



**UNISUL**

**UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA**

**JANICE GOULART GARCIA UBIALLI**

**O JUIZADO ESPECIAL DO TRÂNSITO E A POLÍCIA MILITAR**

**CRICIÚMA**

**2008**



**O JUIZADO ESPECIAL DO TRÂNSITO E A POLÍCIA MILITAR”**

**JANICE GOULART GARCIA UBIALLI**

**TUBARÃO, 2008**

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>04</b>
<b>1 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO.....</b>	<b>05</b>
1.1 Os acidentes de trânsito no Brasil.....	06
1.2 O comportamento do motorista brasileiro.....	08
<b>2 A LEGISLAÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL.....</b>	<b>12</b>
2.1 A Legislação de Trânsito. Retrospectiva histórica no Brasil.....	12
2.2 O novo Código de Trânsito Brasileiro. Tramitação legislativa.....	13
<b>3 OS JUIZADOS ESPECIAIS DE TRÂNSITO E A POLÍCIA MILITAR.....</b>	<b>16</b>
3.1 Os Juizados Especiais.....	16
3.1.1 Procedimento ds Juizados Especiais e a conciliação.....	19
3.1.2 A importância do conciliador.....	20
3.2 A Polícia Militar no Projeto do Juizado Especial do Trânsito.....	23
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>28</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>31</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>34</b>

**QUADROS****QUADRO 1 - Frota de veículos e acidentes no Brasil e em Santa Catarina..... 23**

## INTRODUÇÃO

Com a criação do Juizado Especial do Trânsito na comarca de Criciúma, Santa Catarina, com funcionamento do projeto em convênio com a Polícia Militar do Estado, procurou-se inovar na prestação de serviços no âmbito dos acidentes de trânsito, com o intuito ainda de desafogar o volume de processos envolvendo este tipo de ocorrência que passam pelo Fórum de Criciúma, uma média de 25 por semana.

A instalação do Projeto “Juizado Especial do Trânsito e a Polícia Militar”, como um braço da Cível, converteu-se em pouco tempo em sucesso, já que está possibilitando a concretização de acordo entre as partes, através dos Policiais Militares Conciliadores, no próprio local do acidente de trânsito, em torno de 80% dos casos, e ao qual os mesmos foram chamados para prestarem este tipo de prestação de serviços emérita em sua eficiência e êxito.

É o que se descreve no texto, a partir de considerações sobre os acidentes de trânsito e suas causas, notadamente o despreparo do motorista brasileiro, a função dos Juizados Especiais Cíveis e o comprometimento da Polícia Militar com o bem-estar do cidadão, em se tratando de segurança pública, e como funciona o Projeto “Juizado Especial do Trânsito e a Polícia Militar” na comarca de Criciúma, Santa Catarina.

## 1 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Em todo o mundo, com a modernidade e a necessidade de melhorar o nível da locomoção, aumenta o número de vendas de veículos automotores, mesmo com a revolução dos transportes coletivos, como os novos trens, cada vez mais velozes e seguros.

Entre estes veículos de propulsão mecânica, como a motocicleta, o caminhão, o ônibus, o automóvel, destaca-se o último, transformado na sociedade como símbolo de eficácia, de poder, de rapidez nos deslocamentos, o que é trabalhado eficientemente pela propaganda para a aquisição pelos consumidores (VASCONCELLOS, 1998).

Desta forma, o automóvel tornou-se, de longe, o transporte mecânico individual mais utilizado no mundo moderno, na maioria das cidades.

Vasconcellos (1998, p. 78) esclarece:

Foi o aumento acelerado da frota de automóveis, dentro do processo de crescimento urbano do nosso século, que caracterizou a crise urbana dos transportes e, conseqüentemente, os problemas de trânsito, principalmente pela poluição que causam os veículos. Mas, ao mesmo tempo, é o automóvel o veículo mais conveniente e confortável, pois providencia o que se chama "transporte porta a porta".

No trânsito, o automóvel torna-se, para o usuário, sinônimo de agilidade, pelas várias velocidades que desenvolve, pelas dimensões, ao gosto do cidadão, e as facilidades para circular e estacionar, além da segurança cada vez mais crescente.

O problema é a forma com que as pessoas podem dirigir seus veículos, a propensão para correr riscos desnecessários, os efeitos de remédios sobre a direção, assim como o álcool e drogas, além da inabilitação dos usuários, que podem ser maus condutores, sem a noção exata de todas as leis do trânsito e de como ser um bom motorista.

Henrique (2004, p. 47) explica que "riscos em locomoção são dimensões de perigo há muito existentes, seja com as bigas, nos cabriolés, nas carruagens, nos primeiros veículos a vapor, os primeiros automóveis.". Contudo, os riscos impostos

pela sociedade moderna “são diferentes dos anteriores, pela carga maior de conseqüências que podem acarretar, quanto aos veículos automotores”.

Vasconcellos (1998, p. 77) destaca que “o aspecto simbólico do automóvel para tornar a pessoa mais inserida na sociedade, reforçado pelo sistema de marketing, o torna símbolo de ascensão social, ou de afirmação pessoal (econômico, sexual) para muitas pessoas, e os riscos daí decorrem da má utilização do veículo”.

Com esta implementação ditada pela propaganda que encontra terreno fértil em motoristas não habilitados ou com aspectos comportamentais equilibrados, o automóvel acaba por ser utilizado “de forma irresponsável por muitas pessoas, que não têm consciência do perigo que representam para os pedestres e os demais motoristas” (VASCONCELLOS, 1998, p. 77).

Com as atitudes tomadas por motoristas irresponsáveis ou com precária noção de condução, “o perigo surge para outras pessoas, pelas decisões arriscadas tomadas pelo condutor” (HENRIQUE, 2004, p. 48).

Desse modo, viver as emoções de forma perigosa na condução de veículos, como é o caso da decisão de conduzir um automóvel com velocidade incompatível com a via ou sob efeito de drogas ou álcool, ao mesmo tempo que impõe uma situação de perigo para quem as realiza, torna este condutor produtor e multiplicador de riscos no trânsito, afetando a coletividade porque, neste contexto, acontecem os acidentes de trânsito (HENRIQUE, 2004).

Fernández (1999, p. 20) assinala que esta propensão a provocar riscos por um mau condutor de veículos “é o que transforma pessoas em estatísticas macabras quanto ao número de acidentes de trânsito, da quantidade de pessoas que perderam a vida, que encham de tristeza os que ficam à volta dos que saem dos sinistros com seqüelas, ou com a visão fria de uma lápide”.

Uma sociedade responsável não deve aceitar a situação descrita como uma fatalidade, mas como uma falha humana provocada pela inconsciência de uma pessoa que não respeita as demais, ou que se conduz de maneira impulsiva ou imprevidente, o que deve ser tratado com rigor para que não haja repetição, e há leis para estes problemas serem sanados, com suas aplicação.



## 1.1 Os acidentes de trânsito no Brasil

Ler dados estatísticos sobre acidentes de trânsito no Brasil causa preocupação, face ao crescente índice, que se multiplicam nas vias públicas, e também aumentando o número de vítimas.

O número de acidentes aumenta na proporção do aumento de veículos que a cada ano passam a circular nas estradas do país (SOUZA, 1998).

Bastos (2007, p. 11) analisa, sobre acidentes do trânsito:

O desenvolvimento industrial do século XX propiciou aumento considerável da frota de veículos em circulação em todo o mundo. Os sistemas viários e o planejamento urbano, em geral, não conseguiram acompanhar o aumento do volume do tráfego. Desta maneira, a qualidade de vida, principalmente nas grandes cidades, ficou prejudicada, contribuindo para o aumento da agressividade dos motoristas e para o crescimento da violência no trânsito.

Sobre os acidentes de trânsito, a sua ocorrência maximiza na sociedade um importante problema de saúde, e já é um tipo de epidemia moderna, saindo de um século e adentrando em outro.

Medidas legais, bem como uma mais eficiente e operante fiscalização do trânsito se fazem urgentes, sem, todavia, esquecer a necessidade de educação de motoristas e pedestres para os graves problemas decorrentes do aumento galopante do número de veículos que circulam nas vias públicas, e que nem sempre oferecem todas as condições de segurança (SOUZA, 1998).

Marin e Queiroz (2000, p. 37) consideram que, “especialmente após a segunda guerra mundial, o carro tornou-se um objeto de consumo, e possuir um automóvel particular, um símbolo de status social, apoiado principalmente pela propaganda das sociedades capitalistas”.

Comparando os acidentes de trânsito ao processo saúde/doença, deve-se discutir as ações que podem ser realizadas em relação ao hospedeiro (motorista/pedestre), ao meio ambiente (vias públicas), e ao agente (veículo motorizado) para prevenir e reduzir a ocorrência desses eventos (BASTOS, 2007).

Desta forma, atenta-se que, para solucionar este grave problema, que são os AT, faz-se necessária uma abordagem interdisciplinar, através de ações multisetoriais, que atuem no hospedeiro, meio ambiente e agente, e que a educação é o meio mais efetivo para promover as mudanças de comportamento imprescindíveis para a redução destes eventos (BASTOS, 2007, p. 11).

Segundo o que as estatísticas mostram em termos de problemas de trânsito, mais que justifica-se e demonstra-se a necessidade de educação para quem dirige, pois a maioria dos acidentes acontecem por falta de atenção do motorista (SOUZA, 1998).

Para formar cidadãos conscientes, portanto, é importante a educação para o trânsito, que não é elemento de disputa e competição entre pessoas, mas apenas para trajeto, para ir de um lugar para outro através de estradas e ruas.

Com o aumento do número de veículos, as cidades se depararam com problemas de todo tipo em volume crescente, desde acidentes com ou sem vítima, falta de estacionamento, poluição, congestionamentos, aumento do tempo para os percursos antes mais rápidos de serem cumpridos pelos veículos para as quais não se prepararam.

Neste enfoque, a qualidade de vida decaiu, a partir do estresse social causado por acidentes, pela noção de perigo existente nas vias públicas, pela demora dos semáforos e da locomoção, pelos acidentes.

Henrique (2004, p. 48) analisa que o tráfego de veículos, com seus problemas urbanos, parece ser, para o motorista despreparado e possível causador de acidentes de trânsito, “um obstáculo a ser vencido, e, neste âmbito, as atitudes mais infelizes podem ser tomadas, em nome da rapidez, e com uma dose de imprudência excessiva de sua parte”.

Nos momentos em que o trânsito está tomado por um grande fluxo de carros e pessoas, as vias tornam-se campos de batalhas para os motoristas imprudentes, que tomam decisões baseadas em sua noção equivocada de cumprir horários e chegar a locais determinados, o que acaba por deteriorar as relações sociais entre os condutores de veículos, com os acidentes de trânsito sucedendo (HENRIQUE, 2004).

