

# AUDITORIA OPERACIONAL NO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO DO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS

MARÇO A JUNHO DE 2011



2014



#### **CONSELHEIROS**

Salomão Ribas Junior — Presidente  
Luiz Roberto Herbst — Vice-Presidente  
César Filomeno Fontes — Corregedor-Geral  
Wilson Wan-Dall  
Herneus De Nadal  
Julio Garcia  
Adircélio de Moraes Ferreira Junior

#### **AUDITORES**

Cleber Muniz Gavi  
Gerson dos Santos Sicca  
Sabrina Nunes locken

# AUDITORIA OPERACIONAL NO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO DO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS

MARÇO A JUNHO DE 2011

RELATOR

**CONSELHEIRO JULIO GARCIA**

EQUIPE DE AUDITORIA

**MARIA DE LOURDES SILVEIRA SORDI  
VALÉRIA PATRICIO (COORDENADORA)**



2014

# Tribunal de Contas de Santa Catarina

## Assessoria de Comunicação Social

### Divisão de Publicações

SUPERVISÃO	Conselheiro Luiz Roberto Herbst
COORDENAÇÃO EDITORIAL	Assessoria de Comunicação Social
TEXTOS	Diretoria de Atividades Especiais
REVISÃO	Márcia Regina Barreto Moraes (ACOM/DIPU)
PLANEJAMENTO GRÁFICO	Ayrton Cruz
IMPRESSÃO	Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina (IOESC)

Ficha catalográfica elaborada por  
Sílvia M. Bartá Volpato — CRB 14/408

S231a Santa Catarina. Tribunal de Contas.  
Auditoria operacional no sistema de fiscalização de trânsito  
do município de Florianópolis : relatório resumido.  
Florianópolis : TCE/DAE, 2014.

36 p.

1. Auditoria operacional. 2. Fiscalização de trânsito.  
I. Tribunal de Contas de Santa Catarina.

CDU 657.6

PEDIDOS DESTA PUBLICAÇÃO PARA

**TRIBUNAL DE CONTAS DE SANTA CATARINA**

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL — DIVISÃO DE PUBLICAÇÕES

Rua Bulcão Viana, 90 — CEP 88020-160 — Florianópolis/SC

E-mail: publicacoes@tce.sc.gov.br

Site: www.tce.sc.gov.br

# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO</b> .....	7
<b>SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS</b> .....	9
O que foi avaliado pelo TCE/SC .....	11
Por que foi avaliado .....	11
Como se desenvolveu o trabalho .....	12
<b>O QUE O TCE/SC ENCONTROU</b> .....	15
Deficiências na sinalização dos equipamentos metrológicos de fiscalização eletrônica de trânsito .....	15
Análise de imagens realizada pela empresa contratada e não por autoridade de trânsito.....	17
Fragilidades no Auto de Infração .....	19
Acumulação indevida de atividades por agentes da Guarda Municipal cedidos a outros órgãos .....	21
Autos de Infração lavrados pelos agentes da Guarda Municipal após 72 horas da infração .....	23
Inobservância da aplicação do art. 267 do CTB pela autoridade de trânsito.....	24
Morosidade para julgamento das defesas de autuação e dos recursos interpostos às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jaris).....	25
Defesas de autuação e recursos julgados por autoridade incompetente.....	27
Deferimento de recursos por irregularidade na confecção do Auto de Infração.....	28

<b>O QUE PODE SER FEITO PARA MELHORAR O DESEMPENHO DA AÇÃO.....</b>	<b>29</b>
<b>BENEFÍCIOS DA IMPLEMENTAÇÃO DAS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCE/SC.....</b>	<b>31</b>
<b>DECISÃO n.º 4191/2012 — TCE/SC — PLENÁRIO.....</b>	<b>33</b>

# APRESENTAÇÃO

A auditoria operacional tem como objetivo avaliar o desempenho de ações de governo, órgãos ou entidades que integram a Administração Pública direta e indireta. O papel dos Tribunais de Contas neste tipo de auditoria é atuar como um agente propulsor de ações a ser adotadas pelo órgão auditado, que podem ser de correção para os problemas identificados ou de aperfeiçoamento da aplicação dos recursos públicos.

A elaboração dos relatórios resumidos tem a finalidade de divulgar aos interessados e à sociedade os principais resultados apurados por meio de auditorias operacionais.

Esta edição apresenta brevemente os resultados da auditoria, realizada pela Diretoria de Atividades Especiais do Tribunal de Contas de Santa Catarina, no Sistema de Fiscalização de Trânsito do Município de Florianópolis, destinado à segurança da circulação de veículos e pedestres.

Inicialmente o breve relato sobre o Sistema de Fiscalização de Trânsito na Capital contém os seguintes pontos: o que foi avaliado, o porquê da avaliação e como se desenvolveu o trabalho. Em seguida, são descritos os achados de auditoria que deram origem às determinações e recomendações, e feitas considerações sobre a adoção das medidas, as quais esperamos que possam contribuir para a melhoria da sistemática de aplicação de multas de trânsito e do julgamento dos recursos interpostos pelos condutores dos veículos.

**CONSELHEIRO SALOMÃO RIBAS JUNIOR**  
PRESIDENTE DO TCE/SC



# SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS

O Tribunal de Contas de Santa Catarina (TCE/SC) realizou, no período março a junho de 2011, auditoria operacional com intuito de avaliar o Sistema de Fiscalização de Trânsito no Município de Florianópolis.

A escolha do Município de Florianópolis deu-se por meio de levantamento preliminar, considerando a materialidade, a organização e a quantidade de matérias veiculadas nos meios de comunicações.

Objetivando a realização de auditoria na área, realizou-se, no âmbito do Município de Florianópolis, um estudo preliminar referente às infrações de trânsito registradas pelos agentes e pelos equipamentos de fiscalização eletrônica, além da análise de processos administrativos de imposição de penalidades aos motoristas infratores.

Da auditoria resultaram dois processos: o Processo RLA 11/00386570 de auditoria ordinária de regularidade e o Processo RLA 11/00386499, referente à Auditoria Operacional.

O Sistema de Fiscalização de Trânsito no Município de Florianópolis é de responsabilidade da Prefeitura Municipal, por meio do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) e da Guarda Municipal, vinculada à Secretaria Municipal de Segurança e Defesa do Cidadão (SMSDC).

O IPUF, autarquia municipal, tem atribuições e competências de planejamento e manejo de trânsito na área urbana do município, auxiliado pelo seu Departamento de Trânsito que integra a Diretoria de Operações.

O Sistema de Fiscalização de Trânsito destina-se a proporcionar segurança à circulação de veículos e pedestres. Para atingir esse objetivo, o IPUF realizou o processo licitatório na modalidade Concorrência Pública n.º 41/IPUF/05, homologado em 2 de março de 2005, com a adjudicação da vencedora, a empresa Engebras S/A Indústria, Comércio e Tecnológica de Informática, que foi contratada para a execução dos serviços de instalação, operação e manutenção de equipamentos de sensoriamento e controle de infrações de trânsito, como consequência da detecção das infrações registradas por equipamentos eletrônicos.

