

**LEVANTAMENTO DOS PROBLEMAS QUE LEVAM OS CONDUTORES A  
COMETEREM INFRAÇÕES DE TRÂNSITO ATRAVÉS DAS ALEGAÇÕES NOS  
RECURSOS DAS AUTUAÇÕES DE TRÂNSITO**

**LIST OF PROBLEMS LEADING DRIVERS THE COMMIT OFFENSES TRAFFIC  
ACROSS THE ALLEGATIONS OF CHARGES FILED IN TRANSIT FUNDS**

**RECOPIACIÓN DE LOS PROBLEMAS QUE LLEVAN A LOS CONDICTORES A  
COMETER INFRACCIONES DE TRÁFICO A TRAVÉS DE LAS ALEGACIONES  
EN LOS RECURSOS DE LOS INFORMES DE DELITO**

BIANCA DA ROCHA OLIVEIRA<sup>1</sup>

BERNADETE ROSSI BARBOSA-FANTIN<sup>2</sup>

Recebido em julho de 2010. Aceito em novembro de 2010.

---

<sup>1</sup> Graduanda em Tecnologia em Logística e Transportes pela Faculdade de Tecnologia de Botucatu.

<sup>2</sup> Professora da Faculdade de Tecnologia de Botucatu.

**LEVANTAMENTO DOS PROBLEMAS QUE LEVAM OS CONDUTORES A  
COMETEREM INFRAÇÕES DE TRÂNSITO ATRAVÉS DAS ALEGAÇÕES NOS  
RECURSOS DAS AUTUAÇÕES DE TRÂNSITO**

**RESUMO**

Este trabalho aborda a condição dos condutores de veículos quanto à educação para o trânsito, o qual, no decorrer dos tempos, vem se tornando caótico devido às falhas encontradas no sistema de trânsito. O objetivo deste trabalho foi analisar os autos de infração de trânsito contra proprietários e condutores de veículos e as alegações encontradas nos recursos interpostos pelos mesmos para justificar a infração, a fim de verificar o que os levou a burlar a legislação e, com isso, sugerir medidas que atuem diretamente no ponto que os impulsiona a desobedecer à lei que, em muitos casos, implica riscos a outros usuários do sistema de trânsito. O sistema atual de trânsito apresenta falhas, tanto por parte da população quanto por parte do poder público o qual, em muitos casos, é ausente ou ineficiente. A metodologia empregada para a realização do trabalho foi de pesquisa analítica envolvendo revisão bibliográfica e documental, sendo também realizada entrevista com o delegado de trânsito de Botucatu, com a delegada adjunta e com o presidente da Junta Administrativa de Recursos contra Infrações. Com as análises realizadas nos Autos de Infração de Trânsito e nos recursos, foi possível a identificação das infrações mais cometidas e também foi verificado que os autuados apresentam alegações inconsistentes nos recursos. Foi possível perceber também que a educação para o trânsito não atinge, nem sensibiliza o condutor como deveria, é notório que, apesar de conhecer a legislação, muitas vezes o motorista comete a infração conscientemente. A educação não é somente para instruir a população, mas para fazê-la obedecer e respeitar à legislação, sendo necessário, para tanto, investir mais nessa área, pois todos são usuários do sistema de trânsito.

**PALAVRAS-CHAVE:** Autuações. Educação. Infrações. Trânsito.

**LIST OF PROBLEMS LEADING DRIVERS THE COMMIT OFFENSES TRAFFIC  
ACROSS THE ALLEGATIONS OF CHARGES FILED IN TRANSIT FUNDS**

**ABSTRACT**

This work addresses the condition of drivers regarding traffic education, which, throughout the ages, has become chaotic due to failures in the transit system. The aim of this study was to examine the records of traffic infraction against owners and drivers of vehicles and found the allegations in the suits filed by them to justify the violation in order to verify that led them to circumvent the law and therefore suggest that measures act directly on the point that pushes you to disobey the law, which often entails risks to other users of the transit system. The current transit system is flawed, both by population and by the government, which in many cases is absent or ineffective. The methodology used for conducting this study was analytical research involving literature review and documentary, and also interviewed with the chief of transit in southeastern Brazil, with the police and the deputy chairman of the Joint Administrative Appeals against infractions. With the analysis made in the tax assessment notices Transit and resources, we could identify most of the offenses committed, and also found that the inconsistent claims have litigated in the appeals. It was possible to realize also that traffic education is not as even touches the driver as it should, it is notable that despite being aware of legislation often the driver commits the offense knowingly. Education is not only to educate the population, but to make her obey and respect the law is necessary to invest more in that area, since all are users of the transit system.

