

DIEGO DE FREITAS MORIYAMA SILVA

OS CRIMES DE TRÂNSITO NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

CURITIBA

2018

DIEGO DE FREITAS MORIYAMA SILVA

OS CRIMES DE TRÂNSITO NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

**Monografia apresentada como requisito parcial
à obtenção do Título de Bacharel em Direito da
Universidade Federal do Paraná.**

Orientador: Prof. Dr. André Peixoto de Souza

CURITIBA

2018

RESUMO

O mais recente Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Lei nº 9.503/1997, descreve todas as condutas proibidas ao condutor de veículo que trafega pelas vias públicas. Diferentemente das leis anteriores, este código apresenta os chamados “crimes de trânsito”. Toda a legislação de trânsito anterior previa infrações civis e administrativas, cujas punições se davam através dos órgãos de trânsito, com multas e penalidades como a apreensão do veículo ou suspensão temporária do direito de dirigir. A Lei nº 9.503/1997 considera, também, infrações penais, ou seja, os crimes de trânsito. Nesses casos, o infrator não será apenas autuado pelo órgão de trânsito, mas sofrerá um processo judicial criminal sujeito às regras descritas no Código Penal e no Código de Processo Penal. Para tratar sobre os crimes de trânsito, objeto de estudo da presente monografia, o trabalho está dividido em seis capítulos: o primeiro trata das normas legais que regem o trânsito no Brasil; o segundo traz conceitos relativos ao trânsito; o terceiro trata do histórico da legislação de trânsito até o atual Código e suas alterações; o quarto apresenta os considerados onze crimes de trânsito e as penalidades previstas; o quinto informa sobre doutrina e jurisprudência; e o sexto e último traz alguns dados estatísticos pelos quais o Brasil passa depois do novo Código ter sido colocado em prática.

PALAVRAS CHAVE: Código de Trânsito Brasileiro, Código Penal, crimes de trânsito, Lei 9.503/97.

ABSTRACT

The most recent Brazilian Traffic Code (CTB), Law 9.503/1997, describes all the prohibited behaviors to the driver of a vehicle that travels on public highways. Unlike the previous laws, this code presents the so-called "traffic crimes". All previous traffic legislation provided for civil and administrative infractions, whose punishments were given through transit agencies, with fines and penalties such as seizure of the vehicle or temporary withdrawal of driving privileges. Law 9.503/1997 also considers criminal offenses, that is to say, traffic crimes. In these cases, the offender will not only be fined by the transit agency, but will face a lawsuit subject to the rules described in the Penal Code and in the Penal Procedure Code. In order to treat the matter of traffic crimes, object of study of the present monograph, the work is divided into six chapters: the first approaches the legal rules and regulations that govern traffic in Brazil; the second brings together traffic-related concepts; the third narrates the traffic legislation history up to the current Code and its amendments; the fourth lists the considered eleven traffic crimes and the prescribed penalties; the fifth reports on doctrine and jurisprudence; and the sixth and last one brings some statistical data that Brazil has been going through since the new Code was implemented.

KEYWORDS: Brazilian Traffic Code, Penal Code, traffic crimes, Law 9.503/97.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – DADOS SOBRE ACIDENTES.....	49
FIGURA 2 – MORTOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	50
FIGURA 3 – NÚMERO DE ACIDENTES PROVOCADOS POR VELOCIDADE E/OU EMBRIAGUEZ.....	51
FIGURA 4 – BALANÇO DE UM ANO DE LEI SECA.....	52
FIGURA 5 – TESTES/AUTUAÇÕES/PRISÕES/PESSOAS FISCALIZADAS EM ALCOOLEMIA.....	53

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
1.1 OBJETIVO GERAL.....	9
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	9
1.3 HIPÓTESES.....	10
2 PRINCÍPIOS E NORMAS QUE REGEM O TRÂNSITO NO BRASIL	11
3 TRÂNSITO: DO CONCEITO À LEGISLAÇÃO	15
3.1 CONCEITO DE TRÂNSITO E SEUS ELEMENTOS.....	15
3.2 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.....	16
3.3 O ATUAL CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	19
4 CRIMINOLOGIA APLICADA AO TRÂNSITO	24
4.1 DOLO EVENTUAL/CULPA CONSCIENTE.....	25
4.2 IMPRUDÊNCIA, NEGLIGÊNCIA E IMPERÍCIA.....	29
4.3 OS CRIMES DE TRÂNSITO.....	31
4.3.1 Embriaguez.....	32
4.3.2 “Racha”.....	36
5 DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA	38
5.1 ARTIGOS 302 E 303.....	38
5.2 ARTIGO 304.....	39
5.3 ARTIGO 305.....	40
5.4 ARTIGO 306.....	41
5.5 ARTIGO 307.....	44
5.6 ARTIGO 308.....	45
5.7 ARTIGO 309.....	46
5.8 ARTIGO 310.....	47
5.9 ARTIGO 311.....	47
5.10 ARTIGO 312.....	48
6 UM POUCO DA ESTATÍSTICA DOS ACIDENTES E CRIME DE TRÂNSITO	49
CONCLUSÃO	54
REFERÊNCIAS	57

