

# PROCESSO ADMINISTRATIVO DAS PENALIDADES MULTAS APLICADAS PELO ÓRGÃO EXECUTIVO DE TRÂNSITO DO ESTADO DE GOIÁS

## ADMINISTRATIVE PROCEDURE OF FINAL PENALTIES APPLIED BY THE EXECUTIVE BODY OF TRANSIT OF THE STATE OF GOIÁS IN 2017

NETO, José Arnaldo Batista <sup>1</sup>  
SANCHES, Clives Pereira <sup>2</sup>

### RESUMO

A pesquisa abordou o processo administrativo das penalidades multas e sua contribuição para o trânsito. Buscou-se conhecer e analisar as multas aplicadas pelo órgão executivo de trânsito do Estado de Goiás no ano de 2017, por meio dos autos de infração de trânsito lavrados pelo Batalhão Fazendário e BPMTran, unidades especializadas da PMGO. Utilizou como referência o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Constituição Federal, e as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Inicialmente, foi realizado um breve histórico sobre o CTB e a Constituição Federal. A pesquisa bibliográfica envolveu o estudo da legislação de trânsito e artigos relacionados ao tema. A análise das fases do processo administrativo das penalidades multa, abarcou as defesas prévias, os recursos interpostos em 1ª e 2ª instância relativos as autuações das unidades especializadas acima mencionadas. Conclui-se que o processo administrativo da penalidade multa contribui de forma efetiva para o trânsito do Estado de Goiás. Constatou-se ainda a efetividade da PMGO nas diversas frentes, em especial por meio do Batalhão Fazendário e o BPMTran, visto que foram aplicadas um total de 106.533 multas no Estado de Goiás, no ano 2017, e dentre estas 2,64% geraram recursos.

Palavras-chave: Multa. Auto de Infração. Trânsito.

### ABSTRACT

The survey addressed the administrative process of penalties fines and their contribution to traffic. It was sought to know and analyze the fines applied by the transit executive body of the State of Goiás in the year 2017, through the traffic infraction notices drawn up by the Fazenda Battalion and BPMTran, specialized PMGO units. He used as reference the Brazilian Transit Code (CTB), the Federal Constitution, and the Resolutions of the National Traffic Council (CONTRAN). Initially, a brief history was

---

<sup>1</sup> Aluno do Curso de Polícia e Segurança Pública do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, arnaldoneto7@gmail.com; Goiânia - GO, Junho de 2018.

<sup>2</sup> Professor orientador: Especialista, professor do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás CAPM, clives.sanches@gmail.com, Goiânia – GO, Junho de 2018.

made on the CTB and the Federal Constitution. The bibliographic research involved the study of traffic legislation and related articles. The analysis of the phases of the administrative process of the fine penalties, covered the previous defenses, appeals filed in the 1st and 2nd instance regarding the assessments of the specialized units mentioned above. It is concluded that the administrative process of the fine penalty effectively contributes to the transit of the State of Goiás. It was also verified the effectiveness of the PMGO on the various fronts, in particular through the Fazendário Battalion and the BPMTran, since a total of 106,533 fines in the State of Goiás, in 2017, and among these, 2.64% generated funds, of which only 0.56% obtained.

Keywords: Fine. Infraction. Traffic.

## **1 INTRODUÇÃO**

Os problemas oriundos do crescimento das frotas de veículos incidiram na sociedade brasileira a necessidade de uma maior efetividade por parte dos órgãos executivos de trânsito, a fim de reduzir o número de acidentes de trânsito e tentar coibir o cidadão de cometer transgressões previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Com o aperfeiçoamento dos dispositivos de fiscalização, busca-se conscientizar e possibilitar mais segurança a todos no trânsito.

O CTB trouxe penalidades, que devem ser aplicadas de acordo com a Constituição Federal de 1988, e ainda, possibilitar aos usuários do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), dentro de um processo administrativo, o direito de recorrer, se defender de possíveis penalidades impostas pelos órgãos executivos de trânsito.

Visto isso, é importante pesquisar e refletir sobre o CTB, suas penalidades e formas de fiscalização, tendo como foco, o estudo sobre o processo das penalidades multas, no qual, consiste em um dos papéis desempenhados pela Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO) como um dos órgãos do SNT.