**KEYWORDS:** Assessments. Education. Infractions. Transit.

**RECOPIACIÓN DE LOS PROBLEMAS QUE LLEVAN A LOS CONDUCTORES A  
COMETER INFRACCIONES DE TRÁFICO A TRAVÉS DE LAS ALEGACIONES  
EN LOS RECURSOS DE LOS INFORMES DE DELITO**

**RESUMEN**

Este trabajo aborda la condición de los conductores de vehículos en cuanto a la educación para el tráfico que, con el pasar de los tiempos, se vuelve caótico debido a las fallas encontradas en el sistema de tráfico. El objetivo de este trabajo fue analizar los autos de infracción de tráfico contra propietarios y conductores de vehículos y las alegaciones encontradas en los recursos interpuestos por los mismos para justificar la infracción, a fin de verificar lo que los llevó a burlar la legislación y así sugerir medidas que actúen directamente en el punto que los impulsa a desobedecer a la ley, que en muchos casos implica riesgos a otros usuarios del sistema de tráfico. El sistema actual de tráfico presenta fallas, tanto por parte de la población como por parte del poder público, que en muchos casos está ausente o ineficiente. La metodología empleada para la realización del trabajo fue de pesquisa analítica envolviendo revisión bibliográfica y documental, incluso con la realización de entrevista con el delegado de tráfico de Botucatu, con la delegada adjunta y con el presidente de la Junta Administrativa de Recursos contra Infracciones. Con los análisis realizados en los Autos de Infracción de Tráfico y en los recursos, fue posible la identificación de las infracciones más cometidas y también fue verificado que los multados presentan alegaciones inconsistentes en los recursos. Fue posible percibir también que la educación para el tráfico no alcanza, ni sensibiliza el conductor como debería, es notorio que a pesar de conocer la legislación muchas veces el conductor comete la infracción conscientemente. La educación no es solamente para instruir a la población, mas para hacer obedecer y respetar a la legislación siendo necesario invertir más en esa área, pues todos son usuarios del sistema de tráfico.

**PALABRAS-CLAVE:** Multas. Educación. Infracciones. Tráfico.

## **1 INTRODUÇÃO**

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi criado aos 23 de setembro de 1997 pela Lei nº 9.503 com o intuito de melhorar e padronizar o tráfego em todo o território nacional. Nele é prevista não só a educação para o trânsito, que visa educar a população e conscientizá-la de seus direitos e deveres, como também a engenharia de tráfego, responsável pela sinalização, que deve ser igual em todo o Brasil, conforme regulamentação do CTB, e a fiscalização, onde órgãos responsáveis constatarem se a legislação está sendo cumprida, pois, caso não esteja, deverão ser tomadas providências para punir os infratores.

Indubitavelmente, a carência de informações da população para trafegar com mais segurança e responsabilidade, torna o trânsito mais caótico para todos os envolvidos, seja como pedestre ou como condutor.

Com a frota de veículos cada vez maior, devido às facilidades encontradas na hora de obter o veículo próprio, o trânsito fica a cada ano mais congestionado, por ocupar um espaço não planejado para um número cada vez maior de veículos.

Dessa forma, o objetivo do trabalho foi investigar as situações onde ocorreram as infrações de trânsito que geraram multas e analisar as alegações dos penalizados

apresentadas nos recursos interpostos para justificar a infração cometida a fim de verificar o que o levou a cometer essa infração e, com isso, propor uma forma mais eficiente nas soluções utilizadas para sanar os problemas identificados e minimizar o número de condutores e proprietários de veículos autuados por infringirem a legislação vigente.

O intuito deste trabalho não foi aprofundar a discussão sobre a engenharia de tráfego, e sim sobre a educação para o trânsito e a fiscalização, visando assim encontrar formas de auxiliar os condutores e proprietários de veículos a cometerem o menor número possível de infrações através de uma melhor aplicação da educação para o trânsito.

Através da análise das alegações nos recursos das multas de trânsito, pretendeu-se levantar quais os principais motivos que levam o condutor/ proprietário a desobedecer à legislação, muitas vezes criando situações de risco e assim propor medidas para que atuem diretamente no ponto que os impulsiona, visando diminuir o número de infrações cometidas.