1 INTRODUÇÃO

A mortalidade e a incapacitação física provocadas por acidentes de trânsito são muito altas. Muitos brasileiros são mortos ou perdem sua capacidade física e laboral por dia devido a algum tipo de acidente de trânsito.

Acidente de trânsito é todo evento danoso que envolva o veículo, a via, o homem e/ou animais e, para caracterizar-se, é necessário a presença de dois desses fatores.

Os acidentes de trânsito no Brasil atualmente fazem com que uma grande quantidade de vidas seja perdida anualmente. Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2013 (último ano disponível) foram cerca de 40 mil mortos, aumento considerável se levarmos em conta que o DENATRAN, em 2005 divulgou que foram pouco mais de 26 mil mortos em acidentes. Os quase 200 mil feridos demonstram uma significativa redução perante os 513 mil feridos em 2005 do total de 383.371 acidentes com vítimas naquele ano. São números assustadores maiores do que sérias doenças que atingem a população brasileira. Mas, infelizmente, esses números parecem não atingir a sensibilidade e razoabilidade dos dirigentes dos órgãos de trânsito e dos nossos governantes, no sentido de se combater veementemente e com ações essa real guerra no trânsito (Portal do Trânsito Brasileiro).

A grande maioria dos acidentes decorre de alguma imprudência dos condutores, dentre as mais graves estão o consumo de álcool e o excesso de velocidade. Muitos motoristas conduzem seus veículos com a carteira nacional de habilitação (CNH) suspensa, seja por cometerem alguma infração gravíssima (algumas geram suspensão direta da CNH) ou por atingirem 20 pontos somando a pontuação de várias infrações menos graves. E ainda, sabendo da impunidade, muitos adolescentes conduzem veículos tranquilamente com o consentimento de seus pais. Ou seja, infelizmente a certeza da impunidade e a falta de conscientização reinam sobre nosso país.

Para que ocorram mudanças no trânsito seria necessária a reeducação de nossos motoristas acompanhada de uma punição exemplar àqueles que insistem em transgredir as normas. A punição através de pagamento de multas e de acúmulo de pontos na carteira parece não surtir muito efeito. É necessário um maior rigor com maior fiscalização. O número de veículos aumenta significativamente ao longo do tempo e não se pode mais admitir que o número acidentes e vítimas no trânsito provocadas por “rachas”, embriaguez ou desobediência às regras de condução continuem aumentando também. Isso gera enorme prejuízo ao país: excessivo gasto

com a saúde pública, segurança, justiça e previdência pois muitos tornam-se incapazes de trabalhar, prejudicando, ainda, o sustento familiar.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) enumera, entre os arts. 302 e 312, onze crimes de trânsito. As sanções previstas são de multa, suspensão/proibição de se obter a habilitação, detenção ou até reclusão nos tipos agravados.

Para que se estabeleça exatamente qual a pena em cada crime cometido, o juiz utiliza alguns critérios determinados na legislação penal: culpabilidade, antecedentes, conduta social, personalidade do agente, motivos, circunstâncias e consequências do crime, bem como o comportamento da vítima (artigo 59 do Código Penal).

São as circunstâncias determinadas pelo artigo 298 do CTB que auxiliarão nesta fixação da pena, para que se defina um período específico, dentro dos limites mínimos e máximos determinados para cada tipo penal. Além destas circunstâncias específicas, a pena também pode ser agravada nos termos do artigo 61 do Código Penal (entre outros, a reincidência, o motivo fútil ou torpe, ou o crime contra ascendente, descendente, irmão ou cônjuge).