Por isso todo o cuidado deve ser praxe por parte dos motoristas, na condução de seus carros cada vez mais potentes e bem estruturados, até além da capacidade desse motorista em conduzi-los, em manejá-los pelas vias urbanas cada vez mais congestionadas.

Marin e Queiroz (2000, p. 37) ainda analisam: “os carros vêm ocupando espaços cada vez maiores nos centros urbanos, diminuindo as áreas de convívio social das pessoas, pois muitas vezes, praças e parques são transformados em estacionamentos”.

E assinalam: “o século XX, em seu final, passa a ser reconhecido como uma época de verdadeiro flagelo, já que as cidades e áreas industriais cresceram rapidamente sem nenhum planejamento” (MARÍN e QUEIROZ, 2000, p. 37).

## **1.2 O comportamento do motorista brasileiro**

Unindo-se a pressa a várias mazelas dos tempos modernos, como transporte coletivo deficiente e a competitividade inerente ao ser humano, o transporte individual virou a causa maior dos problemas de trânsito, graças à facilidade de sua aquisição e a quantidade existente nas cidades.

Surgem então como um dos maiores causadores de problemas sociais, pelo que acarreta à saúde individual e pública, além dos entraves sociais, os acidentes de trânsito.

Sintomático é o que sucede no Brasil, conhecido como território em que parece que a lei no trânsito não funciona, pelo desrespeito do cidadão às regras elementares de convivência e harmonia sociais na condução dos veículos automotores.

Souza (1998, p. 49) destaca:

O motorista sem adequada formação e educação para o trânsito, sem respeito à sorte de seus semelhantes, habituado a agir à margem da lei e do regulamento, é responsável direto pelo vultoso e crescente número de acidentes. A imprudência, a negligência e a imperícia são aspectos de comportamento culposos com que têm se havido considerável número de motoristas.

Assim, o trânsito brasileiro é um dos mais perigosos do mundo. Segundo o Denatran (2005) apud Bastos (2006, p. 17), “em 2004 houve mais de 38 mil mortos e 460 mil feridos, num total de 2,1 milhões de acidentes de trânsito”.

Neste contexto, se forem juntados a esse fato marcante a impunidade das infrações de trânsito e o aspecto social da posse do automóvel – quase exclusivo das camadas de maior poder econômico e político – vê-se que a situação provocada é grave, e à qual não se pode ter indiferença (VASCONCELLOS, 1998).

Os acidentes de trânsito, de números tão gritantes pela sua dimensão ligada à dor e ao sofrimento dos que sobrevivem, são das principais causas de óbito no Brasil, e um grande problema de saúde pública. Para minimizar estes índices, toda iniciativa que procure amenizar os efeitos dos acidentes sempre é bem vinda.

Henrique (2004, p. 48-9) alerta:

No contexto da sociedade moderna, os acidentes de trânsito constituem grave problema social e de saúde pública. Mais especificamente, no Estado de Santa Catarina, registraram-se 4.496 óbitos por essa causa no período de 1998 a 2000, o que é equivalente à extinção de toda a população de uma pequena cidade.

Daí que ações que procurem diminuir os traumas de envolvimento em acidentes, também podem contribuir para a redução dos mesmos, ao mesmo tempo em que se dinamizem Leis que sejam mais rigorosas com o condutor sem precaução e causador de acidentes.

Souza (1998, p. 50) assinala:

Se o motorista, prevendo um resultado, busca o mesmo e o quer, ou mesmo, sendo previsível o resultado, assume o risco de produzi-lo, tem uma atitude diagnosticada como criminosa e de máxima gravidade, pois estaria presente o dolo (direito ou eventual). Desta forma, os condutores de veículos, em número expressivo, são responsáveis pelos acidentes de trânsito e seus resultados, e, por esses, devem ser responsabilizados, dentro do que estipula a lei, para que o exemplo seja entendido pelos demais motoristas. No caso, a impunidade é o pior reflexo para ocasionarem acidentes de trânsito, pois incentiva o infrator.

O motorista deve estar consciente de sua forma de conduzir a veículo, que deve ser respeitosa, que deve ser preventiva, sem tornar o tráfego dos outros carros uma barreira a ser transposta a qualquer preço, pois, afinal, também está correndo o mesmo risco que provoca (FERNÁNDEZ, 1999).

Para Souza e Manyo (1995, p. 51), “a prevenção dos eventos que ocasionam acidentes de trânsito também deve ser utilizada, porque se unida a ações multidisciplinares e intersetoriais que dependem de vontade política e atuação coordenada, por isso mesmo, difíceis de serem realizadas”.

Conforme Souza (1998), a contribuição maior para a diminuição dos acidentes seria que o motorista se cercasse de todos os cuidados ao dirigir, o que não acontece. Assim, é seu comportamento o causador dos acidentes de trânsito, pelas falhas humanas, como a não observação das leis e sinais de trânsito, a velocidade excessiva, as ultrapassagens forçadas.

Marín e Queiroz (2000, p. 39) contribuem:

As infrações premeditadas contra as leis de trânsito, algumas simples e que ocorrem no cotidiano, levam, muitas vezes, a acidentes. Estas transgressões no trânsito são uma infração intencional do socialmente aceito e regulado, e constituem um fenômeno social, que deve ser analisado em um contexto organizacional e social mais amplo.

Entende-se que o trânsito está intimamente ligado ao homem, quer como pedestre, ciclista, motociclista ou motorista, pois o simples fato de sair de casa para qualquer lugar tornará a pessoa envolvida com o trânsito e, como tal, deve estar educada para esta condução (SOUZA, 1998).

No intuito de contribuir para a maior conscientização do motorista para dirigir bem, para modificar comportamentos quanto se sabe que é causador dos acidentes, é que deve ser realizadas campanhas de informação ao público, assim como programas de educação para a melhoria do trânsito (MARÍN e QUEIROZ, 2000).

Mudanças na legislação e ações oriundas do Poder Judiciário podem contribuir para esta melhoria, para que diminuam os acidentes de trânsito, como se viu nos últimos dias com a edição da Lei Seca – que impede ao motorista de ingerir álcool antes de dirigir -, assim como medidas que assinalem novos rumos para a segurança pública, que incentivem o motorista a ter mais cuidado consigo ou perante o Tribunal de Justiça, no caso de processos.

É o que o Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina, através da comarca de Criciúma e seu Juizado Especial Cível, em convênio com a Secretaria de

Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão, com sua Polícia Militar, estão buscando, com a criação de um Plano Piloto denominado “JUIZADO ESPECIAL DO TRÂNSITO”, em que o TJ tem como parceira a Polícia Militar sediada em Criciúma, atuando como Conciliadores, para possibilitarem decisões rápidas quando ocorrerem acidentes do trânsito no município.

## **2 A LEGISLAÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL**

### **2.1 A Legislação de Trânsito. Retrospectiva histórica no Brasil**

No Brasil, em 25 de setembro de 1941, adveio o Código Nacional de Trânsito, Decreto-lei nº 3.651, de caráter puramente administrativo.

Posteriormente, em 1965, surgiu um novo Código Nacional de Trânsito, Lei nº 5.108, que foi complementado pelo Decreto nº 62.127/68, da mesma forma somente tratando de normas administrativas.

Freqüentemente, surgiam novas leis federais e estaduais, resoluções do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) e centenas de normas de cunho administrativo dos Detrans Estaduais.

Com respeito à evolução dessas leis, Lima (2001, p. 12) contribui:

Em 1981, foi promulgada a Convenção sobre Trânsito Viário – Convenção Internacional de Trânsito de Viena, pelo Decreto nº 86.714/81, que fora aprovada pelo Decreto Legislativo nº 33, de 1980. Tal Convenção foi anterior ao Código Nacional de Trânsito de 1965, mas só passou a vigorar em 1981, e, assim, muitas de suas regras, especialmente as relativas à circulação internacional, ficaram sem sintonia com o Código Nacional de Trânsito. Em 2 de setembro de 1992, adveio a Regulamentação Unificada de Trânsito, válida entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, e, em 3 de agosto de 1993, foram publicadas as regras de trânsito comuns aos países do Mercosul (Diário Oficial da União, nº 147).

Porém, no Brasil, historicamente, após o advento do automóvel, não surgiram normas penais relativas a delitos de trânsito, nem com modificações no já vigente Código de 1890 nem na Consolidação das Leis Penais Decreto nº 22.213, de 14 de dezembro de 1932) (HENRIQUE, 2004).

Assim, eventual acidente de trânsito com morte ou lesões corporais só poderia se amoldar ao homicídio culposo e à lesão corporal culposa ali previstos (arts. 297 e 306 do Código de 1890 e da Consolidação das Leis Penais). Nem mesmo existiam contravenções penais relacionadas a veículos (LIMA, 2001).

Em relação às normas penais específicas, as mesmas só passaram a existir com o vigente Código Penal e a Lei de Contravenções Penais, com a agravação de pena nos casos de homicídio culposo e lesões corporais culposas,

causados por inobservância de regra técnica, ou quando o agente omitia socorro à vítima ou fugia à prisão em flagrante (arts. 121, parágrafo 4º, e 129, parágrafo 7º, do Código Penal) e as contravenções de falta de habilitação para dirigir veículo e de direção perigosa na vias pública (arts. 32 e 34 da Lei das Contravenções Penais) (LIMA, 2001).

No que se refere ao processo das infrações cometidas no trânsito, em se tratando de contravenções, passou a ser aplicado o rito sumário do art. 531, como o Código de Processo Penal de 1941, e, tratando-se de crime não punido, ao menos alternativamente, com reclusão, como era o caso dos crimes culposos no trânsito, aplicava-se a modalidade do rito sumário do art. 539.

Com a Lei nº 4.611, de 2 de abril de 1965, os crimes culposos de trânsito eram processados pelo rito sumário dos arts. 531 a 538 do Código de Processo Penal de 1941, quando a autoria fosse conhecida, e, se ignorada por mais de 15 dias, haveria inquérito, seguindo-se o rito do art. 539 do Código (art. 1º e seu parágrafo 1º).

A característica inserida no Código era a do processo judicialiforme, iniciando-se por auto de prisão em flagrante, portaria da autoridade policial ou judicial, tendo, naqueles casos, a primeira fase na polícia e prosseguimento em juízo (LIMA, 2001).

Em 11 de dezembro de 1973, a Lei nº 5.970 excluiu a aplicação dos arts. 6º, I, 64 e 169 do Código de Processo Penal aos casos de acidentes de trânsito, dispondo que a autoridade poderia autorizar, independentemente de perícia de local, a imediata remoção de pessoas que sofreram as lesões e dos veículos envolvidos, para não prejudicar o tráfego, mas devendo lavrar boletim de ocorrência, com consignação das testemunhas e circunstâncias do fato.