## **2 REVISÃO DE LITERATURA**

Atualmente, a maior parte da população vive em cidades, o que nos leva a um número de viagens por dia muito grande. Pessoas e produtos necessitam se

locomover para chegar de um ponto a outro e desenvolver tarefas do dia a dia, essa movimentação é chamada de transporte urbano.

O transporte urbano precisa ser planejado para acontecer de modo organizado e seguro, assim todos os usuários do sistema de trânsito poderão trafegar de forma mais ágil, cômoda e segura. Esse planejamento necessita seguir três premissas básicas que dizem respeito às áreas de educação, engenharia e esforço legal.

A segurança no trânsito é um direito previsto na Constituição Federal – CF – e no CTB, ao passo que a defesa a vida é prioridade para os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

A CF também prevê o direito a defesa, e com relação ao trânsito temos a Junta Administrativa de Recurso de Infrações - JARI, que é o órgão responsável por receber e julgar os recursos interpostos contra autuações e infrações de trânsito.

## **2.1 Frota de veículos**

O Brasil possui uma frota de 59.361.642 veículos, sendo 19.139.118 destes cadastrados no estado de São Paulo (DENATRAN, 2009). Sem uma adequada organização no sistema viário brasileiro e com essa quantidade de veículos, não há

possibilidade de um trânsito seguro e racional.

Botucatu comporta uma frota de mais de 63.000 veículos (DENATRAN, 2009), em sua maioria, automóveis e motocicletas.

Segundo o censo do IBGE de 2007, a população de Botucatu era de 120.800 pessoas, o que nos indica que, para cada 1,9 habitante de Botucatu, corresponde um veículo do município.

## **2.2 A importância do transporte urbano**

O número de deslocamentos realizados por pessoas ou cargas nas cidades é considerável, já que todos precisam se locomover para realizar determinadas tarefas, seja por motivo de lazer, trabalho, estudo, saúde, entre outros.

Quando a movimentação realizada é de produtos, define-se como transporte de cargas; quando a movimentação é de pessoas, define-se como transporte de passageiros (FERRAZ; TORRES, 2004). Essas movimentações são denominadas transporte urbano e representam fator de grande importância para determinação da qualidade de vida de uma cidade.

## 2.3 Sistema viário e sistema de trânsito

Segundo Ferraz (1999, p. 10), sistema viário é “o conjunto de vias e obras de arte (viadutos, pontes, túneis, trevos, rotatórias, etc.) destinadas ao fluxo de veículos e/ou pedestres”.

O CTB (2008, p. 57) define como trânsito a “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”, e como via a “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central” (CTB, 2008, p. 57).

Há um trinômio básico em relação ao trânsito, composto por educação, engenharia e esforço legal. A educação, prevista no Capítulo VI, Art. 74 do CTB (2008), é garantida como um direito à população; a engenharia, também prevista pelo CTB em seu Capítulo VIII (2008), é voltada para a racionalização do fluxo e o uso de veículos (LEONARDO, 1995) e trata do planejamento do tráfego e do projeto e operação das vias públicas e de suas áreas adjacentes (ABNT, 1978); e o esforço legal compreende a fiscalização e a punição dos infratores pelas autoridades competentes. Essas três ações são a base para um trânsito racional e seguro para todos os usuários do sistema.

Problemas encontrados no sistema de trânsito demonstram deficiências em pelo menos uma das três ações citadas,

podem ser falhas ou até mesmo a inexistência de uma dessas três medidas, causando assim infrações à legislação, acidentes, prejuízos financeiros, tanto diretos como indiretos, e até mortes.

### 2.3.1 Educação

No capítulo VI do CTB (2008), é garantida como um direito à população a educação para o trânsito. Em seu Art. 74 (CTB, 2008, p.28), temos que “a educação para o trânsito é um direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

Carneiro (1998, p. 18) descreve o papel da educação para o trânsito na sociedade atual como sendo “[...] encarregada de proporcionar ao operador, motoristas, pedestres, policiais, juízes, o conhecimento necessário às regras de bom viver [...]”. Já Ferraz (1999, p. 8) defende que a educação “visa conscientizar as pessoas da importância do respeito às leis e à sinalização de trânsito, bem como prepará-las para que possam conduzir veículos ou se locomover a pé com eficiência e segurança”

Segundo Leonardo (1995), a educação para o trânsito levará de 15 a 20 anos para ser implementada compulsoriamente com o Novo Código de Trânsito. Isso nos indica que, apesar das

falhas encontradas no sistema de educação para a população, haverá dentro de alguns anos a eficiência do sistema obtendo assim uma educação que atinja os resultados previstos.