Embora o artigo 298 não esteja redigido da mesma forma que o seu correlato da legislação penal mencionado, as circunstâncias agravantes não podem ser utilizadas nos casos em que elas próprias constituírem ou qualificarem determinado crime, a fim de que a pessoa não seja punida duas vezes pela mesma conduta praticada (princípio penal denominado "*non bis in idem*"). O inciso III (falta de habilitação), por exemplo, caracteriza justamente o crime de trânsito do artigo 309, se o condutor gerar perigo de dano e, portanto, não poderá ser circunstância agravante do próprio artigo 309. De igual forma, não poderá ser utilizado, como agravante, nos crimes de homicídio culposo (artigo 302) e lesão corporal culposa (artigo 303), posto que a falta de habilitação constitui causa de aumento de pena para ambos os delitos (o que também ocorre em relação aos incisos V e VII).

Do mesmo modo que existem circunstâncias que agravam a fixação da pena, o juiz leva em consideração também as atenuantes, que, apesar de não constarem do Código de Trânsito, estão determinadas no artigo 65 do Código Penal (aplicável aos crimes de trânsito, por expressa previsão legal – artigo 291 do CTB). São exemplos de circunstâncias atenuantes: ser o autor do crime menor de 21 anos, na data do fato, ou maior de 70 anos, na data da sentença; o desconhecimento da lei; a confissão espontânea, perante a autoridade, da autoria do crime, entre outras (ARAUJO).

A escolha deste tema está diretamente relacionada ao trabalho do autor deste projeto, que atua há mais de dez anos no policiamento de trânsito e, inevitavelmente, em situações de acidente ou fiscalização, se depara com fatos criminosos.

Como consequência do tema, realizou-se uma abordagem criminológica ao CTB, que possui um rol de crimes onde seus autores, na maioria das vezes, não têm o perfil criminoso comum, mas por uma imprudência de sua parte acabam provocando resultados desastrosos interferindo de forma prejudicial na vida de outras pessoas.

O trânsito é um fenômeno mais amplo do que parece, pois abrange não somente os motoristas de veículos automotores, mas pedestres, ciclistas etc. O trânsito se equipara a uma máquina que não pode parar e necessita de um padrão de comportamento de seus mecanismos para o correto funcionamento. Toda parte integrante pode ser afetada por algum defeito nesse equipamento. Por isso houve a necessidade da elaboração de um “manual de instruções” denominado Código de Trânsito Brasileiro, que determina as regras de conduta acompanhadas de sanções com diferentes níveis de gravidade.

A escolha para estudo é das condutas mais graves que, tipificadas como crimes, podem fazer de qualquer cidadão, mesmo aquele que cumpre seus demais deveres perante a sociedade, um criminoso.

1.1 OBJETIVO GERAL

Este estudo servirá de auxílio para analisar a legislação brasileira e no que a mesma tem contribuído para gerar um trânsito com mais segurança, reduzir a impunidade dos motoristas incautos e diminuir o número de vítimas de acidentes, objetivo geral desta monografia.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Especificamente, esta monografia pretende:

- Verificar se a atual legislação que regula as normas de trânsito e deveres dos motoristas tem sido eficaz e satisfatória;
- Analisar como a justiça tem agido no julgamento das ações relacionadas ao trânsito e como tem sido feita a determinação das penas na forma como rege a legislação brasileira;
- E, finalmente, associar nosso estudo do direito a este tema tão recorrente em nosso sistema judiciário.

1.3 HIPÓTESES

Ao final da pesquisa e da análise do resultado obtido em relação aos objetivos geral e específicos, pretende-se, na conclusão, responder às hipóteses levantadas abaixo.

O governo brasileiro, buscando cumprir seu posicionamento firmado em Tratados Internacionais que visam à redução das vítimas de acidentes de trânsito, adotou a “Tolerância Zero” para a ingestão de bebidas alcoólicas. Esta medida apresentou resultados positivos?

As cidades, rodovias e polícias brasileiras foram fortemente equipadas com radares medidores de velocidade e bafômetros (etilômetros). Essa medida realmente afeta o comportamento do motorista com a possível punição através de multas, perda de pontos na CNH e, até mesmo, perda da habilitação?

O novo Código de Trânsito Brasileiro foi a solução definitiva e que inibiu os motoristas, de tal forma, que hoje, além de seguirem a legislação, adotam posturas defensivas na condução veicular?