## **2.2 O novo Código de Trânsito Brasileiro. Tramitação legislativa**

Lima (2001, p. 15) destaca sobre a tramitação do novo Código de Trânsito Brasileiro:



Durante a tramitação do projeto de Lei nº 3.710, embrião do novo Código de Trânsito, travou-se grande embate entre aqueles que defendiam uma maior municipalização do trânsito e os tradicionalistas, que pretendiam manter o controle do trânsito somente no âmbito dos Estados e União Federal, sob o argumento principal de que trânsito é matéria atinente à segurança pública, que é função do Estado, sendo perigosa, em vista das influências políticas locais e das particularidades de cada região, a chamada municipalização do trânsito.

Na disputa obteve êxito a corrente municipalista,<sup>1</sup> acabando por deter o município várias atribuições no Sistema Nacional de Trânsito, como se vê nos arts. 5º, 7º, 8º, 13 e 24 da nova Lei, inclusive com poder de fiscalização, autuação e arrecadação de multas, sendo modificados vários dispositivos originais do Código e acabando por ocorrer modificações no capítulo referente aos crimes de trânsito (LIMA, 2001).

Assim, o projeto da Câmara dos Deputados, de nº 3.710, depois nº 73/94, acabou originando o Novo Código de Trânsito, e, em 23 de setembro de 1997, foi publicada, no DOU de 24/9/1997, a Lei nº 9.503, do dia anterior, que instituiu o agora denominado Código de Trânsito Brasileiro, ao todo com 341 artigos e com *vacatio legis* de 120 dias.

No referido Código encontra-se o Capítulo XIX, referente aos “crimes de trânsito”, que traz 21 artigos, dispondo sobre normas penais e processuais penais, gerais e especiais.

Muito se alterou em relação ao original Projeto de Lei nº 3.170, antes comentado, no que tange ao Capítulo referente aos crimes de trânsito, mas alguns dispositivos foram mantidos, tais como o artigo 294 (antigo 297, em sua redação original), algumas agravantes do artigo 298 (anterior artigo 299), o tipo do artigo 304 e seu parágrafo único, com nova redação (antigo 303 do Projeto), as agravantes do homicídio e lesão corporal culposa (artigo 304, parágrafo único, do Projeto), passando, entretanto, a definir tais delitos na nova Lei, ao contrário do Projeto, que fazia modificações no Código Penal (LMA, 2001).

---

<sup>1</sup> “O Estado de Minas”, sob o título “Descontrole no Repasse das Multas frustra Municípios”, em reportagem datada de 23 de janeiro de 2000, colocava: “Após dois anos de vigência do Código, o que se vê de concreto é o aumento da arrecadação em face do aumento das multas de trânsito, mas, ao que parece, os municípios continuam insatisfeitos, pois tinham uma expectativa maior de repasse e arrecadação de multas. Por outro lado, tal arrecadação não corresponde às necessárias melhorias com a segurança e educação no trânsito” (LIMA, 2001, p. 16).

Contribuições importantes foram inseridas no tocante à prevenção e/ou punibilidade do motorista infrator, e quanto aos acidentes de trânsito, dentro da Lei nº 9.503/97, principalmente no seu artigo 277, com respeito ao motorista que provoca acidentes ou dirige sob o efeito de álcool, colocando a vida das demais pessoas em risco, além de sua própria vida.

O atual Código define o Sistema Nacional de Trânsito, atribuindo competências as diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornecendo diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelece normas de condutas, infrações e penalidades para os usuários desse complexo sistema.

Muito já se falou sobre as alterações trazidas por esse código, como os programas educacionais, a penalidade administrativa por meio da pontuação na Carteira de Habilitação do proprietário do veículo, a competência atribuída aos municípios, contudo cabe destacar as penalidades penais, criando inclusive nova tipificação aos delitos de lesão corporal culposa praticada na direção de veículo automotor, que antes era regido pelo Código Penal, e entre essas penalidades, a do crime de embriaguez, presente no seu artigo 306, sobre o ato de “conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem, com penas de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor” (MENEZES, 2007).

O que pesa ainda no Brasil é que não há rigidez na ação punitiva contra os que irrompem contra o rigor desses artigos, provocando acidentes por sua má condução de veículos automotores, colocando em risco a si e aos outros, prejudicando a ordem pública e a segurança pública (BASTOS, 2006).

O poder público e o Poder Judiciário procuraram, neste intuito, reunir forças para coibir este cidadão despreparado para a coexistência no trânsito, a partir de promover o encontro com este cidadão quando do acidente de trânsito, e assim conduzindo-o a repensar nesta situação, e ainda combatendo o número crescente que se percebe no número de acidentes.

Importante, pois, a situação que o Juizado Especial Cível coloca em atividade, juntamente com a Polícia Militar, ativando um Projeto Piloto denominado

“Juizado Especial do Trânsito e a Polícia Militar”, em convênio de forças que procuram minimizar os efeitos dos acidentes de trânsito, ao mesmo tempo dinamizando a Justiça e diminuindo o número de processos que adentram aos fóruns e, mais interessante em seus efeitos de cidadania, inculcando no cidadão a propensão para dirigir bem, no respeito ao outro e a si na condução dos veículos automotores. É o que segue.

### 3 OS JUIZADOS ESPECIAIS DE TRÂNSITO E A POLÍCIA MILITAR

#### 3.1 OS JUIZADOS ESPECIAIS

Os Juizados Especiais no Brasil nasceram da experiência pioneira e exitosa dos Juizados de Pequenas Causas, previstos na Lei nº 7.244/84.

Com o êxito destes, sobreveio a regra constitucional. O art. 98, I, das Constituição Federal, estabelece:

“Art. 98. A União, no Distrito Federal e nos territórios, e os estados criarão:

- juizados especiais, providos por juízes togados, ou togados e leigos, competentes para a conciliação, o julgamento e a execução de causas cíveis de menor complexidade e infrações penais de menor potencial ofensivo, mediante os procedimentos oral e sumaríssimo, permitidos, nas hipóteses previstas em lei, a transação e o julgamento de recursos por turmas de juízes de primeiro grau.”(TOSTES, 1998).

Bacellar (2003, p. 34) analisa a importância da criação dos Juizados Especiais:

Foram os Juizados Especiais, estabelecidos no art. 98, I, da Constituição da República, com a significativa ampliação da esfera de abrangência e atuação – não mais restrita a pequenas causas e agora com competência para causas de menor complexidade -, tanto no âmbito estadual quanto federal, que verdadeiramente introduziram na órbita processual brasileira um sistema revolucionário e realmente diferente de aplicação da Justiça. O desafio popular “vá procurar seus direitos” passou a ser aceito, e houve uma pequena, mas já significativa, inversão desse estado de coisas.

Conforme Catalan (2006, p. 2), “na busca da efetividade e do verdadeiro acesso à Justiça, é que nasceu a Lei 9.099/95, substituindo a antiga Lei 7.244/84, buscando o legislador, por meio da nova norma, criar mecanismos capazes de desafogar a Justiça Comum de seus infindáveis autos sem solução, a fim de que toda a sociedade comungue de uma Justiça rápida e eficaz”.

A Lei nº 9.099/95 veio dispor sobre as regras gerais para a criação dos novos órgãos, pela União, Distrito Federal e territórios, além das normas para a implantação dos juizados nos Estados. Assim, os novos Juizados Especiais tanto Estaduais como Federais têm disposição geral na Lei nº 9.099/95, sendo providos de juízes togados ou togados e leigos, com competência para a conciliação, para o julgamento e para a execução de causas cíveis de menor complexidade e infrações penais de menor potencial ofensivo.

Bacellar (2003, p. 35) contribui:

A Lei nº 9.099/95, que dispôs sobre os Juizados Especiais, além de trazer um novo procedimento, foi mais além e tratou do processo, dentro de um microsistema (Sistema de Juizados Especiais Cíveis e Criminais) que teve a qualidade de expurgar os vícios formalísticos que sempre emperraram o sistema tradicional – óbices para o alcance da celeridade tão desejada e propalada.

Conforme Figueira Junior (2006, p. 46) acentua:

Os Juizados Especiais Estaduais tem como principal atribuição a busca da autocomposição em face do elevado grau de satisfação que proporciona aos consumidores do direito e, principalmente àqueles consumidores diretos da jurisdição estatal, na medida em que serão eles, os litigantes, na qualidade de partes integrantes dos dois pólos da relação jurídico-processual, a encontrar, conjuntamente, de maneira não-adversarial e com o maior grau de satisfação, a solução efetiva e rápida para o conflito instaurado e convertido em lide jurídica, em qualquer uma de suas modalidades – transação, reconhecimento do pedido, renúncia ao direito.

Neste contexto de defesa da lei, e inovando para o acesso a justiça aos menos favorecidos socialmente, a consciência política e o pleno exercício da cidadania podem ser palavras de ordem dentro dos Juizados Especiais, assim como fértil para desenvolver novas idéias e aperfeiçoar o sistema judiciário nacional, o que se encaixou perfeitamente no ideário propalado pelo Projeto descrito no texto.

### **3.1.1 Os Juizados Especiais Cíveis**

Ninguém pode negar os benefícios recebidos pelo cidadão, originados da instalação dos juizados especiais. As vantagens aconteceram acentuadamente desde

os seus primeiros anos de funcionamento, especialmente porque as causas têm limites de competência para serem ajuizados no sistema (SALOMÃO, 2000).

O cidadão de menor poder aquisitivo pode acionar quem lhe cause desconforto que lhe viole um direito fundamental, independentemente da condição econômica do infrator, pois os juizados especiais foram criados exatamente para possibilitar-lhe o acesso a uma Justiça célere, informal, simples, oral e gratuita, o que lhe é facultado através dos ditames da Lei 9.099/95 (CATALAN, 2006).

Os Juizados Especiais Cíveis vieram acabar com algumas distorções sociais, facilitando *a vida daqueles* que tinham dificuldades financeiras para buscar a prestação jurisdicional e que hoje podem ter acesso a essa prestação, sem o ônus das custas processuais e sucumbência em honorários advocatícios, permitindo-se-lhes propor e contestar as reclamações sem a necessidade de assistência de advogado quando o valor atribuído à causa não for superior a 20 salários mínimos. (Silva, 1998, p. 10).

Para Bacellar (2003), o princípio fundamental no sistema do Juizado Especial Cível é o da pacificação, base e postulado em torno do qual gravitam os demais princípios e critérios. A pacificação ajusta, coordena os interesses, soluciona o conflito, realiza a justiça e é a finalidade do próprio direito.