### 2.3.2 Engenharia

O CTB, em seu capítulo VIII (2008, p. 29), prevê a Engenharia de Tráfego que, segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (1978), “é a parte da engenharia que trata do planejamento do tráfego e do projeto e operação das vias públicas e de suas áreas adjacentes, assim como do seu uso para fins de transporte, sob o ponto de vista de segurança, conveniência e economia”.

Carneiro (1998, p. 18, grifo do autor) descreve a engenharia como sendo “responsável pelo *projeto*, das vias e dos veículos, a sua *construção* e a sua *manutenção*, aí se incluindo a sinalização, horizontal e vertical”.

O objetivo da engenharia de tráfego, segundo Ferraz (1999) “é fazer com que o trânsito de veículo e pessoas seja realizado com o máximo de eficiência e segurança”.

### 2.3.3 Fiscalização

Segundo Leonardo (1995), a fiscalização objetiva reduzir os acidentes de trânsito calculados em 50000 mortes/ano. A competência da fiscalização, aplicação das medidas administrativas, penalidades cabíveis e arrecadação das multas aplicadas, são das autoridades federais, estaduais e municipais, que atuam através de agentes credenciados. Essas competências estão descritas na Resolução nº 66/98 do CONTRAN, com as alterações das Resoluções nº 121/01 e 202/06 (CTB, 2008). Dois exemplos de agentes credenciados são as polícias militar e rodoviária.

O policiamento ostensivo de trânsito, segundo o CTB (2008, p. 56), é “função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes”.

Barchet (2008) classifica a polícia em três tipos: Polícia Administrativa, Polícia Judiciária e Polícia de Manutenção da ordem pública. Neste projeto, abordaremos a Polícia de Manutenção da ordem pública que “efetua o patrulhamento ostensivo das vias públicas e dos demais locais de acesso público [...]” (BARCHET, 2008, p. 2005, grifo do autor).



## 2.4 Segurança no trânsito

A segurança no trânsito é caracterizada como um direito de todo cidadão. No Art. 1º parágrafo 2º do CTB (2008, p. 19), “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito [...]”.

Segundo Rizzardo (2008, p. 5, grifo do autor), “centraliza-se o Código na garantia de que o *trânsito seguro* passa a ser um direito a cidadania, cabendo a todos a colaboração e mesmo a responsabilidade pela sua prática e implantação no território nacional”.

A segurança viária também tem destaque na resolução 166/04 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN onde são aprovadas as diretrizes da Política Nacional de Trânsito (CONTRAN, 2004).

Os índices de acidentes de trânsito no Brasil passam de 33.000 mortes/ano e mais de 400.000 pessoas ficam feridas ou inválidas a cada ano, representando assim uma das principais causas de morte prematura da população no país (CONTRAN, 2004).

## 2.5 Juntas administrativas de recursos de infrações - JARI

Todos os usuários do sistema de trânsito têm direito a defesa quando são autuados ou multados por alguma infração.

“Aos litigantes, em processo judicial ou administrativo e aos acusados em geral, são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes” (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 2007, p. 10).

O órgão responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra as autuações ou infrações é a Junta Administrativa de Recurso de Infrações - JARI, prevista no Art. 16 do CTB (2008, p. 21), “junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.”

## 3 MATERIAIS E MÉTODOS

### 3.1 Materiais

Para a elaboração do trabalho, foi utilizado um computador com a seguinte configuração de *hardware*, 4Gb de memória RAM, 320Gb de *Hard Disk*, Sistema Operacional *Windows 7 Ultimate* versão 2009, uma impressora, um pendrive

de 2Gb, autos de infrações de trânsito e recursos de multas referentes aos meses de novembro e dezembro de 2009 e janeiro de 2010.

### 3.2. Metodologia

A pesquisa analítica foi feita a partir de revisão bibliográfica e documental. As entrevistas realizadas com o delegado de polícia diretor da 6ª CIRETRAN de Botucatu, com a delegada adjunta também da CIRETRAN e com o Presidente da JARI da mesma instituição, confirmaram o ponto de vista das autoridades com relação ao assunto abordado e como são julgados os recursos.