A metodologia adotada nesta monografia foi, na abordagem do tema, de pesquisa quantitativa e qualitativa; para atingir os objetivos, a pesquisa foi exploratória e explicativa; e, finalmente, quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa foi bibliográfica e documental.

Pesquisa quantitativa: considera que tudo é quantificável, o que significa traduzir opiniões e números em informações as quais serão classificadas e analisadas.

Pesquisa qualitativa: considera que existe uma relação entre o mundo e o sujeito que não pode ser traduzida em números; a pesquisa é descritiva, o pesquisador tende a analisar seus dados indutivamente.

Pesquisa exploratória: objetiva proporcionar maior familiaridade com um problema; envolve levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado e análise de exemplos; assume em geral a forma de pesquisas bibliográficas e estudos de caso.

Pesquisa explicativa: objetiva identificar os fatores que determinam fenômenos, explica o porquê das coisas; assume em geral as formas de pesquisa experimental.

Pesquisa bibliográfica: elaborada a partir de material já publicado, como livros, artigos, periódicos, Internet, etc.

Pesquisa documental: elaborada a partir de material que não recebeu tratamento analítico (GIL, 1994).

Também foi uma pesquisa acadêmica, pelo fato de ter sido auxiliada e orientada na Universidade Federal do Paraná, instituição de ensino superior.

2 PRINCÍPIOS E NORMAS QUE REGEM O TRÂNSITO NO BRASIL

Nos termos do art. 1º, § 2º do CTB, o trânsito em condições seguras é direito indisponível dos usuários das vias públicas e é dever do Sistema Nacional de Trânsito adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito.

O Sistema Nacional de Trânsito é responsável pela Administração de Trânsito e essa integra a Administração Pública, portanto está sujeita aos mesmos princípios fundamentais: Supremacia do Interesse Público e Indisponibilidade dos Interesses Públicos pela Administração. O primeiro confere poderes ao administrador público enquanto o segundo impõe deveres funcionais e atribui sanções. Além disso, são enumerados no art. 37, *caput*, da Constituição Federal os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

A melhor ilustração para o princípio da legalidade é a Lei Ordinária nº 9.503 de 24 de setembro de 1997, que ficou conhecida como o Código de Trânsito Brasileiro. Porém a legislação de trânsito é muito mais complexa, segue abaixo uma lista do nosso ordenamento jurídico relacionado ao trânsito:

1. CONSTITUIÇÃO da REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL de 1988;
2. Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97);
3. Legislação ordinária e complementar que altere o Código (v. g. Lei nº 9.602/98, que alterou diversos artigos da Lei nº 9.503/97, e Lei nº 9.792/99 que revogou o art. 122 do CTB);
4. Legislação que trate especificamente de um assunto diretamente relacionado à utilização das vias terrestres;
5. Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981 – que promulgou a Convenção sobre Trânsito Viário;
6. Decreto de 3 de agosto de 1993, que dispõe sobre o Regulamento Básico Unificado de Trânsito entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 29 de setembro de 1992;
7. Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988, que aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (RTPP), Portaria nº 204, de 20.5.97 (DOU de 26.5.97), do Ministério dos Transportes (que aprova Instruções Complementares aos Regulamentos dos Transportes Rodoviários e Ferroviários de Produtos Perigosos) e Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT);
8. Resoluções do CONTRAN. Antes do início da vigência do novo Código, já havia 836 resoluções do CONTRAN. Nos termos do parágrafo único do art. 314 do CTB, as resoluções existentes até a data da publicação do novo Código continuam em vigor naquilo em que não conflitem com ele;
9. Avisos, comunicados, portarias, normas de procedimentos, ordens de serviço, deliberações e outras normas administrativas expedidas por todos os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito;
10. Regimentos Internos dos órgãos normativos, executivos e julgadores do Sistema Nacional de Trânsito.
11. Doutrina e Jurisprudência. (HONORATO, p. 27-8, 2000).

A Constituição da República Federativa do Brasil é a Lei maior e, portanto, todas as outras leis devem seguir seu ordenamento jurídico, ou seja, nenhuma norma pode ser aplicada ou instituída se não estiver em total conformidade com a Carta Magna. Do mesmo modo, a admissão de qualquer Tratado Internacional só pode ser aceita no Brasil se estiver de acordo com os ditames da Constituição Federal. “A segurança dos cidadãos é tutelada pela nossa Constituição Federal (art. 5º, *caput*), incluindo a tutela da incolumidade pública no trânsito” (JESUS, p. 11, 2006).