Dentro destes significados, o juiz que atende nos Juizados Especiais Cíveis é o magistrado que atende o povo, é o pacificador, é o que sabe falar com o jurisdicionado e, principalmente, sabe fazê-lo em linguagem simples.

Assim, cumprir os propósitos da Lei nº 9.099/95, com seus critérios de oralidade, simplicidade, informalidade e celeridade não será difícil para os que desejam avançar no desenvolvimento de um sistema consensual e diferenciado de resolução, não só de controvérsias, mas de conflitos.

Catalan (2006, p. 2) analisa que ainda há dificuldades não concretização destes ideais, mas os juízes têm procurado encontrar soluções para efetivar o acesso à ordem jurídica justa, com um trabalho voltado à observância de dimensionar as situações em seus contextos políticos e sociais.

Com esta busca, os juízes podem modificar as razões históricas que fazem com que o povo, tradicionalmente, temam os magistrados, pela sua imagem de poder desmesurado e sempre a favor dos mais favorecidos. Com a busca deste entendimento, a população necessitada de justiça, de fazer valer os seus direitos,

pode ter perfeitamente o seu acesso à justiça favorecido, porque os juízes facilitarão a sua tarefa, porque os Juizados Especiais Cíveis têm uma forma de prestação da tutela jurisdicional coerente e acessível aos anseios da população (BACELLAR, 2003).

Desta forma, conforme Catalan (2006, p. 3), “os Juizados Especiais Cíveis podem cumprir com o seu papel fundamental de facilitar o acesso à Justiça, solucionando as lides e os conflitos extrajurisdicionais delas decorrentes”.

Para uma população que precisa do acesso à justiça, que esta não se demore nas soluções das demandas, é importante o Juizado Especial que lhe ofereça esta oportunidade de alcance à Justiça.

É sempre difícil para uma população de mais de 50% das pessoas no país, sobrevivendo com renda média de um salário mínimo mensal, alcançar objetivos quando se fala em Justiça acessível, em Direito permitido sem gastar. Por isso o Juizado é sua chance de alcançar resposta aos seus anseios, e o magistrado deve ouvir esta voz eivada de temores que devem ser dirimidos (CATALAN, 2006).

O problema maior do funcionamento dos Juizados Especiais, principalmente os Cíveis, é que não dispõem dos mesmos recursos que fazem funcionar a Justiça tradicional e para eles são endereçadas questões que a própria Justiça Comum não conseguiu resolver (art. 275 do CPC).

Os Juizados Especiais Cíveis, mesmo funcionando bem, caíram de produtividade em várias comarcas na medida em que foram abertos espaços para muitas causas, o que conturba por vezes o sistema (SALOMÃO, 2000).

Para que o sistema funcione, todas as suas prerrogativas devem ser efetivadas, como, por exemplo, o exercício da conciliação, não necessariamente a partir dos magistrados, mas de um suporte técnico do Juizado Especial, o que é o pressuposto que deve ser seguido, o do entendimento, o da solução do conflito.

Por isso é importante analisar o procedimento do Juizado Especial em direção à pacificação das lides e a forma com que se conciliam as partes.

### **3.1.2 Procedimentos dos Juizados Especiais e a conciliação**

A serventia do procedimento é o alcance do direito. Quem só valoriza os meios não alcança o direito, muito menos a justiça. O direito tem por fundamento a coordenação dos interesses para o alcance da pacificação. Afinal, tem-se que o objetivo maior do direito material e processual e da própria justiça é a pacificação.

Bacellar (2003, p. 73), dentro destes propósitos que são inerentes ao Juizado Especial, assinala:

O devido processo legal, na lei básica dos Juizados Cíveis que é a Lei nº 9.099/95, tem duas fases distintas: uma fase que se pode denominar de extrajudicial, a ser conduzida por conciliadores e árbitros, e outra judicial, a ser presidida pelo juiz togado com o auxílio de juízes leigos. Na fase extrajudicial o conciliador propõe o acordo que, resultando aceito, é materializado por escrito – ato essencial -, e submetido á apreciação do juiz togado, a quem caberá a verificação dos requisitos formais antes de sua homologação. Verificados estes, o juiz homologará o acordo.

O que se evidencia é que o procedimento dos Juizados Especiais prestigia a mediação dos interesses, a solução dos conflitos mediante uma conciliação de interesses, onde o mais importante é buscar a pacificação.

Neste enfoque, conciliar é a solução maior para a concretização da Justiça.

### **3.1.3 A importância do conciliador**

Para Figueira Junior (2006, p. 209), a conciliação segue o seu significado em latim, que é a harmonização de litigantes. Dessa forma, a conciliação é “a composição amigável que sucede sem que se verifique alguma concessão por quaisquer das partes a respeito do pretense direito alegado ou extinção de obrigação civil ou comercial”.

Esta conciliação é a primeira e grande função do juiz dentro do microsistema dos Juizados Especiais, perante os litigantes, antes de chegar à prolação de uma sentença de mérito para a solução da lide (FIGUEIRA JUNIOR, 2006).



A verdade é que todo juiz, antes de ser o julgador, deve ser um pacificador social, cuja missão é a de harmonizar, o que transcende a composição da lide por meio de uma sentença de procedência ou improcedência do pedido.

A composição amigável é a melhor forma de solucionar conflitos jurídicos e sociológicos, como lembra Figueira Junior (2006), e o juiz deve sempre lembrar às partes sobre as suas vantagens, como está registrado no art. 21 da Lei nº 9.099/95: “Aberta a sessão, o Juiz togado ou leigo esclarecerá às partes presentes sobre as vantagens da conciliação, mostrando-lhes os riscos e as conseqüências do litígio, [...]” (MELO et al, 2000, p. 31).

Na concretização destes mesmos interesses, e sob a ordenação do magistrado, o conciliador pode conseguir resultados semelhantes, colaborando com o magistrado nestas composições amigáveis entre as partes.

No Juizado Especial, estas funções podem ser também exercidas pelo conciliador, como auxiliar da Justiça, como aquele que consegue a composição amigável, que não exerce atividade jurisdicional, mas multiplica a capacidade produtiva dos juízes togados. De sua credibilidade e eficácia na busca do acordo é que se chega ao sucesso, na harmonia entre as partes (BACELLAR, 2003).

A função do conciliador no Juizado Especial Cível, em auxílio ao magistrado, é um avanço proporcionado pelos ditames da Lei nº 9.099/95, pelo que pode reduzir nas pautas, no atendimento aos anseios dos que precisam de justiça, e assim possibilitando inclusive a realização mais rápida das audiências de instrução e julgamento, além de perpetrar acordos longe dos gabinetes.

Para Azevedo (2004, p. 16), a conciliação pode ser definida como “um processo autocompositivo ou uma fase de um processo heterocompositivo no qual se aplicam algumas técnicas autocompositivas e no qual há, em regra, restrição de tempo para a sua realização”.

O conciliador deve utilizar o instrumental técnico necessário, quando exerce esta função, para a solução de controvérsias, mostrando aos interessados os riscos e as conseqüências do litígio, as formas de resolver as pendências.

Nos Juizados Especiais, este conciliador pode ser tão importante em suas ações, com a conciliação atingida, que, no processo de conhecimento, o julgamento é

exceção à regra e o que importa é a pacificação entre os interessados, que antecipa as decisões finais, apenas homologatórias.

Há ainda a importante contribuição do conciliador em acordos parciais, que possam depois levar à composição amigável final, como exemplifica Bacellar (2003, p. 77):

A conciliação pode ser exercida para a consecução de acordos parciais, diluindo as questões litigiosas, o que parece ser uma técnica fantástica para o alcance da pacificação: partir-se-ia de uma tentativa de solução geral para a busca de conciliações parciais até mesmo sobre pontos controvertidos, ou preliminares processuais.

Para bem aplicar a conciliação, é preciso contar com um bom conciliador. Deve este fazer-se apresentar de maneira adequada, ouvir a posição dos interessados e intervir com criatividade – mostrando todos os aspectos do litígio -, sugerindo opções do acordo e incentivando concessões mútuas (FIGUEIRA JUNIOR, 2006).

O Conselho Nacional de Justiça (2007, p. 11) destaca o conciliador como sujeito do processo:

O conciliador deve agir com imparcialidade e ressaltar às partes que ele não defenderá nenhuma delas em detrimento da outra. O conciliador, uma vez adotada a confidencialidade, deve enfatizar que tudo o que for dito a ele não será compartilhado com mais ninguém, excetuado o supervisor do programa de conciliação (o magistrado, na maioria das comarcas) para eventuais elucidações de algumas questões.

Com esta ótica, a conciliação deve ser vista como “objetivo primacial a ser perseguido” (CARNEIRO, 1993, p. 37).

Por isso, não se espera daquele que preside a audiência apenas a formulação de uma proposta de acordo, mas este acordo amigável deve ser efetivamente tentado e, desde que frutifique, todos os seus termos serão orientados e conduzidos pelo juiz ou conciliador, em obediência ao art. 22, *caput*, da Lei nº 9.099/95:

Art. 22. A conciliação será conduzida pelo Juiz togado ou leigo ou conciliador sob sua orientação.  
Parágrafo único. Obtida a conciliação, esta será reduzida a escrito e homologada pelo Juiz togado, mediante sentença com eficácia de título executivo (MELO et al, 2000, p. 32).

Os sujeitos do processo acima descritos, portanto, não são figuras meramente decorativas do ato processual e não se limitam apenas à homologação do acordo a ser firmado – devem ter participação manifesta em todas as tratativas.

A busca do acordo amigável, a partir das demonstrações da vantagem da conciliação às partes interessadas, é o que importa no processo, desde a fase conciliatória e mesmo na instrução oral da demanda, quando aquela não prosperar no primeiro momento, agora sob a condução somente do juiz togado ou leigo.

Importante é destacar que o conciliador exerce suas funções conforme seu treinamento, para o auxílio do juiz, e sem deixar de seguir suas instruções e atender intervenções quando necessárias, sempre na busca do acordo amigável, que permita às partes o acesso à justiça e a concretização desta aos seus anseios perante o direito (FIGUEIRA JUNIOR, 2006).

A procura da verdadeira justiça, no caso, é aquela que somente se encontra no contexto descrito, e que significa o consenso.

Desta forma, os operadores do Direito têm procurado alternativas que tornem a Justiça mais célere, mais próxima do cidadão, mais preocupada com a rapidez em solucionar as diferenças e conflitos entre os mesmos.