Os equipamentos de fiscalização eletrônica instalados controlavam o excesso de velocidade, o avanço de sinal vermelho e a parada sobre faixa de pedestre, registrando imagens das placas dos veículos, data e hora da infração, bem como o número de identificação do equipamento e o local onde esse se encontrava instalado.

A empresa Engebras ao receber as imagens geradas pelos equipamentos eletrônicos de fiscalização realizava uma pré-análise, comparando a placa e as características do veículo com os dados do cadastro fornecido pelo órgão de trânsito (DetranNet). Na sequência, o IPUF realizava auditoria final das imagens disponibilizadas e validadas pela empresa, para posterior emissão de notificação da autuação.

A empresa Engebras atuava na fiscalização eletrônica de trânsito por meio de fotossensores enquanto que os Agentes de Trânsito da Guarda Municipal e da Polícia Militar autuavam os infratores do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), emitindo Autos de Infração, que eram posteriormente lançados no sistema DetranNet pela corporação.

Visando também a fiscalização de trânsito em Florianópolis, o IPUF, o próprio Município, a Secretaria de Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão (SSP/SC) e o Departamento Estadual de Trânsito (Detran/SC) firmaram o Convênio n.º 12.419/2009-2 para a delegação de competências firmadas na Lei n.º 9.503/1997(CTB), com a finalidade de estabelecer uma ação conjunta na aplicação de medidas administrativas e de penalidades por infração de trânsito, bem como nas respectivas arrecadação e destinação das multas.

De acordo com o convênio, o Detran designa como Agentes de Trânsito os policiais militares da Polícia Militar de Santa Catarina e os guardas municipais da Secretaria Municipal de Segurança e Defesa do Cidadão (SMSDC) para exercer a fiscalização do trânsito no Município de Florianópolis.

A Guarda Municipal de Florianópolis, por meio de seus Agentes de Trânsito, fiscaliza, orienta e monitora o trânsito no município, efetuando policiamento ostensivo do trânsito urbano, aplicando penalidades e medidas administrativas.

A Polícia Militar, pelo convênio firmado, tem atribuição de executar o policiamento e a fiscalização de trânsito de competência do município, por meio de suas unidades, atuando e aplicando as medidas administrativas cabíveis de acordo com o CTB.

Ocorrendo a infração de trânsito, a Autoridade de Trânsito competente deverá notificar o infrator no prazo máximo de 30 dias, contados da data de cometimento da infração, conforme disposto no art. 281, inciso II, do CTB. Notificado

da autuação, o proprietário do veículo ou o infrator poderão ingressar com a defesa de autuação no IPUF, cabendo à Autoridade de Trânsito apreciá-la.

Acolhida a defesa de autuação, o Auto de Infração será cancelado e arquivado; na sequência, a Autoridade de Trânsito comunicará o fato ao proprietário do veículo. Em caso de indeferimento da defesa de autuação ou do seu não exercício no prazo previsto, a Autoridade de Trânsito aplicará a penalidade, expedindo a notificação de penalidade.

Recebida a notificação de penalidade da multa, inicia-se para o infrator o prazo para a interposição de recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações (Jari), no prazo legal, sem o recolhimento de seu valor.

A Jari deve promover o julgamento dos recursos em até 30 (trinta) dias, e se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro desse prazo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo nos termos do art. 285 do CTB.

Das decisões proferidas pela Jari, cabe recurso a ser interposto perante o Conselho Estadual de Trânsito (Cetran/SC) no prazo de 30 (trinta) dias, contados da publicação ou da notificação da decisão.

## **O que foi avaliado pelo TCE/SC**

A Auditoria Operacional teve por escopo avaliar o procedimento de aplicação de multas de trânsito e julgamento dos recursos interpostos pelos infratores no Município de Florianópolis.

Foi orientada pela análise das seguintes questões:

- A sistemática de aplicação de multas de trânsito aos motoristas infratores está em consonância com a legislação?
- A análise e o julgamento dos recursos no Processo Administrativo estão de acordo com os critérios estabelecidos na legislação?

## **Por que foi avaliado**

O Sistema de Fiscalização de Trânsito mantido pelo Poder Público é de relevante interesse social, porque sem um controle transparente e efetivo do trânsito, a vida e a cidadania da população podem ser ameaçadas e lesadas.

A Constituição Federal e o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) definem nos arts. 5.º, 6.º e 7.º, respectivamente, o Sistema Nacional de Trânsito, seus objetivos básicos, composição e competência.

O art. 7.º do CTB dispõe que o Sistema Nacional de Trânsito é composto pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo; os Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetrans) e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal (Contrandife), órgãos normativos, consultivos e coordenadores; os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; a Polícia Rodoviária Federal; as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal e as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jaris).

O art. 24 do CTB dispõe sobre a competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição, em consonância com os objetivos da Política Nacional de Trânsito, previstos na Resolução n.º 166/2004 do Contran. Uma das formas de atuação do município na área de trânsito é por meio da fiscalização e aplicação de penalidades para reprimir as infrações de trânsito.

Assim, para garantir uma qualidade de vida no trânsito — com vias seguras para motoristas, ciclistas e pedestres —, é necessária a efetiva fiscalização, por parte do município no cumprimento da norma jurídica estabelecida no CTB.

Considerou-se, dessa forma, relevante avaliar o Sistema de Fiscalização Eletrônica, desde o procedimento de aplicação de multas de trânsito até o julgamento dos recursos interpostos pelos infratores, para assegurar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito e obter melhores condições de segurança para o trânsito do Município de Florianópolis.

## Como se desenvolveu o trabalho

A metodologia utilizada para o planejamento da auditoria operacional compreendeu o levantamento de dados e informações por meio de pesquisa documental e internet.

A visita de estudo ao IPUF foi outra estratégia utilizada na elaboração do planejamento da auditoria. Também foi realizada visita ao Centro de Informática e Automação de Santa Catarina (Ciasc) objetivando conhecer o sistema De-

tranNet, utilizado para registro e controle das infrações de trânsito e processos administrativos de imposição de penalidades.

Providenciou-se ainda a aplicação de técnicas de Auditoria Operacional, denominadas de Análise *Stakeholder*<sup>1</sup> e Análise *SWOT*<sup>2</sup>, para melhor compreensão dos mecanismos de organização e funcionamento do sistema.

A metodologia utilizada para a coleta de dados na execução da auditoria compreendeu solicitação de documentos; pesquisa em banco de dados; e entrevistas estruturadas, aplicadas aos Gestores do IPUF, a Guarda Municipal e ao responsável, pela empresa contratada para realizar a fiscalização eletrônica de trânsito. Como procedimentos para a análise dos dados coletados foram utilizadas análises documentais comparativas, qualitativas e quantitativas.

<sup>1</sup> Análise *Stakeholder* é a técnica de auditoria utilizada para identificar os principais atores envolvidos, seus interesses e o modo como estes interesses irão afetar os riscos e a viabilidade de programas ou projetos governamentais.