As leis devem se submeter a uma hierarquia, pois podem provocar conflitos no momento da aplicação no caso concreto e eventuais Tratados e/ou Convenções Internacionais somente terão vigor em solo brasileiro, quando constitucionalmente incorporados ao sistema legal pátrio, inclusive com o requisito de ratificação pelo Congresso Nacional (BRASIL, 1988).

Com relação às Leis Complementares estas são leis que versam sobre assuntos mais específicos e estão descritos na Constituição quais são os temas exclusivos da Lei Complementar. Para ser aprovada pela Câmara e Senado Federal necessita de maioria qualificada (mais da metade dos membros existentes nas duas Casas votando positivamente) (FUHRER, 2006).

As Leis Ordinárias são as formas pelas quais “foram instituídos os Códigos e Estatutos, que são normativos publicados ao longo do tempo que versam sobre temas específicos e que haja interesse que sejam editados de forma consolidada”. Como o Código Nacional de Trânsito (FUHRER, 2006).

Com relação aos Decretos e as Resoluções, tem-se que: o primeiro serve ao Poder Executivo, na qualidade de ato administrativo para manifestar suas determinações e regulamentar leis nas suas particularidades e detalhamento; já as Resoluções têm por função os comandos legais da jurisdição de autoridades ou determinação de órgãos colegiados, com a finalidade de aplicação nos casos práticos, dos assuntos tratados em Leis superiores (FUHRER, 2006).

As Portarias, Instruções Normativas, Avisos, Regimentos são normativos, mais detalhistas, que devem obedecer estritamente ao que estiver contido em Lei, e que, por sua vez, não devem sair do contexto da Constituição. O Supremo Tribunal Federal tem a função de guardião da Constitucionalidade e deve zelar pela “aplicabilidade e pela correção em todos os níveis, dos princípios e das diretrizes da

Lei Maior, que devem permear todo e qualquer normativo legal que exista no Brasil” (FUHRER, 2006).

O Código de Trânsito Brasileiro cita o Sistema Nacional de Trânsito, que teria a finalidade de garantir a administração, coordenação e padronização do trânsito. Esse sistema contém todas as entidades relacionadas ao trânsito e “seus órgãos vinculados, suas competências, atribuições, definições, normas e estrutura, possibilitando assim, conhecer a sistemática não só das autuações, mas também de outros assuntos relacionados ao trânsito, tais como a educação, a edição de normas, e a Política Nacional de Trânsito” (CARDOSO).

O Sistema Nacional de Trânsito Brasileiro (SNT) corresponde ao conjunto de órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, cuja finalidade é o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, licenciamento e registro de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de recursos de infrações e aplicação de penalidades (Portal do Trânsito Brasileiro).

Os objetivos básicos do SNT são:

- O estabelecimento das diretrizes da Política Nacional de Trânsito, na busca da segurança, fluidez, conforto, defesa ambiental e da educação para o trânsito, fiscalizando seu cumprimento;
- A fixação, baseada em normas e procedimentos, da unificação de critérios técnicos, financeiros e administrativos para o cumprimento das atividades de trânsito;
- O estabelecimento da ordenação de entrada permanente de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Os órgãos que integram o SNT são:

- Órgão Coordenador, Máximo Normativo e consultivo: Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);
- Órgãos Normativos, consultivos e coordenadores: Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRA); Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE);
- Órgãos Executivos de trânsito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios; Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN); Departamento

Estadual de Trânsito (DETRAN); Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN); Órgão executivo de trânsito das Prefeituras;

- Órgãos e Entidades executivas rodoviários da União, Estados, Distrito Federal e Municípios: Órgãos Rodoviários da União (DNIT), dos Estados (DER), do Distrito Federal e dos Municípios;
- Polícia Rodoviária Federal (PRF);
- Polícias Militares dos Estados e Distrito Federal;
- As Juntas Administrativas de Recursos de Infração (JARI) (Portal do Trânsito Brasileiro).

“O CTB autoriza, expressamente, a aplicação, subsidiária, de normas contidas no Código Penal, no de processo e na Lei 9.099/95” (Vários autores, p. 964, 2009).

No entanto a legislação criminal e das contravenções penais, tem uma ótica bastante complexa em relação aos crimes de trânsito. Uma discussão recente sobre os crimes de trânsito se dá sobre a conduta do indivíduo no momento do delito. Num acidente decorrido devido à embriaguez ao volante, por exemplo, na maioria das vezes seria tratado como homicídio culposo na direção, mas em decisões mais recentes nos tribunais tem-se comprovado que nesses casos pode haver o dolo eventual, por entender-se que o motorista que assume a direção após ingestão de álcool estaria assumindo o risco de um acidente.