Desta forma, neste trabalho científico questionamos: O processo de aplicação da penalidade multas contribui de forma efetiva com o trânsito no Estado de Goiás? É objetivo do nosso estudo compreender o devido processo administrativo das penalidades multas e sua contribuição para o trânsito.

O artigo foi dividido em duas partes, no primeiro momento a realização de uma breve contextualização do CTB e o processo administrativo até se tornar penalidade multa.

No segundo momento a explicitação sobre os autos de infração efetivados pelo Batalhão de Polícia Militar de Trânsito (BPMTran) e Fazendário do Estado de Goiás protagonizadas pela PMGO, no ano de 2017. Além de uma análise sobre processos administrativos interpostos na Comissão de Defesa Prévia (CODEP), Junta Administrativa de Recursos de Infrações, ambas do DETRAN/GO e do Conselho Estadual de Trânsito de Goiás (CETRA/GO) em 2017.

## 2 REVISÃO DE LITERATURA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 22, estabelece que compete a União legislar de acordo com inciso XI sobre trânsito e transporte. Para tal foi criado o CTB, pela Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. O Estado por meio do CTB legisla e normatiza as leis, decretos, em prol da segurança dos cidadãos em relação ao trânsito brasileiro.

De acordo com Moleta (2015), o CTB é um código de paz, se dedica ao cidadão, aos crimes de trânsito, pedestres e veículos não motorizados. O CTB atinge toda a população com o intuito de proteger e proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto. Seu foco principal consiste nos elementos do trânsito – o homem, o veículo e a via.

A fim de propiciar segurança no trânsito, são previstas no CTB as infrações, com a ocorrência destas deve ser lavrado o auto de infração que terá sua consistência e regularidade avaliada pela autoridade de trânsito conforme dispõe o art. 4º da Resolução 619 de 06 de setembro de 2016 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN):

Art. 4º À exceção do disposto no § 5º do artigo anterior, após a verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração de Trânsito, a autoridade de trânsito expedirá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data do cometimento da infração, a Notificação de Autuação dirigida ao proprietário do veículo, na qual deverão constar os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB.

O auto de infração é lavrado tendo em vista as transgressões previstas face a violação das normas de trânsito, Pimenta explicita que o:

(...) prazo de 30 (trinta) dias ao se considerar o texto legal do parágrafo 4º, do artigo 282 do CTB, não afasta dúvidas existentes quanto à fixação do prazo para apresentação da defesa, ora refere-se a notificação de autuação, outrora, da penalidade, que são situações divergentes. A primeira busca uma pretensa aplicação da penalidade, a outra à imposição da mesma.

Conflitantes situações, levam a acreditar que as autuações por infração de trânsito que são formalmente apontadas através da lavratura do auto de infração, tão logo se dê conta do pretense cometimento da infração, e a validade jurídica deste ato, como penalidade, dar-se-á após os recursos referentes à autuação, que foi caracterizada inicialmente pelo Auto de Infração (PIMENTA, 2009, p. 30).

Assim, após a lavratura do auto de infração pela autoridade de trânsito, ou seus agentes, o autor da infração de trânsito tomará ciência da referida autuação, a partir da respectiva notificação, e a ele será postulado o direito de se defender.

Para tal é indispensável o direito de defesa, no qual, as partes envolvidas no processo têm o direito de se manifestar.

(...) para alguém julgar é indispensável que se dê oportunidade às partes envolvidas para exporem suas argumentações. Se o agente, autua, é justo que o autuado tenha a oportunidade de contestar esse ato. Assim o julgamento sobre a consciência do ato do agente será pleno, cabendo a análise sobre os aspectos técnicos e de mérito (QUIXADÁ E QUIXADÁ, 2000, p. 94).

A notificação da autuação possibilita ao cidadão ter ciência de sua infração no trânsito, caso ele anseie contestar é informado nesta sobre o prazo legal para sua defesa.