Assim surgiu, a partir de ações no Juizado Especial Cível da Comarca de Criciúma, Santa Catarina, a criação de um Projeto denominado “JUIZADO ESPECIAL DO TRÂNSITO E A POLÍCIA MILITAR”, que poderia contribuir com rapidez na solução de conflitos advindos de acidentes do trânsito, utilizando policiais militares como técnicos conciliadores, no próprio local do acidente, procurando fazer com que as partes envolvidas se entendessem e solucionassem, através de acordo e termo, suas pendências.

É o que se descreve a seguir, a partir de um histórico da participação da Polícia Militar no Projeto, que está implantado experimentalmente, mas com êxito que o fará espalhar-se no Estado a partir do Tribunal de Justiça, nas comarcas catarinenses.

### 3.2 A POLÍCIA MILITAR NO PROJETO DO JUIZADO ESPECIAL DO TRÂNSITO

O trânsito nas vias terrestres brasileiras é, sem dúvida alguma, um fator de preocupação tanto das autoridades como da sociedade em geral.

Tal preocupação advém dos índices crescentes e alarmantes de veículos automotores em circulação e dos acidentes que os envolvem que deixam um rastro de destruição, ceifando vidas, causando mutilações e sofrimento e trazendo grandes danos materiais.

Levando em conta os números abaixo referentes a frota de veículos motorizados e os acidentes de trânsito registrados no Brasil e em Santa Catarina, deixa evidente o grande problema de ordem pública a ser enfrentado por todos (TEZA, 2008).

Frota Brasileira de veículos – Janeiro de 2008.....	50.013.236
Frota Catarinense de veículos – Janeiro de 2008.....	2.722.631
Acidentes de Trânsito no Brasil com vítima em 2006.....	322.919
Acidentes de Trânsito em Santa Catarina sem vítima em 2007.....	44.764
Acidentes de Trânsito em Santa Catarina com vítima em 2007.....	24.465
Acidentes de Trânsito no Brasil com Vítima Fatal em 2006.....	19.910

**QUADRO 1 – Frota de veículos e acidentes no Brasil e em Santa Catarina. Fonte: TEZA, 2008.**

Como visto o problema é grave, de difícil resolução e afeta a ORDEM PÚBLICA.

Para Teza (2008, p. 2), “não há dúvidas que o acidente de trânsito é um problema de ORDEM PÚBLICA e deve por isso, necessariamente, entrar em cena a Polícia Militar, pois lhe cabe, constitucionalmente, a ‘Polícia Ostensiva e a Preservação da Ordem Pública’.

Neste diapasão é de ser mencionada Constituição Federal de 1988 no seu artigo 144:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

I – polícia federal;

II – polícia rodoviária federal;

III – polícia ferroviária federal;

IV – polícias civis;

**V – polícias militares** e corpos de bombeiros militares

[...].

Parágrafo 5º - **às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública**; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil. (grifado) (BRASIL, 2006).

O Decreto Lei Federal 667/69, que reorganiza as Polícias Militares em todo o território nacional, recepcionado que foi pela Constituição Federal por força do seu artigo 22, inciso XI, dispositivo que estabelece como competência privativa da União legislar sobre aspectos referentes as Polícias Militares, diz:

Art. 3º - Instituídas para a **manutenção da ordem pública** e segurança interna nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

a) Executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, **o policiamento ostensivo fardado**, planejamento pelas autoridades policiais competentes, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;

b) **atuar de maneira preventiva**, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presume ser possível a perturbação da ordem;

c) **atuar de maneira repressiva**, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;

d) atender à convocação do Governo Federal, em caso de guerra externa ou para prevenir ou reprimir grave subversão da ordem ou ameaça de sua irrupção, subordinando-se ao Comando das Regiões Militares para emprego em suas atribuições específicas de Polícia Militar e como participante da defesa Territorial (grifado) (BRASIL, 2006).

Teza (2008) assinala que o Decreto Federal 88.777 – R200, o qual regulamenta o Decreto Lei 667/69 especifica, muito claramente o que é policiamento ostensivo e seus tipos da seguinte maneira:

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

**São tipos desse policiamento, a cargo das Polícias Militares** ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, os seguintes:

- ostensivo geral, urbano e rural;
  - **de trânsito**;
  - florestal e de mananciais;
  - rodoviária e ferroviária, nas estradas estaduais;
  - portuário;
  - fluvial e lacustre;
  - de radiopatrulha terrestre e aérea;
  - de segurança externa dos estabelecimentos penais do Estado.
- (grifado) (TEZA, 2008, p. 3)

Também merece vir à baila o que estampa o Código de Trânsito Brasileiro (CBT) instituído pela Lei nº 9.503/97 o qual menciona no seu anexo os conceitos e definições da seguinte forma:

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO – função exercido 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. (grifei) (TEZA, 2008, p. 3).

Vistos os dispositivos legais que estabelecem a missão e demais atribuições das Polícias Militares, é de ser afirmado, que os acidentes de trânsito com ou sem vítimas devem ter ação forte da Polícia Militar (TEZA, 2008).

Também não pode ser esquecido que tal ação deve ocorrer tanto na prevenção como na sua repressão, pois há nestes casos a presença da quebra da “ORDEM PÚBLICA”, a qual, segundo conceituação contida no Decreto 88.777/83 (tido como conceito “mínimo”), é:

ORDEM PÚBLICA – Conjunto de regras formais, que emanam do ordenamento jurídico da Nação, tendo por escopo regular as relações sociais de todos os níveis do interesse público, estabelecendo um clima de convivência harmoniosa e pacífica, fiscalizado pelo Poder de Polícia, e constituindo uma situação ou condição que conduza ao bem comum (TEZA, 2008, p. 4).

Ainda sobre ORDEM PÚBLICA, Teza (2008) evoca que existe sua conceituação doutrinária dentro do que preceitua a democracia brasileira e que inclusive a mais aceita entre aqueles que trabalham com o tema, sendo que nos

países europeus também é assinalada seu conteúdo e contribuição à cidadania, que é a seguinte:

ORDEM PÚBLICA – Situação de normalidade que o Estado tem o dever de assegurar às instituições e todos os membros de sua sociedade, consoante as normas jurídicas legalmente estabelecidas. A ordem pública é sempre uma noção de valor, composta pela segurança pública, tranquilidade pública e salubridade pública. Ela existe quando estão garantidos os direitos individuais, a estabilidade das instituições, o regular funcionamento dos serviços públicos e a moralidade pública. É a condição que conduz ao bem comum, sendo variável no tempo e no espaço (TEZA, 2008, p. 4).

Não merece pairar qualquer dúvida de que cabe à Polícia Militar, enquanto Polícia Ostensiva para preservar a ordem pública, manter quando não quebrada através de ações preventivas e quando quebrada agindo repressivamente no sentido de restabelece-la com ações imediatas e enérgicas, conforme cada caso requerer.

Neste sentido, a parceria firmada via convênio para atuação da Polícia Militar nos Juizados Especiais de Trânsito – JET, ligados aos Juizados Especiais Cíveis, é de ser exaltada como um grande avanço, na medida em que os policiais militares atuando de imediato na constatação de acidentes de trânsito com danos materiais como “Conciliadores”, com posterior homologação da Justiça nas conciliações realizadas (ANEXO Nº 8), estão restabelecendo a ordem pública quebrada.

Para esta concretização de função, os Policiais Militares Conciliadores destacados para este mister pelo Comando da PM em Criciúma, em número de 8 (oito), em uma turma de 22 (vinte e dois) – os demais progressivamente entrarão nas mesmas funções, de acordo com as necessidades -, realizaram um curso sobre Conciliação, sob a égide do Juizado Especial Cível da comarca citada, curso este estruturado pela Juíza titular junto à Academia Judicial do Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina, nos meses de dezembro de 2006 e janeiro de 2007, iniciando os Policiais Militares Conciliadores seus trabalhos em fevereiro de 2007, após cerimônia de Conclusão comandado pelo Presidente do TJSC (conforme notícias em ANEXOS).

Simultaneamente a este trabalho que está honrando a PM de Santa Catarina a partir deste município, a Instituição continua em suas funções de cuidados

ante a Segurança Pública, através de ações ostensivas que tomam o nome de policiamento ostensivo, no caso em tela de trânsito, realizar a prevenção, indo então a atividade que desempenham junto ao JET ao encontro do desiderato Constitucional de preservação da ordem pública através da realização da Polícia Ostensiva que vai, inclusive, mais além do que o citado policiamento ostensivo (TEZA, 2008).

Outro aspecto que deve ser analisado é que, em sendo o trânsito de forma genérica um grande problema, principalmente nos centros urbanos onde a ordem é afetada por problemas por ele gerados (destacando-se os acidentes), se não houver uma ação imediata do Estado sobre os condutores envolvidos em tais eventos, haverá, como conseqüência, o sentimento de “impunidade”, fator que, por certo, acabará provocando outros acidentes.

Nestes casos, então, a conciliação realizada por Policiais Militares Conciliadores nos locais de acidentes de trânsito, junto aos protagonistas do evento, apesar de num primeiro momento serem consideradas repressivas, por ser exercida a figura do Boletim de Ocorrência com a seguinte proposta de acordo amigável entre as partes, acabam por receber roupagem preventiva por evitarem novos episódios, pela ação imediata adotada com relação aos condutores de veículo envolvidos, e aos espectadores e testemunhas pelo alerta sobre as conseqüências danosas do fato.

Finalmente, fica, de forma clara, estampado que o JET, funcionando na Comarca de Criciúma como Projeto “Piloto”, veio para ficar, pois é, incontestavelmente, uma forma da Polícia Militar atuar nas causas e não só nas conseqüências daquilo que é hoje um flagelo para a sociedade, que são os acidentes de trânsito.

Com certeza o tempo demonstrará, através das estatísticas, que esta é uma ferramenta de trabalho do futuro, já tornada efetiva no presente, e trará, o que é mais importante, tranqüilidade pública para toda a sociedade.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A lei 9.099/95 apresenta-se como uma solução concreta para resolver os aspectos de disfunção que estão na base desta incipiente crise de credibilidade da Justiça. Ela fornece instrumentos dinâmicos. Ela introduz uma nova Justiça, uma nova fase da cidadania brasileira. Porque é uma lei mais ágil, mais adequada aos fins sociais, mais receptiva das novas e avançadas correntes do pensamento jurídico, que, de certo modo, rompe com aquelas idéias de jurisdição completamente insensíveis aos fatores sociais.

É uma lei que exige, por parte do intérprete, uma interpretação histórico-evolutiva. Exige uma busca incessante do social, das necessidades da sociedade. Ela exige uma criatividade dos operadores do Direito em realizar uma Justiça que vive da alma da população, sem esse caráter dogmático, menos hermética, sentida com fervor pelos jurisdicionados. Para que nela creiam como crêem no amor, na harmonia das coisas. Ela exige, também, uma tomada de posição com relação ao Direito e à vida. E, sobretudo, o modo como o Direito se liga à vida.