O banco de dados, feito com as multas e com os recursos das mesmas, teve o propósito de mostrar o ponto de vista dos autuados diante das infrações cometidas ou não, visto que algumas autuações são equívocas para as autoridades competentes.

A disposição dos dados em classes visou à maior agilidade na seleção dos mesmos para a composição de tabelas, a fim de expor melhor os resultados da coleta realizada.

### 3.3 Estudo de caso

O estudo de caso foi realizado na JARI da Circunscrição Regional de Trânsito - CIRETRAN de Botucatu, a 6ª do estado de São Paulo.

Situada à rua Prof. Wagner, número 211, no Bairro Alto, com horário de funcionamento das 8 horas às 12 horas e das 14 horas às 18 horas, de segunda-feira à sexta-feira.

Os recursos contra a autuação ou mesmo contra a pontuação podem ser protocolados em qualquer órgão de trânsito, pois, mesmo não sendo o responsável pela autuação, este se encarregará de enviar o recurso ao órgão competente dentro do prazo de 30 dias. Para exemplificar essa situação imagine que uma pessoa autuada pelo estado protocole recurso junto à JARI municipal, essa JARI se encarregará de enviar o recurso protocolado à JARI da CIRETRAN responsável pela autuação.

Quando autuada dentro de 30 dias, uma pessoa receberá a notificação de autuação. Depois de recebida a notificação, o autuado tem 30 dias para interpor a defesa prévia, que é quando há erro formal no AIT. Depois de 30 dias do recebimento da notificação, se o autuado não protocolou a defesa prévia ou a mesma foi indeferida, o autuado recebe a autuação já com o código de barras para pagamento e o abatimento de 20% do valor da multa,

conforme prevê a legislação. Se o autuado não efetuar o pagamento até o vencimento, perde-se o desconto concebido, voltando a ter seu valor integral para pagamento.

O recurso, depois de protocolado, tem 30 dias para receber julgamento, caso contrário, a legislação prevê o cancelamento automático do AIT.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 4.1 Auto e infração de trânsito (AIT)

As tabelas apresentadas são resultados da coleta de dados feita para o estudo deste trabalho. Para a elaboração das mesmas foram estudados os meses de novembro e dezembro de 2009 e janeiro e fevereiro de 2010.

A análise dos autos de infração de trânsito de competência da JARI da 6ª CIRETRAN de Botucatu e dos recursos contra as penalidades, levou-nos aos resultados demonstrados nas Tabelas 2, 3, 4, 5, 6 e 7.

A Tabela 1 apresenta os autos de infração de trânsito classificados por espécie de veículo. Nota-se que os maiores infratores são condutores e/ou proprietários de automóveis e motocicletas. Houve uma pequena variação no número de multas nos meses analisados, mas ainda assim o padrão de infrações continua o mesmo.

Tabela 1 – AIT por espécie de veículo

Descrição	nov/09	dez/09	jan/10	fev/10
Automóvel	235	235	226	283
Caminhão	4	4	8	3
Caminhonete	12	15	12	13
Camioneta	11	10	2	21
Micro-ônibus	3	0	1	0
Motocicleta	130	113	99	153
Motoneta	6	3	7	6
Semirreboque	1	4	0	1
Utilitário	2	0	1	0
Ônibus	0	4	0	1
Reboque	0	4	0	2
Especial	0	0	0	1
Misto	0	0	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>404</b>	<b>392</b>	<b>356</b>	<b>486</b>

A Figura 1 ilustra os resultados da Tabela 1 apresentando os maiores autuados e o total de autuações no período.

A Tabela 2 mostra a quantidade de infrações cometidas no período estudado, sendo apresentadas as cinco infrações mais cometidas. As autuações classificadas como outras envolvem mais 44 infrações à legislação vigente, mas que ocorreram com menor frequência neste estudo.