A nossa temática incide na penalidade multa, para explicitar melhor segue as penalidades previstas no art. 256 do CTB:

- I - advertência por escrito;
- II - multa;
- III - suspensão do direito de dirigir;
- IV - (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016).
- V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- VI - cassação da Permissão para Dirigir;
- VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

A penalidade multa é uma protagonista importante em prol do bom funcionamento do trânsito, da segurança e do direito de todos os cidadãos envolvidos.

A Resolução 619/2016 do CONTRAN estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 do CTB.

De acordo com Pelizzon (2017), é importante que o Estado propicie cada vez mais ações por meio da tecnologia no trânsito, aliada ao uso da internet como meio de comunicação mais rápido, por meio dos órgãos do SNT, a fim de tornar mais célere todo processo, acelerar o recebimento da punição e facilitar a comunicação entre os envolvidos, especialmente entre o governo e os cidadãos.

As burocracias dos processos administrativos do trânsito trazem perdas econômicas, possibilitam a lentidão desses processos, a demora em ser notificado em tomar ciência do cometimento da infração, nos dias atuais é injustificável devida a tecnologia existente. O Sistema de Notificação Eletrônico apresentado na Resolução 619/2016 do CONTRAN vem com objetivo de reduzir gastos para os envolvidos no processo administrativo da penalidade multa.

Outro aspecto fundamental consiste em como procederá a autoridade ao constatar a infração, como prevê a Resolução 619/2016 do CONTRAN, visando a legalidade que irá transcorrer durante este processo de constatação de irregularidade, conforme o CTB. Rizzardo dispõe que:

Verificada a infração, como procederá o agente ou autoridade que a constatar? Lavrará o auto de infração, considerando o documento de constatação e anotação da irregularidade praticada. E autuar é anotar, registrar, reproduzir no papel o que acontece na via quando envolvida a circulação. Quem está fiscalizando ou controlando o trânsito, verificada alguma conduta que contrarie a lei, tem a incumbência de lavrar o registro, isto é, de fazer o auto com a anotação dos dados do veículo, do condutor e do fato. (RIZZARDO, 2013, p. 568).

A infração ao ser detectada por dispositivo eletrônico ou pela presença do agente de trânsito sempre deve primar pela lisura do processo desde seu início, é necessária a transparência ao lavrar o auto de infração, fundamentando-se nos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, previstos no art. 37 da Constituição Federal de 1988.

As autoridades de trânsito devem seguir a legalidade. A administração compete cumprir o que a lei determina, caso ocorra alguma irregularidade posteriormente sua ação poderá ser invalidada.

O agente que se faz presente em nome do Estado, buscando estabelecer uma boa convivência de todos envolvidos, assim agir, conforme descreve Filho:

O princípio da moralidade impõe que o administrador público não dispense os preceitos éticos que devem estar presentes em sua conduta. Deve não só averiguar os critérios de conveniência, oportunidade e justiça em suas ações, mas também distinguir o que é honesto do que é desonesto. Acrescentamos que tal forma de conduta deve existir não somente nas relações entre Administração e administrados em geral, como também internamente, ou seja, na relação entre a Administração e os agentes públicos que a integram (FILHO, 2013, p. 22).

A Constituição Federal define a cidadania como um fundamento, conforme seu art. 1º, inciso II, e assegura o direito à apreciação judicial nos casos de ameaça ou lesão de direito em seu art. 5º, inciso XXXV.

Por isso, temos que nos atentar para as diversas fases do processo, justificando a tipicidade da infração e cumprindo os prazos determinados. Neste aspecto, o que foi iniciado pelo auto de infração, e confirmado pelas notificações de autuação e penalidade, após esgotados os prazos para interposição de defesa e recursos, o que configuram o direito do cidadão de contestar, efetiva-se a inclusão da penalidade multa no sistema, gerando as demais sanções, tais como: advertência, suspensão, cassação e frequência obrigatória em curso de reciclagem, conforme os critérios estabelecidos em lei.

Observando o art. 265 do CTB, e o art. 5º, LV da Constituição Federal Mello (1998) estabelece que:

Finalmente, toda providência administrativa destarte adotada, além de cifrar-se ao indispensável, só perdurará, tratando-se de medida de efeito continuado, pelo tempo inafastavelmente necessário e, em qualquer caso, será de imediato sucedida pela instauração do devido processo, do contraditório e da ampla defesa. É lógico, ademais, que qualquer demasia ou excesso acarretarão responsabilidade do Estado e do agente que haja procedido com dolo ou culpa. (MELLO, 1998, p. 77).