Então, essa Lei traz essa necessidade, esse conteúdo, essa forma dos Juízes terem satisfação, fazer algo em que acreditam, pelos resultados que podem advir de sua efetividade. Há resultados, porque a Lei exerce um fator multiplicador de consciência.

As pessoas saem satisfeitas quando lhes é permitido o acesso à Justiça e a satisfação aos seus anseios de dirimir pendências perante o direito. As partes aceitam. 80% dos casos são conciliados através da transação. Esta é uma Lei que pode viver na alma do povo, uma Justiça que, como dizia Rui Barbosa, “paire mais alto que a coroa dos reis e que seja como a coroa dos santos” (TOSTES, 2000).

Desta forma, os Juizados Especiais, e no caso em especial, os Cíveis, têm como objetivo dar respostas ágeis á sociedade, diminuir a população carcerária, diminuir o número de inquéritos e processos parados. Visam ainda dar uma proteção à vítima, que antes de sua criação permanecia em segundo plano, dando-lhe uma

resposta através de uma reparação do dano, por multa ao réu e/ou prestação de serviços.

A Lei nº 9.099/95 entrou em vigor para dar satisfação à sociedade mais carente de recursos financeiros, no pressuposto de que a Justiça é onerosa e somente para os mais bem aquinhoados financeiramente, para resolver demandas de menor complexidade, dando maior acesso da população ao Judiciário, e isto tem sido realizado nestes anos, democratizando o Judiciário.

Tem-se que o Juizado Especial é um conceito de justiça que, de certo modo, retroage para um lugar onde se pensou que o próprio povo deve ser o criador da justiça. É uma espécie de dessacralização da voz que dita o veredicto.

Dentro dessa ótica, a Lei 9.099/95 exige uma mudança de mentalidade, de criatividade muito grande por parte dos operadores do Direito. Rompe com essa jurisdição insensível às necessidades sociais. A sua utilização é uma diária e grande oportunidade para que o aparato, o operador do Direito possa ser um agente de desenvolvimento social e é claro que, para isso, é preciso uma mudança de mentalidade. Através de operações interpretativas, exige-se do operador do Direito uma busca incessante de ações para acelerar o processo civilizatório de uma comunidade ou sociedade.

Nesse sentido, a criação do Juizado Especial do Trânsito (JET), como braço do Juizado Especial Cível, torna-se uma ação de cidadania, quando busca alternativas mais diretas para alcançar resultados com os acordos diretamente onde sucedem os acidentes de trânsito, com a conciliação sendo oportunizada por Policiais Militares. É uma ação de cunho social, de busca de alternativas de prestar serviços à população que almeja uma Justiça mais direta e rápida.

Não significa isto que se preze a celeridade acima de tudo, que se abandone os direitos fundamentais, os objetivos primeiros do próprio Poder Judiciário, e em segundo do Juizado Especial Cível e ainda o que então se configura, o Juizado Especial do Trânsito, como tal, em nome da simples celeridade.

Há que se usar de cautela, fazer tudo funcionar adequadamente, assegurando os direitos do cidadão. Há os direitos do cidadão infrator que têm de ser respeitados. Deve haver sempre a preocupação maior em respeitar os direitos

fundamentais do cidadão, quer do infrator, quer da vítima. Neste momento, com esses cuidados, é que se tem o que se deseja, a Justiça presente, a necessidade da Justiça presente.

Com estas palavras, pode-se chegar à conclusão que a legislação contida na Lei nº 9.099/95 e o que se tem obtido dos trabalhos no Juizado Especial Cível, atende aos fins a que se propõem, a de desburocratizar e permitir maior acesso da população de baixa renda ao Judiciário.

Na falta de maior estrutura para permitir fazer tudo o que potencializa a lei, nos Cartórios, é que se concebem novas alternativas de permitir mais eficiência nos trabalhos, e então o Juizado Especial do Trânsito (JET) busca esta possibilidade de permitir conciliação no local do acidente de trânsito e isto é agilizar a Justiça, pelo acordo realizado e diminuir o tempo para a Justiça se fazer presente.

E isto é o mais importante.

## REFERÊNCIAS

ANDRIGHI, Fátima Nancy. Reflexões sobre o Novo Código de Trânsito Brasileiro. **Revista da Fundação Escola Superior do Ministério Público do Distrito Federal**, Brasília, n. 10, 1997, p. 51-73.

AZEVEDO, André Gomma de. **Estudos em arbitragem, conciliação e negociação**. Brasília: Grupos de Pesquisa, 2004.

BACELLAR, Roberto Portugal. **Juizados Especiais**. A nova mediação paraprocessual. São Paulo: RT, 2003.

BASTOS, Yara Gerber Lima. **Violência no trânsito**. Londrina: UEL, 2006.

BRASIL. **Constituição Federal do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2006.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília: 2007.

CARNEIRO, Athos Gusmão. Considerações sobre o processo e os juizados de pequenas causas. **Revista do Processo**. Vol. 51/27, 1993.

CATALAN, Marcos Jorge. **Os Juizados Especiais Cíveis. Uma abordagem crítica à luz da sua principiologia**. Paranavaí: UNIPAR, 2006.

CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. **Manual de Autocomposição judicial**. Brasília: CNJ, 2006.

FERNÁNDEZ, Alice Beatriz Bittencourt de. **A falha humana nos acidentes de trânsito**. São Paulo: Musa, 1999.

FIGUEIRA JUNIOR, Joel Dias. **Manual dos Juizados Especiais Cíveis Estaduais e Federais**. São Paulo: RT, 2006.

HENRIQUE, Michele Catherin. O risco na sociedade moderna e as ocorrências de acidentes de trânsito. **Revista em Ciências da Saúde**, UNESC, Criciúma, n. 1, 2004, p. 45-52.

JESUS, Damásio de. **Crimes de trânsito**. São Paulo: Saraiva, 2002.

LIMA, Marcellus Polastri. **O processo penal dos crimes de trânsito**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2001.

MARÍN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, n. 1, p. 7-21, 2000.

MELO, André Luís Alves de; SILVA, Sérgio Bastos; SOUSA, Sílvio Ernane Moura de. **Lei dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais comentada**. Jurisprudência, Legislação e Prática. São Paulo: Iglu, 2000.

MENEZES, Cynthia Cibelle Pacheco de. **Violência no trânsito**. Salvador: FAC, 2007.

SALOMÃO, Luís Felipe. **Roteiro dos Juizados Especiais Cíveis**. São Paulo: Destaque, 2000.

SILVA, Luiz Cláudio. **Os juizados especiais cíveis na doutrina e na prática forense**. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

SOUZA, Adauto de. **Acidentes de trânsito: matança social**. Dissertação de Especialização. Tubarão: UNISUL, 1998.

SOUZA, E.R.; MINAYO, M.C.S. **O impacto da violência social na saúde pública do Brasil**: década de 80. São Paulo: Ática, 2000.

TEZA, Marlon Jorge. **Os Juizados Especiais Cíveis e a Polícia Militar**. Artigo da PM. Criciúma: PM, 2008.

TOSTES, Natacha Nascimento Gomes. **Juizado Especial Cível**: estudo doutrinário e interpretativo da Lei 9.099/95 e seus reflexos processuais práticos. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

VASCONCELLOS, Eduardo. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

**ANEXOS**

## ANEXO 1

### CONVÊNIO



**ESTADO DE SANTA CATARINA – PODER JUDICIÁRIO  
DIRETORIA DE MATERIAL E PATRIMÔNIO  
DIVISÃO DE CONTRATOS E CONVÊNIOS  
SEÇÃO DE ELABORAÇÃO**

**CONVÊNIO N. 01/2007**

TERMO DE CONVÊNIO QUE ENTRE SI CELEBRAM O **ESTADO DE SANTA CATARINA**, POR INTERMÉDIO DO **PODER JUDICIÁRIO – TRIBUNAL DE JUSTIÇA** E A **SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA DO CIDADÃO**.

O **PODER JUDICIÁRIO – TRIBUNAL DE JUSTIÇA**, estabelecido na Rua Álvaro Millen da Silveira, 208, Centro, Florianópolis/SC, CNPJ/MF 83.845.701/0001-59, neste ato representado por seu Presidente, **Desembargador Pedro Manoel Abreu**, doravante denominado **TRIBUNAL DE JUSTIÇA** e a **SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA DO CIDADÃO**, estabelecida na Av. Mauro Ramos, 1264, Centro, Florianópolis/SC, CEP – 88020-302, CNPJ/MF 82.951.294/0001-00, neste ato representada pelo seu Secretário de Estado, **Dr. Ronaldo José Benedet**, doravante denominada **SSP/SC**, resolvem firmar o presente convênio, em decorrência da Resolução n. 23/2006 - GP e do Processo n. 252085-2006.0, mediante sujeição às seguintes cláusulas:

#### **DO OBJETO**

**Cláusula primeira.** Este convênio tem por objeto a Implementação do Juizado Especial de Trânsito, como extensão do Juizado Especial Cível, visando a conciliação entre as partes envolvidas em acidente de veículos de via terrestre com danos materiais, ocorridos na comarca de Criciúma, observada as normas contidas nos arts. 1º à 59 e arts. 93 à 97, todos da Lei n. 9.099, de 26 de setembro de 1995.

#### **DAS METAS**

**Cláusula segunda.** A instalação do Juizado Especial de Trânsito de Criciúma/SC, busca, precipuamente, implementar as metas administrativas e de gestão do **TRIBUNAL DE JUSTIÇA**, com o fito de prestar eficiente e rápida justiça, no palco do próprio evento. É um meio de propiciar, sem formalismo e burocracia a solução do conflito e a pacificação das partes envolvidas em acidentes de trânsito, durante vinte e quatro horas, desde que a unidade volante do projeto (cláusula quinta, inciso III) seja composta exclusivamente por policiais militares, inclusive os conciliadores, inovando na forma de prestar jurisdição.





**ESTADO DE SANTA CATARINA – PODER JUDICIÁRIO  
DIRETORIA DE MATERIAL E PATRIMÔNIO  
DIVISÃO DE CONTRATOS E CONVÊNIOS  
SEÇÃO DE ELABORAÇÃO**

**DAS OBRIGAÇÕES**

**Cláusula terceira.** Compete ao **TRIBUNAL DE JUSTIÇA**:

- I - definir as rotinas de trabalho e seus fluxos administrativos;
- II – aprovar os nomes dos conciliadores ou juizes leigos que atuarão no Juizado Especial de Trânsito, indicados pelo juiz supervisor;
- III – oferecer orientação e treinamento às pessoas mencionadas no inciso III;
- IV – prover as despesas de manutenção da viatura utilizada na execução do Convênio;
- V - fornecer equipamentos de informática, bem como material de expediente, necessários à realização dos trabalhos; e
- VI – avaliar, em conjunto com o juiz supervisor, os trabalhos executados no Juizado Especial de Trânsito.