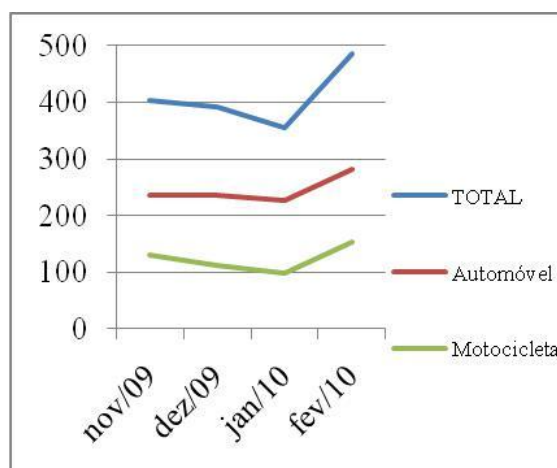


Figura 1 - Principais autuados

Tabela 2 - Quantidade de autuações por infração

Infração	nov/09	dez/09	jan/10	fev/10
Dirigir veículo sem possuir CNH ou Permissão	21	13	22	43
Dirigir veículo com CNH vencida há mais de 30 dias	15	11	10	19
Conduzir veículo que não esteja registrado ou licenciado	46	32	46	59
Conduzir veículo sem documentos de porte obrigatório	25	29	19	46
Deixar de efetuar registro do veículo no prazo de 30 dias	217	235	160	154
Outras infrações	80	72	99	165

As infrações mais cometidas na cidade de Botucatu, analisando somente pela ótica da CIRETRAN, demonstram problemas com a educação, pois elas são de responsabilidade do condutor/ proprietário, sendo que a fiscalização é realizada por parte das autoridades competentes e, a engenharia, nestes cinco casos, não sendo relevante para o cometimento ou não da infração.

A infração com maior número de ocorrências é a multa por não registrar o veículo no prazo de 30 dias, conhecida também por multa de averbação. Podemos dizer que a fiscalização que ocorre para

detectar essa infração abrange quase que totalmente o sistema em Botucatu, visto que qualquer pessoa que protocolar o processo de transferência na CIRETRAN de Botucatu fora do prazo receberá a multa de averbação quando o processo chegar à fase de conferência dos documentos, quando é constatada a infração e o proprietário autuado pela mesma.

A fiscalização dessa infração só não é em 100% dos casos porque, para ser detectada, há a necessidade do processo de transferência ser protocolado na

CIRETRAN, assim pessoas que nunca vierem a transferir seus veículos não serão autuadas.

A Tabela 3 apresenta a relação entre quantidade de infrações e quantidade de recursos interpostos no período estudado. Os dados estão dispostos em recursos deferidos, onde o requerente teve seu pedido atendido, e recursos indeferidos, que não apresentaram argumentos suficientes ou legítimos para o cancelamento do AIT.

Tabela 3 – Relação de multas e recursos interpostos

Meses	Quantidade de infrações	Quantidade de recursos		
		Deferidos	Indeferidos	Total
nov/09	404	2	6	8
dez/09	392	2	8	10
jan/10	356	3	4	7
fev/10	486	11	13	24
Total	1638	18	31	49

Os dados da Tabela 3 demonstram que apenas uma parcela muito pequena da população utiliza o direito de interpor recurso para tentar o cancelamento do AIT. No entanto, por não ser o escopo deste trabalho, não foi possível identificar o porquê dessa ocorrência. Para podermos identificar o que leva o cidadão a não utilizar um recurso que lhe é de

direito, precisaríamos entrevistar uma amostra significativa das pessoas autuadas.

A Tabela 4 apresenta os valores em porcentagem dos recursos. Nota-se que a maior parte dos recursos são indeferidos.

Tabela 4 - Relação de recursos deferidos e indeferidos

Meses	Quantidade de recursos	Quantidade de recursos	
		Deferidos	Indeferidos
nov/09	8	25%	75%
dez/09	10	20%	80%
jan/10	7	43%	57%
fev/10	24	46%	54%

## 4.2 Entrevistas

As entrevistas realizadas com o delegado de polícia diretor da CIRETRAN de Botucatu, com a delegada adjunta do mesmo órgão e com o presidente da JARI responsável pela análise dos recursos interpostos, dirimiram dúvidas referentes ao assunto abordado.

### **4.2.3 Delegado de polícia diretor da 6ª CIRETRAN**

Na entrevista com o delegado de polícia diretor da CIRETRAN de Botucatu, pudemos esclarecer algumas dúvidas como, por exemplo, a penalidade de multa se transformar somente em uma advertência para o condutor, fato que não ocorre em Botucatu, por se tratar de uma medida não obrigatória, dependendo somente da autoridade responsável pela autuação, onde se dá a entender que a advertência é mais educativa do que a própria punição com multa, o que poderá converter a multa em advertência, conforme art. 268 do CTB.