O devido processo administrativo da penalidade multa deve seguir toda legalidade com transparência, respeitando os direitos do Estado, do trabalho da autoridade de trânsito e o direito do cidadão.

A multa de trânsito é uma ferramenta que auxilia de forma incisiva na manutenção da ordem pública perante aos cidadãos em seus deslocamentos no trânsito, auxiliando na maior segurança do direito de ir e vir.

### **3 METODOLOGIA**

Foi realizada uma pesquisa bibliográfica, autores como Rizzardo (2013) Pimenta (2009), Quixadá e Quixadá (2000) entre outros embasaram nosso estudo, além da legislação e artigos científicos. Investigamos o processo histórico para compreendermos a nossa temática de estudo no presente, as influências do passado na sociedade atual. Os documentos legais nos possibilitaram o aporte teórico para melhor compreensão e fundamentação.

Para o desenvolvimento do artigo, realizamos um breve levantamento sobre o CTB no que diz respeito ao processo administrativo que percorre o auto de infração

até que se torne uma multa, leitura atenta e análises de artigos do CTB pertinentes a nossa temática.

Inicialmente, foi realizado um levantamento bibliográfico na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações, utilizando as palavras-chave “auto de infração”, não foram encontrados muitos trabalhos com essa temática específica, apenas quatro trabalhos faziam menção ao auto de infração em seu resumo, assim realizamos a leitura destes na íntegra.

Do mesmo modo, realizamos uma pesquisa sobre os autos de infrações efetivados pelo Batalhão da Polícia Militar de Trânsito (BPMTran) e o Batalhão Fazendário do Estado de Goiás protagonizadas pela PMGO, no ano de 2017, utilizamos gráficos para demonstrar esses dados mensais do decorrido ano.

Também foi realizado um levantamento de dados sobre a quantidade de processos administrativos interpostos na CODEP, JARI/DETRAN-GO e em segunda instância no CETRAN/GO no ano de 2017.

Nossas considerações foram realizadas de acordo com o objetivo do nosso estudo em compreender o devido processo administrativo das penalidades multas e se de fato estas contribuem para o trânsito.

#### **4 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

De acordo com Pimenta (2009), com o surgimento do automóvel no final do século XIX, como meio de transporte de bens e pessoas, especialmente após a expansão da indústria, no início do século XX, foram necessárias profundas mudanças junto as sociedades urbanas, a fim de estabelecer normas disciplinadoras de trânsito, de veículos e de seus condutores.

A primeira norma legal brasileira de trânsito ocorreu com o Decreto Lei n. 8.324, de 27 de outubro de 1910, cuja finalidade era disciplinar o serviço de transporte de passageiros e mercadorias por automóveis. Neste Decreto, os condutores eram chamados de motorneiros, e em seu artigo 21 a exigência que a marcha fosse diminuída, ou mesmo parar o movimento toda vez que o automóvel pudesse ser causa de acidente.

No artigo 33, deste Decreto Lei (sobre penalidades e fiscalização) aparece a multa imposta pelo Governo Federal. Desde suas primeiras utilizações no trânsito

brasileiro a multa traz consigo o intuito de fiscalização e penalização em prol do bom andamento e segurança no trânsito.

O primeiro Código Nacional de Trânsito brasileiro foi aprovado pelo Decreto Lei n. 2.994, em 28 de janeiro de 1941. Esse Código teve pouca duração, apenas de oito meses, sendo revogado pelo Decreto Lei n. 3.651, de 25 de setembro de 1941, que vigorou até 1996. Com o Decreto Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966 o Código Nacional de Trânsito Brasileiro até ser revogado pela nossa legislação atual, o CTB, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que está vigorando desde então. A legislação de trânsito brasileira é composta de Leis, Decretos, Resoluções e Portarias.

O CTB aplica as regras de trânsito a todas as pessoas, veículos e animais que utilizam as vias terrestres, sejam estas vias públicas, praias abertas à circulação pública, vias internas pertencentes a condomínios residências e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. Porém, tais normas não terão aplicabilidade no interior de propriedades privadas e rurais.

