NAO FOI POSSIVEL ABORDAR PELA GRANDE QUANTIDADE DE VEICULOS NO LOCAL		
MEDIDAS ADMINISTRATIVAS		
ID. AUTORIDADE OU AGENTE		
RG / MATRÍCULA	NOME	

Fonte: Gerência de Fiscalização e Aplicação de Penalidades - Detran – GO (2019).

Figura 4 - Decisão de Recurso de Infração - JARI

DETRAN-GO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE GOIÁS	
1ª JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÕES	
Processo n.º	:
Requerente	:
Endereço	:
Cidade	:
Placa	:
Auto de Infração n.º	: A0 8964348
DECISÃO	
O COLEGIADO da 1ª JARI, reunido neste dia, decidiu DAR PROVIMENTO ao recurso em pauta, relativo a infração capitulada no Art. 162, I do Código de Trânsito Brasileiro, com sustentação nos Arts. 280, §4º e 281, Parágrafo Único, I, do mesmo Diploma Legal, da Resolução nº 66/1998, do CONTRAN, por irregularidade na autuação. Observa-se, contudo, que o agente de trânsito realizou a autuação de forma equivocada, haja vista que a infração aconteceu em Rodovia Estadual – GO 420, KM 05 (doc. 10) -, entretanto, as informações foram registradas em auto de infração próprio de órgão executivo de trânsito, no caso, DETRAN/GO, que não é competente para fiscalizar e autuar condutores infratores naquele espaço territorial. Dessa forma, ante a irregularidade verificada no ato do agente de público, impõem-se o cancelamento da penalidade imposta, em razão da incompetência do órgão atuador. “Esta decisão caberá recurso ao DETRAN/GO, nos termos do Art. 288, do CTB, no prazo de 30 dias”, contado da data da notificação ou publicação da decisão proferida pela JARI. 1ª JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÕES – JARI, em Goiânia/GO, aos 10 dias do mês de dezembro de 2018.	

Fonte: Gerência de Fiscalização e Aplicação de Penalidades - Detran – GO (2019).