A ação, ou conduta, de acordo com Rogério Greco “compreende qualquer comportamento humano comissivo (positivo) ou omissivo (negativo), podendo ser ainda dolosa (quando o agente quer ou assume o risco de produzir o resultado) ou culposa (quando o agente infringe o seu dever de cuidado atuando com negligência, imprudência ou imperícia)”.
É deveras importante advertir que a conduta é diferente do ato, pois o primeiro é a manifestação da vontade do agente externada pelo conjunto de atos, que são os componentes formadores da conduta, ou seja, a conduta se constrói pela prática de um ou mais atos (SOUSA, 2015).

Estas regras não podem, em momento algum, ferir qualquer direito das pessoas ou das normas estabelecidas e especificadas dentro dos diversos ramos do direito (Constitucional, Penal, Civil, Administrativo etc.). Elas devem estar embasadas nas normas vigentes do País.

3 TRÂNSITO: DO CONCEITO À LEGISLAÇÃO

Esse Capítulo trata, inicialmente, do conceito de Trânsito e os elementos que o formam. Na sequência trata, sucintamente, do histórico e evolução da Legislação de Trânsito no Brasil.

3.1 CONCEITO DE TRÂNSITO E SEUS ELEMENTOS

O termo trânsito é definido como "ação de transitar; marcha, trajeto, movimento de veículos e de pedestres considerado em seu conjunto. Trânsito é sinônimo de: acesso, circulação" (HOUAISS; VILLAR; FRANCO, 2004).

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), logo no seu Art. 1º, § 1º: "Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga" (Brasil, 1997).

"O conceito, no entanto, deve ser pesquisado, por meio da análise de cada um dos elementos que formam o objeto de estudo" (HONORATO, p. 2, 2000).

Estes elementos são: as vias; pessoas; veículos; animais; circulação; parada; estacionamento; e, operação de carga e descarga.

Estes elementos podem ser assim conceituados:

- a. Pessoa: sinônimo do ser humano no trânsito – seja como pedestre, passageiro, condutor, ciclista etc.
- b. Veículos: meios utilizados para transportar ou conduzir pessoas ou coisas de um lugar para outro, particularmente os que são construídos pelo homem e dotados de algum tipo de mecanismo motor.
- c. Animais: os chamados "entes viventes irracionais".
- d. Circulação: corresponde ao movimento de pessoas, veículos e animais de um ponto para outro, segundo as normas aplicáveis.
- e. Parada: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.
- f. Estacionamento: imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros. Considera-se que um veículo está estacionado, quando está imobilizado por uma razão que não seja a necessidade de evitar interferência com outro usuário da via ou uma

colisão com um obstáculo; ou a de obedecer às regras de trânsito e sua imobilização não se limitam ao tempo necessário para embarque e desembarque de passageiros.

- g. Operação de carga e descarga: imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via, sendo considerada estacionamento.

Ao se falar em vias o tratamento corresponde às vias públicas: rua, avenida, estrada, logradouro, caminho, ou passagem aberta ao trânsito. É também, toda via de domínio público e franqueada ao uso público e

Art. 2º. São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

* Via urbana: São as ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

* Vias rurais: São as rodovias, que são as vias rurais pavimentadas (asfalto, concreto, etc.) e as estradas que são as vias rurais não pavimentadas (terra, barros, etc.).

* Logradouro público: É o espaço livre destinado pela municipalidade à circulação parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas (Brasil, 1997).

3.2 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

Com a invenção da roda a cerca de cinco mil anos, não era possível ao homem visualizar o quanto a sua vida ia mudar. Em suas primeiras utilizações a locomoção foi feita em veículos nada convencionais e ágeis como os de hoje em dia. Os homens e, mais tarde, os animais os puxavam. Com a Revolução Industrial (1760-1830) e com o avanço da ciência, surgiram novos meios de transporte, veículos motorizados, os automóveis (criação do motor a combustão interna). Em consequência começaram a surgir os grandes problemas relacionados ao trânsito.