Silva (2016) aponta que todos estamos introduzidos no trânsito de várias formas, como pedestre, condutor ou passageiro, isso ocorre diariamente pois com o crescente número populacional e conseqüentemente o maior número de veículos, surge a necessidade da organização. Neste contexto as normas constituem o Direito de Trânsito, pois, aumenta-se o número de pessoas envolvidas, assim, os problemas oriundos desse grande número de veículos automotores nas ruas crescem os acidentes e mortes, obrigando as constantes alterações na legislação a fim de amenizar as estatísticas que assustam ano após ano.

Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito, ou seja, a garantia a um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem como a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou planejado, não apenas pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas (RIZZARDO, 2008, p. 37).

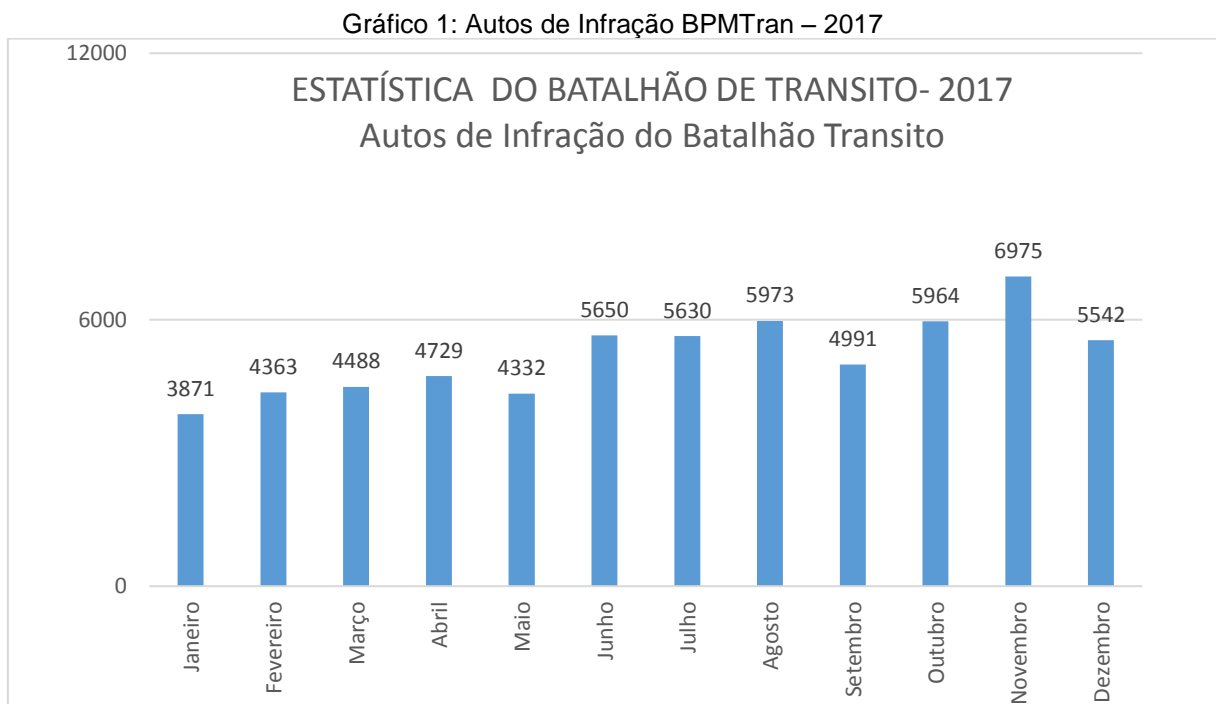
A penalidade multa tem o intuito de reduzir o elevado número de acidentes, das mortes no trânsito, além de conscientizar os condutores que cometeram infrações a não repetir tais ações, em prol da fluidez, e da segurança.

A penalidade multa consiste na cobrança de um valor que será vinculado a um veículo. Ao responsável pela infração, é prevista a perda de pontos que pode restringir

seu direito de dirigir. A cada infração é destinado a perda de um número de pontos de acordo com o Art. 259 do CTB:

- I - gravíssima - sete pontos;
- II - grave - cinco pontos;
- III - média - quatro pontos;
- IV - leve - três pontos.