Outra dúvida sanada com o delegado foi sobre a confiança da população nas polícias militares e rodoviários, com base na fé pública. De acordo com a lei, o conteúdo de um AIT preenchido por um agente de trânsito tem valor jurídico, mas pode haver erros por parte do agente, conhecido como erro formal, que pode ser, por exemplo, o não preenchimento correto do AIT ou a escrita do dígito da placa do veículo errado, causando assim uma punição para alguém que não cometeu infração a legislação. Em casos assim, a pessoa punida indevidamente poderá entrar com a defesa prévia ou até mesmo interpor recurso à JARI, comprovando o fato, assim será anulado o AIT e, por consequência, a multa. Segundo o delegado

de polícia, esse é um caso que não chega a atingir 10% dos recursos contra autuações.

A entrevista com o delegado também abordou a pontuação atribuída ao condutor/proprietário quando este é flagrado cometendo alguma infração de trânsito. Como exposto anteriormente, cada infração tem uma pontuação somada ao prontuário do infrator quando é cometida, pontuação esta considerada severa em alguns casos pelo entrevistado, visto que uma infração grave, como por exemplo, a de não registrar o veículo no prazo de trinta dias, soma cinco pontos no prontuário do condutor/proprietário e este possuindo PPD, terá que realizar todo o processo de habilitação novamente, já que a legislação permite somente quatro pontos na PPD.

O entrevistado acredita que esta infração não é tão grave para ter uma penalidade tão extrema, já que esta infração não causou risco a nenhum outro usuário do sistema de trânsito como, por exemplo, a infração de conduzir motocicleta ou veículo do gênero sem capacete.

Outra infração que tem sua punição considerada severa pelo entrevistado é a de conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor com a viseira do capacete aberta ou sem óculos de proteção. Esta infração é multiplicada por três e gera uma portaria de suspensão de no mínimo um

mês, por considerar que o condutor estava conduzindo sem o capacete.

Quando questionado sobre o alto número de infrações cometidas na cidade, o delegado alega crer que isso ocorre porque os condutores não respeitam a legislação, só a conhecem e a utilizam durante o processo de habilitação e não enquanto conduzem um veículo, e para diminuir essa quantidade de infrações, o entrevistado acredita ser necessário campanhas educativas e bloqueios de orientação.

#### **4.2.2 Delegada de polícia adjunta**

A delegada de polícia adjunta da CIRETRAN de Botucatu tem como atribuição o deferimento ou não de recursos referentes à pontuação atribuída a condutores, como no caso de transferência de pontuação ou indicação de condutor infrator. A entrevista realizada visou ao aprofundamento na questão da penalidade de pontuação e não da multa em si.

Quando questionada sobre a confiança da população nos policiais militares e rodoviários responsáveis pela fiscalização e autuação baseando-se na fé pública a eles atribuída, a delegada respondeu que a fé pública tem valor perante a lei, portanto a população pode confiar nos agentes.

Para a questão de concordância ou não da pontuação atribuída a condutores e

proprietários quando estes cometessem infrações de trânsito, a delegada considera algumas dessas pontuações exageradas, como no exemplo da multa por estar conduzindo motocicleta, motoneta ou ciclomotor com a viseira do capacete aberta, ou até mesmo a pontuação por não registrar veículo no prazo de trinta dias.

Na opinião da entrevistada, há um número grande de infrações no município de Botucatu pela falta de conhecimento da lei e, pelo fato de a população não crê na fiscalização, o infrator conta com a impunidade.

Quando questionada sobre medidas para a diminuição de infrações no município, a delegada acredita que mais informação, educação e divulgação sanariam o problema atual.

Como última pergunta foi abordado o tema dos recursos, se os autuados deveriam recorrer mais. Segundo a delegada, pessoas autuadas deveriam sim recorrer, pois muitas nem sabem que podem recorrer ou onde recorrer. Falta informação à população de como agir após a autuação.

#### **4.2.3 Presidente da JARI**

Quando questionado sobre como o recurso contra a autuação é analisado, o presidente da JARI respondeu que

primeiramente é analisado se o recorrente é parte legítima, se a documentação apresentada é a necessária para o caso e, depois, os argumentos apresentados são analisados para a tomada da decisão de deferir ou não o recurso.