O primeiro carro a chegar ao Brasil era um Peugeot com motor Daimler de patente alemã e foi trazido de Paris para São Paulo por Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto) em 1891. O abolicionista José do Patrocínio importou um e, certo dia, o emprestou para o poeta Olavo Bilac que, no Rio de Janeiro, mais especificamente na Barra da Tijuca, provocou o primeiro acidente de trânsito no Brasil, perdendo o controle do veículo, pois não sabia dirigir e colidiu contra uma árvore (FRANZ; SEBERINO, p. 13, 2012).

Esses veículos, já na 3ª década do século XX, permitiram o avanço da civilização rapidamente, pois as distâncias entre as vilas e as cidades puderam ser percorridas mais rapidamente e com maior facilidade, as produções agrícolas puderam ser comercializadas em outros locais ou transportadas até as cidades que tinham porto, áreas antes desertas puderam ser ocupadas, indústrias relacionadas a veículos apareceram, enfim, a facilidade de locomoção do homem foi decisiva para o desenvolvimento, mas, em contrapartida, esse avanço da civilização tinha um preço, pois estradas precisavam ser construídas para ligar essas regiões, áreas dentro das cidades começavam a ser ocupadas com os veículos, a falta de ordenamento do tráfego já causava desconforto e perigo para as pessoas. Começaram a acontecer acidentes de trânsito e mortes (Portal do Trânsito Brasileiro).

Por conta dessa chegada de veículos automotores ao Brasil, o Poder Público e o Automóvel Clube do Brasil se uniram na busca de soluções para tornar o trânsito mais seguro, através de regras de circulação que além de protegerem os motoristas, protegessem os pedestres também. Com o objetivo de disciplinar o trânsito de veículos, autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro criaram, em 1903, as primeiras licenças para dirigir. Em 1906, tornou-se obrigatório, em todo o Brasil, o exame para habilitar motoristas na condução de veículos automotores (MOLETA, 2015).

Dezenove anos após a chegada do primeiro carro ao Brasil, no dia 27 de outubro de 1910, foi publicado o Decreto nº8.324 que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. O texto original em seus artigos 21, 22 e 23, dentre outras prescrições instituiu:

Art. 21. O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo, devendo diminuir a marcha ou mesmo pará o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de accidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstáculos, não se possa extender á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados. Art. 22. A velocidade commercial mínima para o transporte de mercadorias será se 6 kilometros por hora e a do transporte de viajantes, de 12 kilometros,

devendo os automóveis empregados satisfazer a essas condições de serviços. Art. 23. A aproximação dos automóveis deverá ser anunciada á distancia por uma buzina ou trompa (FRANZ; SEBERINO, p. 18, 2012).

Em 11 de Janeiro de 1922 surgiu o Decreto Legislativo nº 4.460 que fazia referência à construção de estradas, proibia a circulação dos chamados carros de boi, cuidando da carga e largura máxima dos veículos, “além de usar pela primeira vez, a expressão mata-burros, que significava uma ponte destinada a impedir a passagem de animais sem embarçar o tráfego de automóveis” (VILELA).

A gestão do Presidente Washington Luís foi marcada pelo grande incentivo à construção de estradas. Em razão dessa característica, em 05 de janeiro de 1927, foi criado o Decreto Legislativo nº 5.141, o qual mencionou pela primeira vez os auto-caminhões e criou o Fundo Especial para a Construção e Conservação de estradas de rodagem federais.

Em julho de 1928 foi publicado o Decreto nº 18.323 que permitiu o tráfego internacional de automóveis dentro do espaço territorial brasileiro, além de atualizar assuntos relacionados à atividade policial, sinalização e segurança no trânsito.

O Decreto nº 18.323 de 24 de Julho de 1928 composto de 93 artigos, aprovou a circulação internacional de automóveis no território brasileiro, trazendo inovações referentes à sinalização, à segurança do trânsito e à forma de atuação da polícia na estrada. Em 17 de Dezembro de 1929 com o Decreto nº 10.038 foi promulgada a convenção internacional à circulação de automóveis, firmada em 24 de abril de 1926 em Paris. (FRANZ; SEBERINO, p. 18, 2012).

No ano de 1929, enquanto o mundo vivia um colapso econômico, devido à quebra da bolsa de valores norte americana, o então Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, denominação do Estado brasileiro à época, publicou o Decreto número 19.038 e, por meio deste, promulgou-se a convenção internacional relativa à circulação de automóveis, a qual foi firmada em Paris (VILELA).