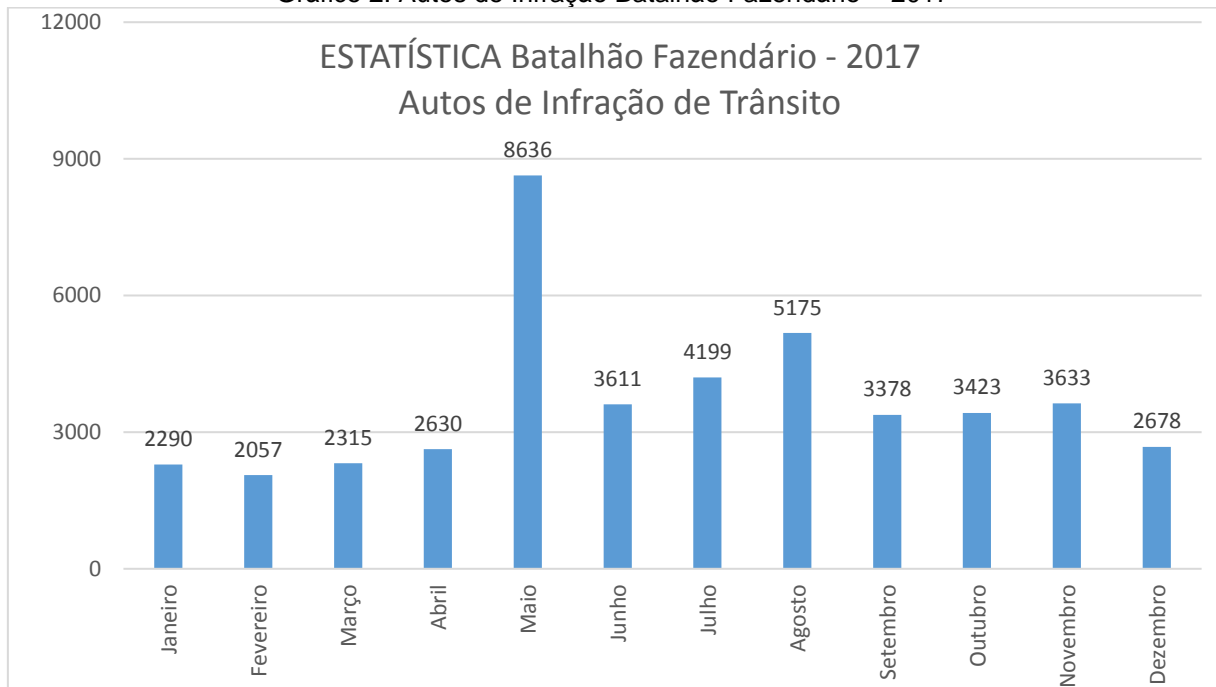
Dentro desse cenário o BPMTran, no ano de 2017, autuou diversas transgressões, esse quantitativo é demonstrado no gráfico:



Fonte: (BPMTran, 2017)

O Batalhão Fazendário, no ano de 2017, lavrou autos de infração conforme o gráfico abaixo:

Gráfico 2: Autos de Infração Batalhão Fazendário – 2017



Fonte: (Batalhão Fazendário PMGO, 2017)

Na instância administrativa, o texto legal do artigo 282 do CTB, que trata da aplicação da penalidade, exige a expedição de notificação, possibilitando a ciência da penalidade aos possíveis infratores. Nesse contexto, buscamos os dados quantitativos desses autos, que após ciência os infratores recorreram, buscando uma defesa das autuações expedidas, no ano de 2017, pelos batalhões Fazendário e BPMTran que juntos aplicaram um total de 106.533 autos de infração no estado de Goiás.

A Resolução 404/2012 do CONTRAN estabelece que os proprietários de veículos, ao cometerem infrações de trânsito, recebem duas notificações, que são: Notificação de Autuação e Notificação de Penalidade. Ao receber a primeira notificação o infrator pode apresentar sua defesa por escrito junto à CODEP.

A CODEP do DETRAN/GO informou que buscaram a defesa prévia um total de 939 possíveis infratores, no ano de 2017.