<sup>2</sup> *SWOT* é a técnica de auditoria utilizada para levantar aspectos positivos e negativos: forças, fraquezas, oportunidades e ameaças relacionadas a determinado programa de governo ou órgão/entidade (do inglês: *Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*).



# O QUE O TCE/SC ENCONTROU

## Deficiências na sinalização dos equipamentos metrológicos de fiscalização eletrônica de trânsito

A fiscalização eletrônica de trânsito, quanto à sua aplicação, se divide em: metrológicas e não metrológicas. As aplicações metrológicas demandam a medição do valor de uma grandeza física. No caso de fiscalização eletrônica de trânsito, a aplicação metrológica se refere à fiscalização de velocidade.

As aplicações não metrológicas não fazem medições. Simplesmente constata-se ou identificam a ocorrência ou não de algum evento. Na fiscalização eletrônica de trânsito, as aplicações não metrológicas se referem à fiscalização de invasão de semáforo vermelho, invasão de faixa exclusiva de ônibus, parada sobre faixa de pedestres, transitar em faixa ou local não permitido, entre outros fatos.

A Resolução n.º 146/2003 do Contran dispõe sobre os requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores. A adição do art. 5.º “A” à 146, por meio da Resolução n.º 214/2006, determina a obrigatoriedade da utilização de sinalização vertical ao longo da via onde estão instalados os instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade.

A sinalização deve informar a existência de fiscalização, bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida na via. Além disso, o Anexo III da Resolução Contran n.º 146/2003, estabelece o intervalo de distâncias em que a sinalização deve ser instalada, conforme o quadro:

Quadro 1: Anexo III da Resolução Contran n.º 146/2003

Velocidade regulamentada (km/h)	Intervalo de distância (metros)	
	Via urbana	Via rural
$V \geq 80$	400 a 500	1000 a 2000
$V < 80$	100 a 300	300 a 1000

Fonte: BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Por sua vez, a Resolução Contran n.º 165/2004, no seu art. 5.º, parágrafo único, inciso I, dispõe que a utilização de sinalização vertical de indicação educativa é dispensável quando se utiliza o sistema automático não metrológico de fiscalização.

A empresa Engebras S/A, contratada pelo IPUF para controlar as infrações de trânsito, instalou no Município de Florianópolis 70 (setenta) pontos de fiscalização eletrônica, sendo 45 (quarenta e cinco) não metrológicos e 25 (vinte e cinco) metrológicos.

Verificou-se *in loco* a existência de sinalização vertical em todos os 70 (setenta) pontos de fiscalização. Observaram-se também a existência da informação de fiscalização bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida, além do cumprimento das distâncias estabelecidas na tabela do Anexo III da Resolução Contran n.º 146/2003.

Dessa inspeção, constatou-se que dos 25 (vinte e cinco) equipamentos metrológicos de fiscalização eletrônica em que há a obrigatoriedade da utilização de sinalização vertical, 8 (oito) estavam com a sinalização em desacordo com o Anexo III da resolução. Em síntese, as deficiências encontradas na sinalização dos equipamentos de fiscalização eletrônica foram

- pontos em que não havia qualquer tipo de sinalização;
- locais em que existiam sinalização apenas de fiscalização eletrônica, porém junto ao semáforo;
- ponto em que somente havia sinalização de velocidade, mas em distância inferior à estabelecida pelo Contran;
- pontos em que possuíam as placas de sinalização, mas que não obedeciam ao intervalo de distância estabelecido pela norma.

Ressalta-se que a Resolução do Contran n.º 146/2003, que se encontrava em vigor quando da elaboração do Relatório de Instrução n.º 23/2011 (RLA 11/00386499) foi expressamente revogada pela Resolução n.º 396, de 13 de dezembro de 2011.

A Resolução do Contran n.º 396/2011, em seu art. 6.º, *caput* e § 3.º, manteve parte do regramento, ou seja, que a fiscalização de velocidade só pode ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida e obedecidas às distâncias compreendidas no intervalo estabelecido na tabela do Anexo IV da nova resolução.

Art. 6.º A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida (placa R-19), observadas as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito — Volume 1, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local. [...]

§ 3.º Para a fiscalização de velocidade com medidor dos tipos fixo, estático ou portátil deve ser observada, entre a placa R-19 e o medidor, uma distância compreendida no intervalo estabelecido na tabela constante do Anexo IV, facultada a repetição da placa em distâncias menores.

## **Análise de imagens realizada pela empresa contratada e não por Autoridade de Trânsito**

A Cláusula XVII — Das Obrigações da Contratante, item 6.3 do Contrato n.º 002/IPUF/04, celebrado entre a empresa Engebras e o IPUF, previa que a contratante (IPUF) deveria “efetuar a análise final das imagens/relatórios enviados pela contratada assim como efetuar a impressão e postagem dos autos de infração”.

Como pode se observar o IPUF delegou parte da análise das imagens à empresa contratada. Entende-se que a avaliação de consistência das infrações detectadas pelas imagens cabe ao IPUF por se tratar de sua atividade inerente, decorrente do Poder de Polícia, tendo em vista a relação direta com a aplicação das multas e respectiva arrecadação nos termos do art. 21, inciso VIII, do Código de Trânsito Brasileiro.

Além do fato que a análise de imagens coletadas pelos equipamentos eletrônicos de fiscalização deveria ter sido realizada por funcionários dos quadros do IPUF, investidos nos moldes do art. 37, inciso II, da Constituição Federal, constatou-se que o processo de captação e a pré-análise das imagens registradas pelos equipamentos de fiscalização eletrônica, capazes de gerar Auto de Infração de trânsito, eram realizados pela empresa contratada Engebras S/A Ind. Com. e Tecn. de Informática.

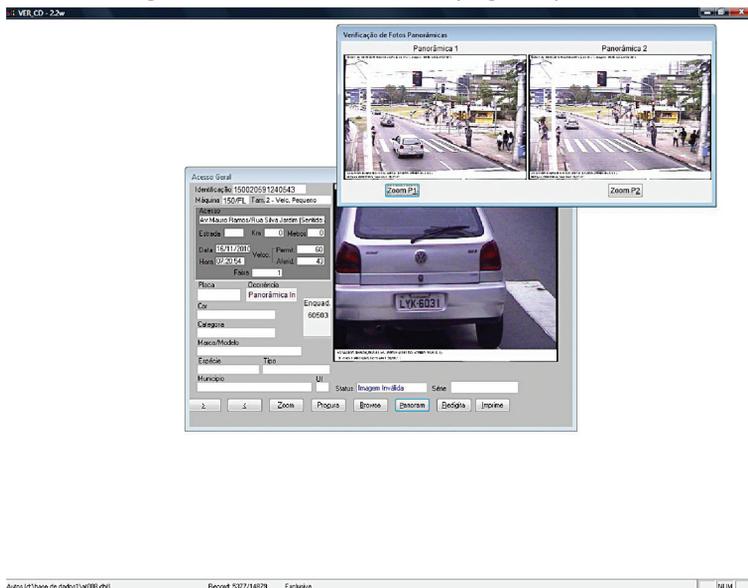
Verificou-se, na inspeção *in loco*, que os funcionários da empresa Engebras na pré-análise das imagens de infração de trânsito descartavam-nas pelos seguintes motivos: sombra de sol (01), fora de foco (02), fora da foto (03), sem placa (04), placa suja (05), sem iluminação-*s/flash* (06), encoberta (07), carro

oficial (08), não consta (09), não confere (A), dúvida (B), placa estrangeira (C) e panorâmica inválida (X). Na sequência, encaminhavam as imagens restantes ao IPUF para a sua análise final.