Parágrafo único. Fica designado como juiz supervisor das atividades do Juizado Especial de Trânsito o juiz de direito titular do Juizado Especial Cível da Comarca de Criciúma.

**Cláusula quarta.** Compete à SSP/SC:

- I – coordenar e executar as chamadas que envolvam os danos mencionados na cláusula primeira deste Convênio;
- II – disponibilizar policiais especializados em trânsito e bacharéis em direito para acompanhar e atuar como juizes leigos e/ou conciliadores, mediante prévia autorização do **TRIBUNAL DE JUSTIÇA**;
- III – fornecer viatura para a execução do Convênio;
- IV – apresentar histórico dos veículos envolvidos nos acidentes de trânsito; e
- V – apresentar estatística mensal das ocorrências atendidas pela Justiça Especial de Trânsito.

**Cláusula quinta.** Por designação da SSP/SC, o 9º Batalhão da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina será o executor das obrigações elencadas nos incisos I a V da cláusula quarta.

**DA VIGÊNCIA**

**Cláusula sexta.** O prazo de vigência do presente Convênio será de 5 (cinco) anos contados da data de sua assinatura, podendo ser renovado, mediante acordo prévio entre as partes, formalizado por Termo Aditivo.

**DA RESCISÃO**

**Cláusula sétima.** O presente Convênio poderá ser rescindido a qualquer tempo:

- I – por interesse de qualquer das partes, mediante comunicação formal, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias; ou
- II – na ocorrência de caso fortuito ou força maior, regularmente comprovado, impeditivo da execução do Convênio.



**ESTADO DE SANTA CATARINA – PODER JUDICIÁRIO  
DIRETORIA DE MATERIAL E PATRIMÔNIO  
DIVISÃO DE CONTRATOS E CONVÊNIOS  
SEÇÃO DE ELABORAÇÃO**

**DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Cláusula oitava.** O descumprimento das obrigações previstas no presente Convênio será comunicado pela parte prejudicada à outra, mediante notificação por escrito, devidamente protocolada, a fim de que seja providenciada a sua regularização.

**Cláusula nona.** As comunicações entre os convenientes, destinar-se-ão aos signatários deste Convênio.

**Cláusula décima.** A execução do objeto deste Convênio será fiscalizada, nos termos do art. 67, da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, pelo Juízo Especial Cível da comarca de Criciúma.

**DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E DOS CASOS OMISSOS**

**Cláusula décima primeira.** O presente Convênio rege-se pelas disposições expressas na Lei n. 8.666/1993, pelos preceitos de direito público e pelas disposições de direito privado correlatas.

**Parágrafo único.** Os casos omissos serão resolvidos à luz da referida Lei, recorrendo-se à analogia, aos costumes e aos princípios gerais do direito.

**DO FORO**

**Cláusula décima segunda.** Fica eleito o Foro da comarca da Capital, com renúncia expressa de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para nele serem dirimidas dúvidas e questões oriundas do presente Convênio.

E, por estarem acordes, as partes assinam este instrumento em 2 (duas) vias de igual forma e teor.

Florianópolis, de                      de 2007.

**ESTADO DE SANTA CATARINA – PODER JUDICIÁRIO  
Des. Pedro Manoel Abreu  
PRESIDENTE**

**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA DO CIDADÃO  
Dr. Ronaldo José Benedet  
SECRETÁRIO**

## ANEXO 2

### REPORTAGEM “TRIBUNA DO DIA” (16/06/2008)

#### Juizado Especial intermedia acordos

Vanessa Feltrin | da Redação

Um projeto pioneiro desenvolvido em Criciúma, por meio de uma parceria entre o Judiciário e a Polícia Militar (PM), vem despertando a atenção de outros municípios brasileiros. É que aqui, desde que começou a funcionar o Juizado Especial de Trânsito (JET), em fevereiro do ano passado, já foram registrados 78% de acordos conciliatórios. Ainda pouco conhecido até mesmo no município, o serviço pode ser acionado por meio do 190, das 8h às 20h, sempre que forem registrados acidentes de trânsito com danos materiais e sem vítimas, e que os veículos não sejam da Fazenda Pública. De março de 2007 a março de 2008, 342 acordos foram firmados. A maioria dos acidentes, segundo a PM, ocorre na área central da cidade em dias chuvosos.

#### Serviço pode ser acionado pelo 190

Para ter acesso ao serviço é simples. Basta acioná-lo por meio do 190. A ligação, que cairá na Central de Emergências, no 9º Batalhão de Polícia Militar (9º BPM), é registrada, e, em seguida, uma equipe é deslocada ao local. Vale salientar que a equipe é constituída pelos próprios policiais que, além de desempenharem as tarefas rotineiras, atuam como voluntários para o JET. "Oito policiais militares especialistas em trânsito, com uniformes, com a logomarca do Juizado, e obedecendo à escala de plantões, prestam os serviços de conciliadores. Todos passaram pela Academia Judicial do Tribunal de Justiça de Santa Catarina para receber o treinamento necessário para atuarem como técnicos de conciliação", ressalta Janice Goulart Garcia Ubialli, juíza de Direito do Juizado Especial Cível e membro da Turma de Recursos e do Conselho dos Juizados Especiais.

#### Processo encerra praticamente no local

A juíza explica que uma viatura segue ao local do acidente com um policial designado para efetuar os procedimentos normais de registro da ocorrência (levantamento de dados e confecção do Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito - Boat) e com outro que age como conciliador, com o intuito de tentar um acordo entre as partes. Caso o acordo seja firmado, o processo encerra praticamente ali no local. As partes envolvidas no acidente assinam a documentação e um magistrado a homologa em seguida. Ou seja, depois de

as partes optarem pelo acordo, é lavrado um termo que, depois de encaminhado à Seção de Trânsito do 9º BPM, chega ao fórum para que a juíza assine e o torne, assim, um título executivo. Já se o valor acertado no acordo não for pago conforme estipulado no dia do acidente, o processo é reaberto e é expedido um mandato de penhora.

Já caso as partes não cheguem a um acordo no momento do acidente, o processo é encaminhado ao fórum para que siga o trâmite normal de uma ação. Sendo assim, as partes deixam o local da ocorrência e são intimadas para a audiência de conciliação e de instrução. "Com o acordo firmado, o processo que antes levava de seis meses a mais de um ano para ser concluído é resolvido em questão de minutos. Tudo isso sem as partes gastarem com as custas processuais e os honorários dos advogados, e sem ônus para o Judiciário, que também não sofrerá com o acúmulo de processos", destaca Janice.

### **Trabalho de policiais conciliadores ajuda a desafogar Poder Judiciário**

O major Gilmar Mônico destaca que todo o trabalho dos policiais conciliadores, além de ajudar a desafogar o Judiciário, é responsável, também, pela aproximação da Justiça com a sociedade. "É a Justiça presente no local dos fatos. Muitas pessoas ainda desconhecem a existência do JET, mas quando tomam conhecimento sempre se mostram receptivas", diz. Agora, o próximo passo do Juizado Especial de Trânsito, segundo a juíza Janice Ubialli, é conseguir, com a Secretaria de Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão, uma viatura própria, inclusive, com mesa para os atendimentos. Com isso, principalmente, em dias de chuva, todos podem ficar melhor acomodados para conversar, e sem a mínima chance de os documentos serem danificados.

Os acidentes registrados fora do horário de atendimento do JET (das 8h às 20h) podem ser atendidos pelo Juizado Informal Universitário (JIU) no dia seguinte ao ocorrido. Bastam as partes procurarem o JIU depois do registro do Boletim de Ocorrência e, fundamentalmente, mostrarem-se abertas ao acordo. O JIU fica na sala 205 do fórum e funciona de segunda a quinta-feira das 13h30 às 17h30, sendo que nas segundas e quartas-feiras o serviço é oferecido também pela manhã. O atendimento é feito por acadêmicos da Universidade do Extremo Sul Catarinense (Unesc). Mais informações podem ser obtidas por meio do telefone do fórum, o (48) 3431-5200.

Há projetos semelhantes ao do Juizado Especial de Trânsito de Criciúma no Mato Grosso, Minas Gerais, Alagoas, Ceará e no Distrito Federal. No entanto, nesses locais os serviços não são feitos por meio de parcerias com a Polícia Militar. Lá, os conciliadores são do próprio Judiciário. Juízes de São Paulo, Minas Gerais e de municípios catarinenses já entraram em contato com Criciúma e solicitaram informações do projeto. Inclusive, ontem, o juiz Eduardo Mattos Gallo Júnior, de Itajaí, esteve no fórum para, junto à uma equipe de policiais, conhecer o trabalho desenvolvido pelo JET.

### ANEXO 3

#### JORNAL “TRIBUNA DO DIA” (28/05/2007)

##### **Entenda o que é e como é operacionalizado o Juizado Especial de Trânsito – JET**

A Polícia Militar é informada sobre a ocorrência do acidente e imediatamente empenha uma guarnição policial para deslocar ao local, sendo realizado o levantamento dos dados e confeccionado o Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito (BOAT). Paralelamente, a Central de Emergências também aciona o policial militar conciliador que desloca com viatura própria e tenta um acordo entre as partes envolvidas no acidente. Obtido acordo será lavrado termo que após será encaminhado a Seção de Trânsito do Batalhão que se encarrega de enviá-lo ao Fórum da Comarca onde recebe a homologação da juíza, tornando-se “título executivo”. Já, não sendo possível o acordo, as partes já deixam o local, devidamente intimadas para audiência de conciliação/instrução e julgamento na sala do Juizado Especial Cível do Fórum de Criciúma.

Atualmente oito policiais militares executam o serviço de forma concomitante com suas atividades policiais militares rotineiras. Todos foram designados conciliadores mediante Portaria da Juíza Titular da Vara do Juizado Especial Cível. Antes de iniciarem os trabalhos a Academia do Judiciário proporcionou treinamento sobre as técnicas para mediação e conciliação. Dentre os conciliadores estão policiais militares com título de Bacharel em Direito, acadêmicos do Curso de Direito e ainda, alguns com formação superior em trânsito.

O atendimento abrange apenas acidentes com danos materiais e que não envolvam veículos da Fazenda Pública e atende todos os dias das 08 às 18 horas, incluindo finais de semana e feriados.