Em seguida, com o indeferimento do processo na defesa prévia, ou ausência desta, o infrator recebe uma notificação de penalidade, que estabelece o prazo para interposição de recurso junto a JARI.

Em nossa pesquisa obtivemos junto a JARI do DETRAN/GO que no ano de 2017, foram abertos 2.822 recursos contra autos de infração aplicados pela PMGO, sendo os artigos de maior frequência descritos na tabela que se segue:

Tabela 1 – Principais infrações em 1ª Instância em 2017

<b>Seis infrações que mais geraram recursos em 1ª Instância</b>	<b>Recursos em 1ª Instância</b>
Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277.	1120
Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool.	468
Art. 230. Conduzir o veículo registrado que não esteja devidamente licenciado.	293
Art. 162 - I. Dirigir veículo sem possuir CNH ou Permissão para Dirigir.	203
Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos no CTB.	86
Art. 175. Utilizar veículo para exibir manobra perigosa mediante arrancada brusca	72

Fonte: (JARI Detran-GO, 2017)

Ao ter seu recurso indeferido na JARI, o reclamante poderá, após conhecimento da decisão, buscar o recurso em 2ª instância junto CETRAN-GO, no prazo de trinta dias após o recebimento da resposta. Junto ao referido órgão identificamos 914 processos protocolados no ano de 2017, oriundos das autuações lavradas pelo Batalhão Fazendário e BPMTran, conforme dispõe a tabela que segue:

Tabela 2 – Principais infrações em 2ª Instância em 2017

<b>Seis infrações que mais geraram recursos em 2ª Instância</b>	<b>Recursos em 2ª Instância</b>
Art. 165 e 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277.	741
Art. 230. Conduzir o veículo registrado que não esteja devidamente licenciado.	41
Art. 162 - I. Dirigir veículo sem possuir CNH ou Permissão para Dirigir.	22
Art. 175. Utilizar veículo para exibir manobra perigosa mediante arrancada brusca.	15
Art. 230 XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante.	7
Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos no CTB.	7

Fonte: (CETRAN/GO, 2017)

Desses 914 recursos interpostos junto ao CETRAN/GO, no ano de 2017, podemos obter os seguintes dados quanto ao julgamento, conforme tabela abaixo.

Tabela 3 – Resultados interpostos 2ª Instância em 2017

<b>Resultados dos Recursos Interpostos em 2ª Instância</b>	
Indeferidos	694

Desconhecidos	160
Deferidos	60
<b>Total</b>	<b>914</b>

Fonte: (CETTRAN/GO, 2017)

Neste contexto, observamos o efetivo trabalho desenvolvido no trânsito pela PMGO, o número de recursos interpostos em 1ª instância representa apenas 2,64% dos autos de infração lavrados, e em 2ª instância apenas 0,7% foram até essa última fase de recurso.

Podemos observar que o maior número de recurso interpostos foram originados dos artigos Art. 165, 165-A do CTB, devido as campanhas realizadas pelo Estado de Goiás em parceria com a BPMTran no “Programa Balada Responsável” no combate aos casos de embriaguez ao volante. Esse programa visa coibir o uso de álcool na direção do veículo automotor, retirando das ruas condutores embriagados, a fim de reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito. Também auxilia na promoção da segurança pública, pois nas barreiras de fiscalização são realizados todos os procedimentos padrões de abordagens policiais. O artigo acima citado ainda se destaca muito pelo alto valor da infração e a restrição, por um ano, do direito de dirigir, assim o cidadão busca recorrer na expectativa de não ser penalizado conforme prevê o CTB.

Outro artigo que se destaca é o Art. 230 do CTB, o qual tipifica o ato de conduzir o veículo registrado que não esteja devidamente licenciado. Devido ao forte empenho do Batalhão Fazendário em atividades de cooperação que envolvem executar os serviços de policiamento preventivo e repressivo nas operações especializadas de fiscalização e controle de trânsito em apoio às ações de fiscalização de tributos estaduais. O Batalhão é responsável pela segurança dos auditores fiscais e servidores da Fazenda nas operações de cobrança dos tributos estaduais. Além disso, detém competência para realizar a parada e abordagem dos veículos durante as blitzes de mercadorias e trânsito, e também de IPVA.