Para a verificação da análise das imagens, realizada pela contratada, o IPUF forneceu 76.176 (setenta e seis mil, cento e setenta e seis) imagens descartadas. Entre os motivos de descarte, foram selecionados “Panorâmica Inválida” com 28.775 (vinte e oito mil, setecentos e setenta e cinco) imagens e “Canceladas pelo Auditor” com 7.672 (sete mil, seiscentos e setenta e duas), para a realização da amostragem sistemática. Do primeiro item foram selecionadas uma imagem a cada 70 (setenta), e do segundo, uma imagem a cada 20.

A amostra separa pela auditoria — no item “Panorâmica Inválida” havia 395 (trezentas e noventa e cinco) imagens, e no item “Cancelado pelo Auditor”, 380 (trezentas e oitenta) imagens — perfazia o total de 775 (setecentos e setenta e cinco) imagens analisadas. Dessa amostra, encontraram-se imagens que poderiam gerar Autos de Infração (AIs), as quais foram descartadas pela empresa e pela auditoria do IPUF, conforme se verifica nas imagens dos quadros 1 e 2:

### Quadro 1: Imagens consideradas inválidas I (Engebras)

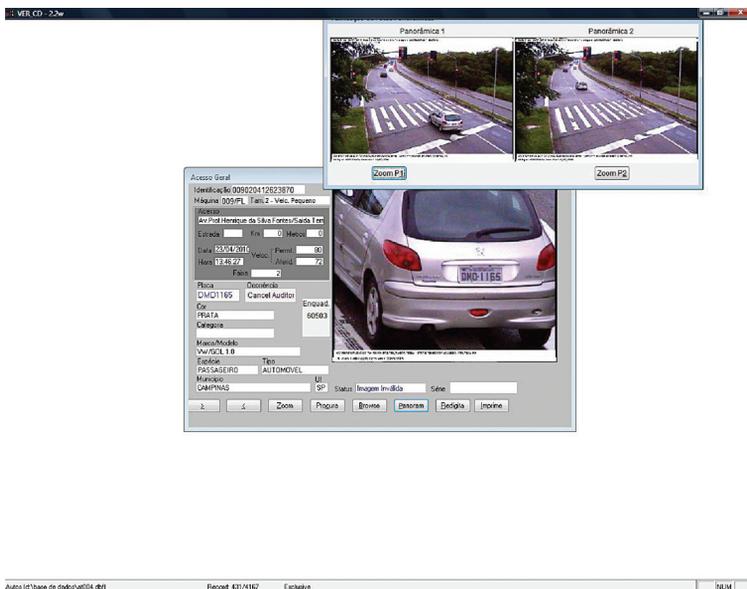


Imagens tiradas pelo equipamento da empresa Engebras, consideradas inválidas pela empresa.

Fonte: Engebras.

Nota: CD disponibilizado pela empresa ao TCE/SC, Diretoria de Atividades Especiais (DAE).

## Quadro 2: Imagens consideradas inválidas II (auditoria do IPUF)



Imagens tiradas pelo equipamento da empresa Engebras, consideradas inválidas pela auditoria do IPUF.

Fonte: Engebras.

Nota: CD disponibilizado pela empresa ao TCE/SC, Diretoria de Atividades Especiais (DAE).

Cabe ressaltar que a seleção e a análise das imagens captadas pelos equipamentos de fiscalização eletrônica de trânsito bem como a lavratura do Auto de Infração devem ser realizadas por servidor público.

### Fragilidades no Auto de Infração

O Auto de Infração para ser válido deve conter os requisitos estabelecidos no art. 280 do CTB: a tipificação da infração, a identificação do veículo (sua marca, espécie e outros elementos necessários à sua identificação) e a identificação do agente atuador, entre outros.

Os dados dos Autos de Infração (AIs), emitidos pelos Agentes de Autoridade de Trânsito municipais são lançados no Sistema DetranNet, Portal de Serviços, que possibilita consultas analíticas com referência a determinado veículo, seus dados cadastrais, débitos, multas, infrações em autuação, além de histórico de

processos com publicação em editais, avisos de recebimento, recurso de infração, entre outras. Com base nestes dados, é emitida a notificação da autuação e remetida ao motorista infrator no prazo previsto na legislação. Quando os Autos de Infração de trânsito não são válidos, os operadores registram no sistema os motivos que levaram ao seu cancelamento ou rejeição.

Com base nos registros do Sistema DetranNet, foram analisados 1.187 (um mil, cento e oitenta e sete) Autos de Infração rejeitados e cancelados, no período de 01/09/2010 a 25/02/2011, que foram confrontados com os respectivos Autos de Infração arquivados no IPUF e na Guarda Municipal.

Dessa análise constatou-se que dos 1.187 (um mil e cento e oitenta e sete) Autos de Infração, 192 (cento e noventa e dois) foram cancelados por erro dos Agentes de Trânsito, ou seja, 16,17%, conforme os seguintes motivos elencados no gráfico 1.

#### Gráfico 1: Motivos para o cancelamento de Autos de Infração por erros dos agentes

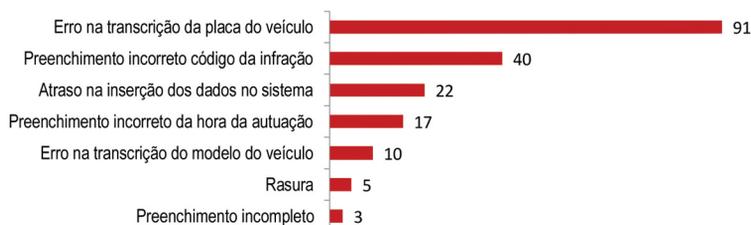


Fonte: SANTA CATARINA, Sistema DetranNet.

Nota: Motivos apresentados acima foram elencados pela equipe técnica de auditoria (TCE/SC, DAE) e se referem ao período de 01/02/10 a 25/02/11.

Quanto aos rejeitados, esses somaram 188 (cento e oitenta e oito), ou 15,84%, os quais tiveram rejeição pelos motivos apresentados no gráfico 2.

Gráfico 2: **Autos rejeitados**



Fonte: Sistema DetranNet.