O presidente da JARI diz que a população pode confiar nos policiais militares e rodoviários responsáveis pela fiscalização e autuação dos usuários do sistema de trânsito, baseando-se na fé pública conferida aos agentes, e concorda que, se o autuado se sentir lesado de alguma forma pela autuação, deverá interpor recurso à JARI. Quanto à pontuação atribuída ao infrator, o presidente é de pleno acordo, pois a mesma é prevista no CTB.

Com referência ao número de infrações cometidas no município de Botucatu, o presidente da JARI acredita que o mesmo ocorre devido à falta de preparo dos condutores para enfrentar o trânsito como um conjunto e, como solução para isso foi sugerida uma preparação adequada para a população durante as aulas práticas e no exame de trânsito.

#### **4.3 Recursos**

Com a análise dos recursos foi possível verificar que dois dos requisitos para receber o deferimento são a legitimidade e a veracidade do mesmo. Neste ato administrativo, deve estar anexa

documentação que comprove os fatos argumentados.

Os argumentos apresentados pelos recorrentes autuados variam entre alegação de inconsistência do AIT, não estar sob efeito de álcool, ter transferido o veículo dentro do prazo estipulado, desconhecimento do prazo para transferência, não estava conduzindo o veículo, entre outros.

### **5 CONCLUSÕES**

Com as análises realizadas nos AIT, foi possível a identificação das infrações mais cometidas e assim pudemos identificar os maiores problemas da população botucatuense com relação ao tráfego.

Já a análise realizada nos recursos contra as penalidades, foi possível identificar que a pessoa autuada faz alegações inconsistentes na tentativa de colocar em dúvida a fé pública do agente de trânsito.

A população carece de educação para o trânsito e até mesmo de educação para o bom viver. É necessário investir mais nessa área, como prevê o próprio CTB, educação desde a pré-escola até o nível superior, pois todos, independente de idade e condição social, são usuários do sistema de trânsito, seja como pedestre,



que todos o são, ou como condutores, sendo esta última condição reservada por lei aos devidamente habilitados.

A educação não é somente para instruir a população, mas para fazê-la obedecer e respeitar à legislação, pois a desobediência às leis de trânsito não são geradas pelo desconhecimento, mas sim pelo desrespeito.

Campanhas e bloqueios educativos para toda a população e melhor preparo dos futuros condutores são as sugestões aqui dadas, tanto da pesquisadora quanto das autoridades competentes por essa parte do sistema de trânsito, mas o sistema de trânsito funciona com base na educação, engenharia e fiscalização, sendo necessária a atuação nessas três áreas como um conjunto.

## REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 7032: engenharia de tráfego**. Rio de Janeiro, 1978.
- BARCHET, G. **Direito Administrativo: teoria e questões**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.
- BRASIL. **Código de trânsito brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97**. Brasília, DF: DENATRAN, dez. 2008.
- \_\_\_\_\_. Constituição Federal. In: **Vade Mecum**. Colaboração de Antonio Luiz de Toledo Pinto, Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. 4.ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2007.
- CARNEIRO, J. **Comentários ao código de trânsito brasileiro: comentários, doutrina, jurisprudência, tabelas e cálculos, gráficos com as normas gerais de circulação**. São Paulo: LTr, 1998.
- CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução 166**, de 15 set. de 2004.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Frota 2009**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 03 maio 2010.
- \_\_\_\_\_. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito – Brasil RENAEST 2008**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 03 maio 2010.
- FERRAZ, A. C. P. **Engenharia de tráfego urbano: fundamentos práticos; edição preliminar**. São Carlos: EESC. USP, 1999.

FERRAZ, A. C. P; TORRES, I. G. E.  
**Transporte público urbano.** 2.ed. ampl. e  
atual. São Carlos: RiMa, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE  
GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagem  
da população 2007.** Disponível em:  
<[http://ftp.ibge.gov.br/Contagem\\_da\\_Popu  
lacao\\_2007/](http://ftp.ibge.gov.br/Contagem_da_Populacao_2007/)>. Acesso em: 07 jun. 2010.

LEONARDO, F. J. **Vida no trânsito.**  
São Paulo: Albatroz, 1995.

RIZZARDO, A. **Comentários ao  
código de trânsito brasileiro.** 7.ed. rev.  
atual. e ampl. São Paulo: Revista dos  
Tribunais, 2008.