O JET tem atendido em média setenta casos de

acidente por mês e destes oitenta por cento dos casos chega-se ao acordo entre as partes.

As principais vantagens do Juizado Especial do Trânsito: a facilidade são a agilidade e celeridade.

O Juizado Especial de Trânsito é uma iniciativa pioneira no Estado de Santa Catarina e funciona mediante convênio entre a Polícia Militar e o Tribunal de Justiça. Diante da exposição, o Presidente do Tribunal de Justiça, Desembargador Pedro Manoel Abreu, o Desembargador Corregedor Doutor Newton Trisotto e demais membros do Conselho Gestor elogiaram a atuação da Polícia Militar no JET e demonstraram interesse em difundir a iniciativa para outros municípios catarinenses.

Na última segunda-feira, 28, foi realizada reunião no Tribunal de Justiça de Santa Catarina, onde aconteceu a exposição do funcionamento do Juizado Especial de Trânsito - JET de Criciúma ao Conselho Gestor dos Juizados Especiais. Acompanhada do 1º Tenente Maike Adriano Valgas e do Soldado Alseni Marlo Sabino, a Doutora Janice Goulart Garcia Ubiali, Juíza da Vara do Juizado Especial Cível da Comarca de Criciúma coordenou a exposição.

## ANEXO 4

### ASSESSORIA DE IMPRENSA DO TJSC

#### TJ instala 1º Juizado Especial de Trânsito de SC em Criciúma



11/12/2006 10:05

O presidente do Tribunal de Justiça, desembargador Pedro Manoel Abreu, instalou na tarde da última sexta-feira, no Dia Nacional da Conciliação, o primeiro Juizado Especial de Trânsito de Santa Catarina. A solenidade aconteceu em Criciúma e contou, na platéia, com a presença do governador Eduardo Pinho Moreira. O Juizado de Trânsito nasce de um convênio firmado com a Polícia Militar, através do comandante da corporação, coronel Édson Souza. Um destacamento PM recebeu treinamento especializado em conciliação, sob responsabilidade da juíza Janice Ubialli, titular do Juizado Especial Cível da Comarca de Criciúma, e doravante atuará no atendimento de acidentes de trânsito sem vítimas pelas vias da cidade. Uma Van especialmente preparada servirá ao Juizado. Os acertos entabulados na rua, pelos motoristas envolvidos, com a interveniência dos PMS, será homologado posteriormente pela magistrada para ter valor legal. “Esta é outra iniciativa que tem por objetivo aproximar ainda mais o Judiciário da sociedade”, comentou o presidente do TJ. Ele garantiu que o sucesso da empreitada, em breve, se estenderá para outras cidades catarinenses. “Vamos ver os resultados desta unidade, pioneira no Estado, para avaliar a extensão do projeto”, completou. Florianópolis, São José, Joinville, Blumenau e Chapecó são as comarcas que já demonstraram interesse em ter o seu Juizado de Trânsito. Fotos: Divulgação/TJ.

## ANEXO 5

### ASSESSORIA DE IMPRENSA DO TJSC (24/04/2007)

#### Juizado de Trânsito consegue 90% de acordos em Criciúma

A Comarca de Criciúma foi a primeira do Estado a implantar o Juizado de Trânsito (JET), em solenidade realizada no dia 8 de dezembro do ano passado, que contou com as presenças do desembargador Pedro Manoel Abreu, presidente do TJ, e do Coronel Edson Souza, ex-comandante da PM catarinense, entre outros. Atualmente, o Juizado tem em seu quadro oito policiais militares voluntários, uniformizados com a logomarca do JET que prestam serviços como conciliadores, inclusive nos finais de semana e feriados. A juíza Janice Ubialli, responsável pelo JET, explica que existem projetos semelhantes em outros Estados e no Distrito Federal, mas, em Criciúma o trabalho é diferenciado. "Aqui os conciliadores são policiais voluntários, com especialização em trânsito, estudantes e/ou bacharéis em direito, situação que facilita a composição", ressalta. Segundo os policiais, as pessoas atendidas pelo Juizado de Trânsito elogiam a parceria entre o Tribunal de Justiça e a Polícia Militar. "Esse serviço serve inclusive para aproximar o Judiciário e a PM da população", afirmam os militares. (Fonte: Assessoria de Imprensa do TJSC, 24/04/2007)



## ANEXO 6

### JORNAL “TRIBUNA DO DIA” (09/11/2006)

*quinta-feira, 9 de novembro de 2006*

**Tribuna do Dia - Criciúma**

Geral

#### » Justiça especial acelera processos de trânsito

Larissa Biléssimo/da Redação

A criação da justiça especial de trânsito na comarca de Criciúma espera desafogar o volume de processos envolvendo acidentes rodoviários que passam pelo Fórum de Criciúma - mais de 20 por semana.

A instalação da Justiça Especial do Trânsito - um braço da cível - quer repetir a experiência que vem sendo conduzida em Brasília, Recife e no Estado de Roraima. A sua instalação oficial está marcada para o Dia da Justiça e Dia Nacional da Conciliação, em 08 de dezembro.

Segundo a juíza Janice Goulart Garcia Ubiali, o juizado de trânsito pode tratar desses casos de maneira rápida e simples propondo acordos entre as partes envolvidas. Para ela, a conciliação informal economiza recursos e tempo para os processos normais do Fórum. Nas comarcas onde o sistema já funciona, mais de 80% dos processos de trânsito são liquidados sem chegar ao fórum.

A idéia será adotada também em outras partes do Estado como na capital, em São José e em Camboriú. "Este é um sistema rápido e prático, onde todos saem ganhando, tanto os envolvidos quanto a polícia e a justiça", diz a juíza.

O juizado de trânsito terá uma viatura especial da polícia militar adaptada para que possa ir até uma ocorrência de trânsito e, no próprio local, buscar o acordo entre as partes com uma equipe formada por um policial e um conciliador. Eles poderão fazer o boletim de ocorrência, a abertura do processo e a proposta de solução para os envolvidos. Caso haja acordo, o processo é encerrado, assinado e levado somente para a homologação do juiz. Quando o acordo não for fechado, o conciliador já pode agendar uma audiência no Fórum.

Serviços durante o Dia Nacional de Conciliação

No dia 8 dezembro, a justiça vai pôr a disposição serviços à população no pavilhão de exposições de Criciúma durante o Dia Nacional de Conciliação. Entre as atividades, haverá pessoas esclarecendo dúvidas e fazendo encaminhamentos a Previdência Social (INSS), a Ordem dos Advogados do Brasil(OAB), ao exército, e a polícia ambiental.

A 10ª e 92ª Zonas Eleitorais estarão disponíveis para quem não votou nem justificou seu voto nas últimas eleições solucionar sua solução. Haverá ainda cerimônias matrimoniais comunitárias gratuitas, por meio de parceria com cartórios de registro civil. Mais de 70 casais são esperados.

Mais de 200 processos

O Movimento pela Conciliação terá também audiências de processos - cerca de 200 deles são somente do Juizado Especial Cível. Outros 200 processos são da 3ª Vara Cível (dívidas), do Juizado Especial Criminal e da Vara da Fazenda (impostos municipais). "Será um dia para aproximar a população das atividades da justiça, mas também esperamos liquidar com mais de 400 processos", diz a juíza Janice Ubiali.

## ANEXO 7

### JORNAL DE TUBARÃO (17/10/2007)

*O juizado permite que as pessoas cheguem ao acordo e evita incômodos, audiências. Somente em 2006, foram mais de 1,5 mil acidentes em Tubarão.*

#### Juizado Especial de Trânsito: Sistema é viável e 'aliviaria' o Judiciário

17/10/2007

O número de acidentes de trânsito dentro do perímetro urbano de Tubarão cresce diariamente. Somente em 2006, foram registrados 1.508 casos. Os motivos podem ser os mais variados, como falta de atenção, embriaguez, passagem em sinal fechado. Estes pequenos acidentes provocam, muitas vezes, acúmulos de ações a serem julgadas, o que pode levar anos. Para agilizar os processos, alguns estados brasileiros criaram o Juizado Especial de Trânsito (JET), que, no local do acidente, formaliza o acordo entre os envolvidos. Segundo o advogado e professor da Unisul Lester Marcantonio Camargo, a implantação do sistema é viável em Tubarão, e traria alguns benefícios, não só à sociedade, como ao próprio judiciário. "O JET permite que as pessoas cheguem ao acordo e evita incômodos, audiências. Além disso, abrevia o tempo da ação, que muitas vezes leva anos. Tem tudo para ser algo válido, com sucesso, em todo o estado, principalmente em Tubarão", avalia o advogado. Para a implantação do JET na cidade, primeiro, é necessário o interesse do poder judiciário da região. "Não posso falar pelo judiciário, de onde deve partir o interesse de implantar aqui. Contudo, não há empecilhos para tal procedimento. Seria preciso, claro, um pequeno investimento, mas certamente o judiciário teria um custo-benefício com a implantação, pois economizaria tempo, maquinário, pessoal e dinheiro", avalia Lester. A exemplo de Criciúma, primeiro município a implantar o JET (em 2006), Tubarão precisaria de um espaço apropriado e funcionários treinados para realizarem a conciliação. "O JET é uma prática que vem instalando-se pelo estado e é um sucesso, porque resolve o problema no mesmo dia. Aqui, com certeza, daria certo, desde que tivesse uma estrutura adequada, pois é diferente da prática normal", explica o escrivão do juizado especial cível da comarca de Tubarão, Luiz Carlos Motta.

**ANEXO 8**  
**TERMO DE ACORDO - JET**



PODER JUDICIÁRIO - ESTADO DE SANTA CATARINA  
JUIZADO ESPECIAL DE TRÂNSITO – COMARCA DE CRICIÚMA

Pedido de nº	Data:
Valor da Causa:	Tipo: Acidente de Trânsito

Requerente:
Requerido(a):

Fatos	
Pedido	Assistência Judiciária ( ) Sim ( ) Não
A citação da parte requerida para responder a ação e, ao final, a condenação da parte requerida ao montante correspondente ao menor orçamento que será apresentado 10 dias antes da audiência.	

O(s) autor(es) declara(m) aprovar o texto acima e de que está(ão) ciente(s) da data e hora designadas para a sessão de audiência de conciliação/instrução e julgamento e, ainda, de que o processo será extinto se ele(s) não comparecer(em) pessoalmente ao ato que será realizado na sede do Juizado Especial.

\_\_\_\_\_  
Requerente

Por ordem verbal da MM. Juíza de Direito, designo audiência de conciliação, instrução e julgamento para o dia ____/____/2006, às ____ h. Presente intimado e Citado.		
Requerente	Conciliador(a)	Requerido(a)