Nota: Motivos apresentados acima foram elencados pela equipe técnica de auditoria (TCE/SC, DAE) e se referem ao período de 01/02/10 a 25/02/11.

Verificou-se também que 32 (trinta e dois) Autos de Infração foram considerados inválidos por erro na impressão dos blocos. Cada número de Auto de Infração, constante dos blocos, possui três vias iguais; ao compará-las, verificou-se que os Autos de Infração de mesmo número foram impressos com erro no código-tipificação da infração.

Dessa forma, diante desses Autos de Infração considerados inválidos, cancelados e rejeitados, foi impossível emitir as notificações de autuação e aplicar penalidades pelas infrações de trânsito cometidas pelos motoristas infratores.

## **Acumulação indevida de atividades por agentes da Guarda Municipal cedidos a outros órgãos**

O Município de Florianópolis, com base no art. 118 e nos seguintes da Lei Complementar Municipal n.º 063/2003 (Estatuto dos Servidores Públicos do Município de Florianópolis) poderá ceder, por prazo determinado, servidor público efetivo aos órgãos da administração direta e indireta do próprio município, aos Poderes do Estado de Santa Catarina e à União, sempre que manifestar sua anuência e o interesse da Administração Pública, para o provimento de cargo em comissão de direção e chefia.

Durante a execução da auditoria, verificou-se que a Guarda Municipal contava com 12 (doze) servidores cedidos a outros órgãos. Constatou-se nas portarias e decretos de cessão desses servidores a falta de estipulação de prazo de cedência, contrariando o § 4.º do art. 118 da Lei Complementar Municipal n.º 63/2003.

Sob outro aspecto, o Estatuto dos Servidores Públicos do Município de Florianópolis, no inciso XII do art. 145, proíbe a prática de atividades que não sejam compatíveis com o exercício do cargo ou função.

Da verificação das portarias e decretos das cessões dos servidores e do Sistema DetranNet, constatou-se que 6 (seis) dos servidores cedidos, que se encontravam no exercício de cargos comissionados, continuavam a emitir Autos de Infração de Trânsito utilizando blocos da Guarda Municipal, exercendo assim atividade autuação paralela e concomitante.

O Quadro 2 demonstra os agentes da Guarda Municipal cedidos que emitiram Autos de Infração, conforme dados extraídos do sistema DetranNet no período de 01/01/2010 até 28/02/2011.

**Quadro 2: Autos de Infração emitidos pelos agentes da Guarda Municipal cedidos a outros órgãos**

Matrícula do Servidor	Função exercida	Órgão	Data do início da Cessão	N.º de Autos de Infração emitidos	Período
186430	Diretor de Operações	IPIUF	24/11/2009	21	28/10/2010 até 09/12/2010
186694	Chefe de Departamento de Fiscalização	PROCON	13/03/2009	22	25/10/2010 até 06/12/2010
186538	Gerente de Fiscalização	PROCON	25/11/2009	31	25/10/2010 até 13/12/2010
228141	Gerente de Atendimento da Defesa Civil	DEFESA CIVIL	13/03/2009	32	08/11/2010 até 27/01/2011
186414	Chefe de Departamento de Vigilância Noturna	Secretaria Mun. de Seg. e Defesa do Cidadão	13/03/2009	01	19/03/2010

Fonte: Sistema DetranNet.

Nota: Informações obtidas pela análise dos dados do sistema DetranNet.

Assim o fato dos Guardas Municipais terem emitido Autos de Infração, quando se encontravam cedidos a outros órgãos da Administração Municipal, no exercício de cargos comissionados, afrontou ao art. 145, XII, do Estatuto dos Servidores Públicos Municipais. Pois uma vez cedido, o servidor deverá praticar tão somente os atos compatíveis com o exercício do cargo ou função.

## **Autos de Infração lavrados pelos agentes da Guarda Municipal após 72 horas da infração**

A Lei Municipal n.º 4.666, de 24 de julho de 1995, que dispõe sobre a utilização do bem público de uso comum do povo, para estacionamento tipo “Zona Azul”, foi regulamentada pelo Decreto Municipal n.º 7.261/2009, que teve seu inteiro teor anulado pela sentença proferida na Ação Civil Pública de n.º 023.09.056052-6.

Em 3 de dezembro de 2009, foi sancionada a Lei Municipal n.º 8.076, que alterou dispositivos e acrescentou outros à Lei Municipal n.º 4.666/1995. Inseriu inclusive dispositivos anulados pelo Decreto Municipal n.º 7.261/2009, que já estavam repetidos nos §§ 3.º e 4.º do art. 4.º da Lei Municipal n.º 4.666/1995.

Os parágrafos acrescentados estabelecem que os proprietários e motoristas que utilizarem de forma irregular o estacionamento rotativo pago serão advertidos e notificados para regularizar a situação e pagar, no prazo de 72 (setenta e duas) horas, o equivalente a 10 (dez) tarifas de estacionamento de 1 (uma) hora. Decorrido o prazo de 72 horas sem a devida regularização, o aviso de irregularidade será convertido em notificação de multa pela autoridade competente.

Verificou-se que os monitores da “ZONA AZUL” limitavam-se a implantação, manutenção e operação do sistema de estacionamento, expedindo as advertências e colocando-as nos para-brisas dos veículos estacionados irregularmente.

Na sequência, os Agentes de Trânsito da Guarda Municipal aguardavam as 72 horas para que os condutores que utilizaram de forma irregular o sistema de estacionamento rotativo pago pudessem regularizar sua situação mediante recolhimento de uma tarifa, ou, para no caso dos que não efetuaram a regularização, as notificações de multas expedidas que viessem a ser expedidas, conforme prescritos nos §§ 3.º e 4.º do art. 4.º da Lei Municipal n.º 4.666/1995.

Para a atuação por infração de trânsito, exige-se a observância das prescrições legais contidas no CTB, que deixa claro, no § 3.º do art. 280, sobre o Agente de Trânsito ter o dever de envidar os esforços necessários, sempre que possível, para promover a atuação em flagrante do infrator, sob pena de desvirtuar sua atuação que deve ser ostensiva, não podendo desviar-se da sua real finalidade que outra senão garantir a segurança pública e a fluidez do trânsito viário.

Constatou-se, contudo, que a lavratura do Auto de Infração estava sendo baseada nas informações fornecidas pelos monitores da zona azul, e que a sua emissão só ocorria 72 horas após a infração cometida caso o condutor não pagasse a “taxa de regularização”, o que contrariava o disposto no art. 280, incisos e parágrafos, do CTB.

### **Inobservância da aplicação da advertência pela Autoridade de Trânsito do art. 267 do CTB**

Ocorrendo a hipótese de incidência sancionadora por infração de trânsito, a Autoridade de Trânsito competente deverá impor uma ou mais penalidades, que podem ser advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da Permissão para Dirigir ou frequência obrigatória em curso de reciclagem, previstas no art. 256 do CTB.