Assim quanto mais eficiente for a fiscalização no trânsito, maior será o número de multas para as transgressões cometidas, auxiliando na conscientização e não repetição da infração, possibilitando um trânsito mais seguro, no qual o direito de todos os envolvidos será devidamente garantido.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Concluimos que para a aplicação de determinada penalidade a qualquer cidadão, é imprescindível a prévia instauração, tramitação e conclusão de um processo administrativo que declare o infrator culpado, sendo necessário dispor todas as garantias constitucionais e demais direitos, para interposição de sua defesa ou recurso.

Assim, aplicada a penalidade, pode o cidadão recorrer por meio administrativo junto ao órgão atuador, onde poderá se defender, obtendo a correção do ato que lhe foi imposto equivocadamente ou erroneamente.

Podemos constatar também a efetividade da PMGO que por meio das diversas frentes em que combate as transgressões no trânsito, em especial por meio do Batalhão Fazendário e o BPMTran, atuou de forma efetiva, visto que foram aplicadas um total de 106.533 multas no Estado de Goiás no ano 2017.

Buscou-se autuar diversas infrações, especialmente com operações voltadas para coibir a evasão de tributos e o consumo de álcool na direção.

Das autuações aplicadas pelo BPMTran, cerca de 2,64% representaram recursos em 1ª instância, e 0,7% foram até a 2ª instância requerer cancelamento de seus autos de infração, assim, evidenciando a eficiência que os policiais militares obtiveram ao lavrarem os autos de infração em relação as transgressões flagradas.

Podemos concluir também que por meio da operação Balada Responsável, os autos de infração lavrados no Art. 165 e 165-A do CTB, desempenham o papel da PMGO na conscientização do cidadão, a fim de evitar a mistura de álcool e direção.

Por fim, cabe ressaltar que a penalidade multa visa não só a aplicação de sanções ao infrator, como também atua na educação e conscientização do cidadão, pois disciplina o transgressor para que este não volte a reincidir, assim novas pesquisas a partir do nosso estudo podem ser realizadas em prol de um trânsito seguro que respeite o direito de todos os cidadãos.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)>. Acesso em: 23 mar. 2018.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Senado. Brasília. DF:1988.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 619 de 6 de novembro de 2016. Estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 08 de out. 2016. Seção 1, p. 46.

COSTA F. L. da. **Devido processo legal no direito administrativo de trânsito: atuação de trânsito**. Encontro de Iniciação Científica (ETIC) 2017.

MELLO, C. A. B. de. **Curso de direito administrativo**. 10. ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

MOLETA, Paulo. **A origem do trânsito e do CTB**. Uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito. Jus Brasil. 2015. Disponível em: <<http://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>>. Acesso em: 22 jan. 2018.

PELLIZZON, J. C. D. **Modelo conceitual de sistema de informação unificado de infrações de trânsito**. 2017. 185 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília – Faculdade de Tecnologia Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Brasília, 2017.

PIMENTA, D. M. **Devido processo legal para a aplicação das penalidades decorrentes as infrações de trânsito**. 2009. 39 f. Monografia – UNI-ANHANGUERA – Centro Universitário de Goiás, Goiânia, 2009.

QUIXADÁ, L. G.; QUIXADÁ, V. O. **Aplicação do Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília-DF: Brasília Jurídica, 2000.

\_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_. **Aplicação do Código de Trânsito Brasileiro**. 2. ed. Brasília-DF: Brasília Jurídica, 2002.

RIBEIRO, L. F.; BARDELLA, J. D. O aumento das penalidades sobre direção perigosa pode reduzir índices de acidentes e mortes no trânsito. **Anais- Seminário de**

**Pesquisa e Pós-Graduação, Ensino e Extensão do CCSEH- III SEPE Ética, Política e Educação no Brasil Contemporâneo. De 6 a 9 de junho de 2017.**

RIZZARDO, A. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 9. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

SILVA, G. M. da. **O processo administrativo de trânsito e os princípios que o norteiam**. 2016. 50 f. Monografia - Associação Caruaruense de Ensino Superior e Técnico, Caruaru, 2016.