Segundo o disposto no art. 267 do CTB, a aplicação de advertência por escrito é cabível nos casos em que a infração for de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não podendo ser reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a Autoridade de Trânsito, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

A aplicação da penalidade deve partir do órgão legalmente revestido de competência legal nos termos do CTB. Em outras palavras, cabe aos órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, no âmbito de sua circunscrição, autuar e aplicar as penalidades de advertência por escrito, conforme dispõe o art. 21 do CTB.

A Resolução n.º 10/2005 do Cetran/SC afirma que a Autoridade de Trânsito deve justificar a não aplicação do art. 267 do CTB, bem como determinar que as Jaris e o Cetran considerem em suas decisões a falta de motivação no ato da Autoridade de Trânsito quando esta deixar de aplicar a penalidade de advertência por escrito, sujeitando o ato à declaração de nulidade.

Portanto a Autoridade de Trânsito precisa optar entre impor a sanção de multa e a penalidade de advertência por escrito, sempre dentro dos parâmetros legais. No entanto, ao impor a sanção de multa, sendo possível cogitar a penalidade de advertência por escrito, deve motivar o seu ato, esclarecendo ao infrator o motivo pelo qual deixou de aplicar a pena mais branda.

Observaram-se nos processos de defesa de autuação com imposição da penalidade de multa infrações consideradas de natureza leve ou média, as quais não estavam em conformidade com o art. 267 do CTB. Havia também defesas de autuação que se apresentavam sem análise do pedido de substituição da penalidade de multa pela de advertência por escrito.

As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jaris) municipais ao julgar os recursos em que o infrator solicitava a aplicação do art. 267 do CTB, na maioria dos casos, negaram provimento a esses procedimentos, sob a alegação de que cabia à Autoridade de Trânsito a aplicação do referido dispositivo. Porém as Jaris também deixaram de anular os atos sem fundamentação pela Autoridade de Trânsito.

Constatou-se também, em alguns casos, que as Jaris municipais deferiram a aplicação do art. 267 do CTB, substituindo a penalidade de multa pela pena de advertência por escrito em vez de declarar a nulidade do ato.

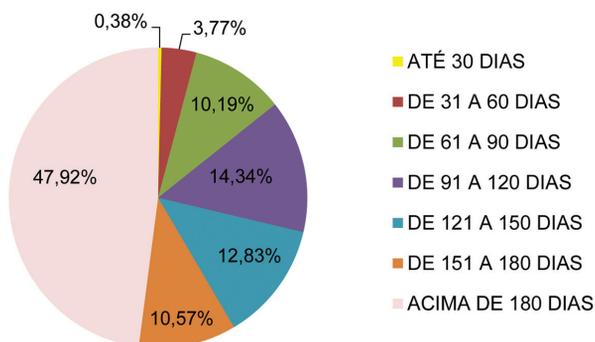
### **Morosidade para julgamento das Defesas de Autuação e dos recursos interpostos às Juntas Administrativas de Recurso de Infrações (Jaris)**

De acordo com o art. 285 do CTB, a Jari deverá promover o julgamento dos recursos em até 30 (trinta) dias, e se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro deste prazo, a autoridade que impôs a penalidade, como ato de ofício ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Dos processos de defesa de autuação, analisaram-se 265 deles que estavam arquivados no Departamento de Trânsito do IPUF. Dessa análise, constatou-se que, entre a data do protocolo e a data do julgamento, os processos de defesa de autuação levavam em média 193 (cento e noventa e três) dias para a Autoridade de Trânsito fazer a análise e julgamento.

O Gráfico 3 demonstra que quase a metade dos processos analisados, aproximadamente 48%, demoravam mais de 6 (seis) meses para serem julgados pelo IPUF, indicando que a morosidade não ocorre apenas ocasionalmente; pelo contrário, é rotina nesta atividade.

Gráfico 3: Prazos para julgamento das defesas de autuação pelo IPUF



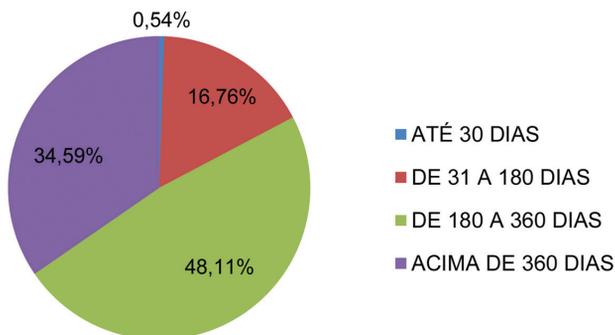
Fonte: Departamento de Trânsito do IPUF.

Nota: Processos analisados pela equipe de auditoria da DAE (TCE/SC).

Examinaram-se também 185 (cento e oitenta e cinco) processos de recursos interpostos às Jaris, constando-se que o tempo médio era de 366 dias para sua análise e julgamento.

O Gráfico 4 demonstra que, dos recursos interpostos às Jaris, somente 0,54% foram julgados no prazo de 30 (trinta) dias. A maioria, ou seja, 99,46% eram julgados acima do prazo estabelecido, o que evidenciou ofensa à determinação expressa do art. 285, *caput*, do Código de Trânsito Brasileiro.

Gráfico 4: Prazos para julgamento dos recursos interpostos às Jaris municipais



Fonte: Departamento de Trânsito do IPUF.

Nota: Processos analisados pela equipe de auditoria da DAE (TCE/SC), que foram arquivados pelo IPUF.

A morosidade para análise, julgamento das defesas de autuação e dos recursos pelas Jaris decorria da não obediência da ordem cronológica de protocolo, além de não haver organização e controle dos processos por parte do Departamento de Trânsito do IPUF. Tem-se o exemplo de um recurso que foi protocolado em 23/05/2006 e teve seu julgamento em 06/08/2010, após o julgamento de 106 (cento e sete) processos com data de protocolo posterior ao recurso.

## **Defesas de autuação e recursos julgados por autoridade incompetente**

Utilizando-se da faculdade, descrita no artigo 25 do CTB, de que os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito podem celebrar convênio delegando as atividades previstas no Código de Trânsito, a Secretaria de Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão, o Detran/SC, a Polícia Militar de Santa Catarina e o Município de Florianópolis celebraram o Termo de Convênio n.º 12.419/2009-2, com o intuito de delegar as competências firmadas na Lei n.º 9.503/97 (CTB).

A Cláusula Quinta desse termo de convênio trata do Julgamento das Autuações e Penalidades, estabelecendo que as infrações de competência do município e de competência mútua serão julgadas pelas Jaris municipais:

**CLÁUSULA QUINTA** — DO JULGAMENTO DAS AUTUAÇÕES E PENALIDADES. Os recursos sobre autuação e imposição de penalidade de competência do Município serão julgados pela JARI — Junta Administrativa de Recursos de Infrações — vinculada ao órgão executivo de trânsito municipal — IPUF, enquanto que os recursos sobre autuação e imposição de penalidade de competência do Estado serão julgados pela JARI — Junta Administrativa de Recursos de Infrações vinculada ao DETRAN. Nos casos de recursos decorrentes de infrações de competência mútua estas serão julgadas pela JARI vinculada ao IPUF, excetuando-se aquelas que ensejem em Processo Administrativo que serão julgadas pela JARI vinculada ao DETRAN.

A auditoria constatou, porém, processos cujos Autos de Infração foram homologados pela Autoridade de Trânsito municipal e julgados pelas Jaris estaduais.

Dessa forma, as Jaris estaduais, ao terem julgado os processos resultantes de infrações cuja competência é exclusiva do município, além de infrações de competência mútua, todas homologadas pela Autoridade de Trânsito municipal, infringiram o disposto no art. 24, VI e VII, do CTB, a Resolução n.º 66/1998 do CONTRAN e o Convênio firmado de n.º 12.419/2009-2.

Observou-se ainda que o Detran/SC, ao receber os pedidos de defesa de autuação e recursos endereçados às Jaris municipais, não os remetia ao IPUF para distribuição e julgamento, o que pode causar duplicidade de processos para a mesma infração, possibilitando a hipótese de conflito de competência, uma vez que não havia sistema integrado que possibilitasse identificar que o recurso de mesma infração tivesse sido endereçado às duas instâncias.

### **Deferimento de recursos por irregularidade na confecção do Auto de Infração**

Sobre os processos de recursos ao Conselho Estadual de Trânsito (Cetran/SC), constataram-se irregularidades na confecção dos Autos de Infração lavrados pelos Agentes de Trânsito quando do exercício da fiscalização do trânsito no Município Florianópolis.

A primeira irregularidade encontrada nos Autos de Infração de processos de recursos ao Cetran/SC foi a ausência de abordagem do agente autuador sem a devida justificativa, que tão somente anotou nos Autos de Infração: “A abordagem não foi possível porque o veículo estava em movimento”. Em outras palavras, diante da falta de abordagem sem a devida justificativa do Agente de Trânsito no momento do flagrante, esses processos tiveram as penalidades anuladas no julgamento do Cetran/SC.

O art. 280, § 3.º, do CTB dispõe que não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito deve relatar o motivo no próprio Auto de Infração. Assim a autuação em flagrante é a regra, devendo a exceção ser relatada no próprio Auto de Infração, sendo que o agente autuador justificará de forma consistente o motivo pelo qual deixou de realizá-la.

Outra irregularidade encontrada refere-se aos Autos de Infração de trânsito decorrentes de equipamentos de fiscalização eletrônica. Recursos foram deferidos porque o número do equipamento de fiscalização eletrônica no Auto de Infração estava diferente do constante na Notificação da Autuação.

# O QUE PODE SER FEITO PARA MELHORAR O DESEMPENHO DA AÇÃO

O cumprimento da proposta da presente auditoria operacional conduziu a conclusões que indicam a necessidade de adoção de medidas para a melhoria do Sistema de Fiscalização de Trânsito do Município de Florianópolis por parte do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis e Prefeitura Municipal de Florianópolis, por meio da Secretaria Municipal de Segurança e Defesa do Cidadão.

Por isso, o Tribunal de Contas do Estado propôs determinações e recomendações à Prefeitura Municipal de Florianópolis, entre as quais, destacam-se as que proíbem os agentes da Guarda Municipal cedidos a outros órgãos da Administração do Município de atuarem como Agentes de Trânsito; e as que se referem aos Agentes de Trânsito municipais lavrar Autos de Infração no momento de sua ocorrência, e, caso não seja possível, fazer a abordagem justificando tal ato de forma motivada no próprio procedimento administrativo (Auto de Infração).

Ao IPUF, em relação à fiscalização eletrônica de trânsito, determinou-se que, nas vias onde ocorre tal fiscalização, fosse sinalizada aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida, de acordo com o Contran. Ainda foi reforçado que a análise e a seleção de todas as imagens captadas pelos equipamentos de fiscalização eletrônica de trânsito devem ser realizadas por funcionários dos quadros do IPUF, investidos nos moldes do art. 37, inciso II, da Constituição Federal.

Entendeu-se também que a Autoridade de Trânsito deve observar a possibilidade de substituição da pena de multa pela penalidade de advertência por escrito no momento da homologação dos autos de infração de natureza leve ou média, motivando suas decisões, em atendimento ao disposto no art. 267 do CTB.

Quanto aos processos administrativos de imposição de penalidades aos motoristas infratores, a Autoridade de Trânsito deve obedecer à ordem cronológica de protocolo para julgamento das defesas de autuação, e as Jaris, cumprir o prazo legal para julgamento dos recursos interpostos.



Por fim, que seja respeitado o Convênio n.º 12.419/2009-2, firmado entre o Município de Florianópolis, a Secretaria de Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão, o DETRAN/SC e a Polícia Militar de Santa Catarina, quanto à competência para julgamento das defesas de autuação e recursos interpostos às Jaris.

# BENEFÍCIOS DA IMPLEMENTAÇÃO DAS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCE/SC

Com a adoção destas medidas haverá maior controle sobre o Sistema de Fiscalização de Trânsito no Município de Florianópolis, sendo coibidas práticas que colocam em risco a segurança dos usuários nas vias públicas, o que possibilitará mais segurança para os motoristas, ciclistas e pedestres.

As medidas propostas contribuem para a educação dos condutores e pedestres. Quando a multa for transparente e o infrator for punido, ocorrerá o alcance da função educativa da penalidade, além da demonstração de eficiência do Poder Público.

A uniformidade e a transparência na análise das imagens coletadas pelos equipamentos de fiscalização eletrônica, por sua vez, ocasionarão redução na quantidade de Autos de Infração anulados e rejeitados, o que dará maior credibilidade às atividades desenvolvidas pela Autoridade de Trânsito.

Da mesma forma, a implementação da sinalização vertical indicativa educativa nas vias urbanas e rodovias que possuem fiscalização eletrônica induzirá a população ao respeito à velocidade nestes trechos, o que evitará a aplicação de multas indevidas e possíveis acidentes de trânsito.

Assim torna-se essencial a adoção destas medidas para que haja maior eficiência e eficácia da atuação do Poder Público no Sistema de Fiscalização de Trânsito do Município de Florianópolis.



# DECISÃO N.º 4191/2012 — TCE/SC — PLENÁRIO

1. Processo n.º RLA 11/00386499
2. Assunto: Auditoria Operacional na atividade de fiscalização de trânsito no Município de Florianópolis, procedimento de aplicação de multas de trânsito e julgamento dos recursos interpostos pelos infratores.
3. Responsáveis: Dário Elias Berger e Átila Rocha dos Santos
4. Unidade Gestora: Prefeitura Municipal de Florianópolis
5. Unidade Técnica: DAE
6. Decisão n.º: 4191/2012

O TRIBUNAL PLENO, diante das razões apresentadas pelo Relator, e com fulcro nos arts. 59 da Constituição Estadual e 1.º da Lei Complementar n.º 202/2000, decide

6.1. Conhecer do Relatório de Auditoria Operacional realizada no Município de Florianópolis com o objetivo de avaliar o procedimento de fiscalização de trânsito, aplicação de multas e julgamento dos recursos interpostos pelos infratores, com abrangência ao período de 01/01/2010 a 28/02/2011.

6.2. Conceder à Prefeitura, por meio da Secretaria Municipal de Segurança e Defesa do Cidadão (SMSDC), e ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) o prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da publicação desta Deliberação no Diário Oficial Eletrônico (DOTC-e), com fulcro no art. 5.º da Instrução Normativa n.º TC-03/2004, para que apresentem a este Tribunal de Contas Plano de Ação estabelecendo prazos para a adoção de providências visando à regularização das restrições apontadas, relativamente às seguintes determinações e recomendações:

6.2.1. Determinar à Prefeitura Municipal de Florianópolis que

6.2.1.1. apure a responsabilidade pelo fornecimento de blocos de Autos de Infração com falhas de impressão e assegure o ressarcimento ao erário (item 2.1.3 do Relatório de Instrução DAE n.º 23/2011);

6.2.1.2. proíba os agentes da Guarda Municipal cedidos a outros órgãos da Administração Municipal de atuarem como agentes de trânsito, garantindo

a segregação de competência estabelecida pela legislação municipal, bem como formalize a cessão dos referidos agentes com o respectivo registro na ficha funcional do tempo de serviço exercido fora de suas atribuições efetivas, em observância aos arts. 2.º, VII, 118, § 1.º, e 145, XII, da Lei Complementar n.º 63/2003, Estatuto dos Servidores Públicos do Município de Florianópolis (item 2.1.4 do Relatório DAE);

6.2.1.3. estabeleça obrigatoriedade aos Agentes de Trânsito municipais para lavrarem os Autos de Infração no momento de sua ocorrência, em cumprimento ao disposto nos arts. 24, VI e VI, e 280, seus incisos e parágrafos, do Código de Trânsito Brasileiro, além do Parecer n.º 32/2005 do CETRAN/SC (item 2.1.5 do Relatório DAE);

6.2.1.4. determine aos Agentes de Trânsito municipais que autuem em flagrante os condutores infratores e, caso não seja possível a abordagem, justifiquem o fato de forma motivada no Auto de Infração, atendendo ao disposto no inciso VI e § 3.º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro e o Parecer n.º 032/2005 do CETRAN/SC (item 2.1.9 do Relatório DAE).

6.2.2. Determinar ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) que

6.2.2.1. sinalize, aos condutores dos veículos, a velocidade máxima permitida nas vias onde ocorre fiscalização, observando a distância compreendida no intervalo entre a placa e o aparelho eletrônico, conforme dispõe o Anexo IV c/c o art. 6.º, *caput* e § 3.º, da Resolução CONTRAN n.º 396/2011 (item 2.1.1 do Relatório DAE);

6.2.2.2. realize a análise e a seleção de todas as imagens captadas pelos equipamentos de fiscalização eletrônica de trânsito e lavre os autos de infração com base nas imagens válidas, em obediência aos arts. 21, VI, do Código de Trânsito Brasileiro e 37, II, da Constituição Federal (item 2.1.2 do Relatório DAE);

6.2.2.3. observe a possibilidade de substituição da pena de multa pela penalidade de advertência por escrito no momento da homologação dos Autos de Infração de natureza leve ou média, motivando suas decisões, em atendimento ao disposto no art. 267 do Código de Trânsito Brasileiro, bem como aos arts. 1.º e 2.º da Resolução n.º 010/2005 do CETRAN/SC (item 2.1.6 do Relatório DAE);

6.2.2.4. obedeça à ordem cronológica de protocolo para julgamento das defesas de autuação pela Autoridade de Trânsito (item 2.1.7 do Relatório DAE);

6.2.2.5. cumpra o prazo legal para julgamento dos recursos interpostos perante as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs), em obediência ao

art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro, respeitando a ordem cronológica dos recursos interpostos (item 2.1.7 do Relatório DAE);

6.2.2.6. cumpra o que determinam os arts. 22, V e VI, 24, VI e VII, do Código de Trânsito Brasileiro, a Resolução n.º 66/1998 do CONTRAN, o Convênio n.º 12.419/2009-2 e o Parecer n.º 36/2006 do CETRAN/SC, quanto à competência para julgamento das defesas de autuação e recursos interpostos às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) (item 2.1.8 do Relatório DAE);

6.2.2.7. exija do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (DETRAN/SC) a remessa ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), para julgamento, das defesas de autuação e dos recursos decorrentes dos autos de infração homologados pela Autoridade de Trânsito municipal, em obediência ao art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro (item 2.1.8 do Relatório DAE);

6.2.2.8. adote numeração uniforme para identificar os equipamentos de fiscalização eletrônica nos autos de infração e nas notificações de autuação e de penalidade (item 2.1.9 do Relatório DAE).

6.2.3. Recomendar à Prefeitura Municipal de Florianópolis que promova capacitação periódica dos agentes de trânsito da Guarda Municipal de Florianópolis, incluindo orientação no correto preenchimento dos autos de infração, em atendimento ao art. 34 do Decreto (municipal) n.º 3.868/2005 (item 2.1.3 do Relatório DAE).

6.2.4. Recomendar ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) que estabeleça metas de celeridade para análise e julgamento das defesas de autuação e avalie seu cumprimento por meio de mecanismos de acompanhamento (item 2.1.7 do Relatório DAE).

6.3. Determinar à Prefeitura Municipal de Florianópolis, por meio da Secretaria Municipal de Segurança e Defesa do Cidadão (SMSDC), e ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) que indiquem grupo ou pessoa para contato com o Tribunal de Contas do Estado a fim de atuar como canal de comunicação na fase de monitoramento, que deverá contar com a participação de representantes das áreas envolvidas na implementação das determinações e recomendações.

6.4. Dar ciência desta Decisão, do Relatório e do Voto do Relator que fundamentam, bem como do Relatório de Instrução DAE n.º 23/2011, à Prefeitura Municipal de Florianópolis, à Secretaria de Segurança e Defesa do Cidadão (SMSDC) da Capital, ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) e à Guarda Municipal de Florianópolis, para conhecimento e providências.

7. Ata n.º: 59/2012

8. Data da Sessão: 29/08/2012

9. Especificação do quorum:

9.1. Conselheiros presentes: Cesar Filomeno Fontes (presidente), Luiz Roberto Herbst, Salomão Ribas Junior, Wilson Rogério Wan-Dall, Herneus De Nadal e Julio Garcia (relator)

10. Representante do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas: Márcio de Sousa Rosa

11. Auditores presentes: Gerson dos Santos Sicca e Cleber Muniz Gavi

CESAR FILOMENO FONTES

Presidente

JULIO GARCIA

Relator

Fui presente: MÁRCIO DE SOUSA ROSA

Procurador-Geral do Ministério Público junto ao TCE/SC

Data da publicação da Decisão: 12/09/2012, DOTC-e n.º 1067.