Após a morte de Getúlio Vargas, em 1954, e a ascensão de Juscelino Kubitschek à Presidência do Brasil, em 1956, o automóvel, que antes era um produto de classes mais abastadas, tornou-se artigo de consumo da classe média. Tal fato gerou, conseqüentemente, progresso e desenvolvimento social. Foi um período no qual as estradas e as avenidas multiplicaram-se, com a finalidade de acomodar um número cada vez maior de veículos. As viagens acabaram por se tornar cada vez mais rápidas, gerando, assim, aumento do número de acidentes. O trânsito tornou-se mais perigoso. Surgiu a necessidade da introdução de regras que organizassem o fluxo de veículos, pois várias pessoas passaram a dividir o mesmo

espaço de circulação (é simplesmente inimaginável que, ao estarem ao volante de um veículo, os motoristas não tivessem regras de trânsito a serem seguidas: cada condutor faria o que lhe fosse mais adequado ou o que achasse que fosse mais correto. Por conta disso, regras tiveram que ser criadas). Essas regras procuraram padronizar a circulação de veículos e pedestres.

Surgiu, então, o primeiro Código Nacional de Trânsito. Este foi “instituído pelo Decreto Lei n. 2.994, em 28 de janeiro de 1941, e disciplinava a circulação de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres, abertas à circulação pública, em qualquer ponto do território nacional” (MOLETA, 2015).

No entanto, foi um Código de curta duração, apenas oito meses. Ele foi “revogado pelo Decreto Lei n. 3.651, de 11 de setembro de 1941, que lhe deu nova redação criando o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos Estados” (FRANZ; SEBERINO, p.18, 2012).

“O Segundo Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei n. 3.651/41) teve vigência por mais de 20 anos e foi revogado em 1966, pela Lei n. 5.108/66, composta de 131 artigos. A nova lei vigorou por 31 anos” (MOLETA, 2015).

Em 23 de setembro de 1997 foi instituído o atual Código de Trânsito Brasileiro através da Lei Ordinária nº 9.503.

3.3 O ATUAL CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Corresponde à Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 que entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

Enquanto a população brasileira cresceu 12% entre 2004 e 2014, a frota de veículos que circulam no País saltou 123% no mesmo período. Isso se deve principalmente às regiões Norte e Nordeste, onde as motocicletas se tornaram maioria após o aumento do salário mínimo e as facilidades no crédito.

O fato é que o Brasil se motorizou e, junto com esse fenômeno, os acidentes no trânsito ganharam proporções ainda mais assustadoras. Os números indicam que nos últimos dez anos 500 mil pessoas morreram em decorrência do trânsito. Anualmente, um número semelhante (quase 500 mil) se torna vítima – entre mortos, feridos e inválidos permanentes.

“A maioria das ocorrências ocorre por imprudência ligada ao fator humano. Falar ao celular, beber e dirigir e andar acima do limite de velocidade são escolhas que matam”, disse José Aurélio Ramalho, presidente do

Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), durante coletiva de imprensa sobre Acidentes de Trânsito promovida pelo Sindseg SP nesta quinta-feira (17). O evento marcou o Dia Mundial das Vítimas de Acidentes de Trânsito, que este ano acontecerá em todo o mundo em 20 de novembro.

Os números, segundo ele, ultrapassam até mesmo os óbitos registrados em decorrência da dengue, doença que na última década vitimou quatro mil pessoas. “A questão do acidente de trânsito é mais séria do que a gente imagina”, pontuou Ramalho, comparando os acidentes de trânsito com uma pandemia que deve ser combatida por toda a sociedade.

[...] Os familiares das vítimas estão longe de serem os únicos prejudicados pelos acidentes de trânsito: somam-se 200 milhões de pessoas impactadas indiretamente por esses eventos.

Em razão dos acidentados, 60% dos leitos hospitalares ficam ocupados e R\$ 56 bilhões são desperdiçados anualmente no Brasil. Para se ter ideia, com este montante seria possível construir 1.800 hospitais, com capacidade para atender 450 mil pessoas por dia – ou seja, 78% da população poderia ter uma diária em algum destes hospitais. A construção de 28 mil escolas também se tornaria viável.

Vale destacar que, apenas em 2014, o custo dos acidentes de trânsito atingiu o equivalente ao repasse de recursos do governo federal para todos os estados da região Norte, além dos estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás.

Para Ramalho, o grande vilão dos acidentes de trânsito é a falta de capacitação para ser um condutor bem habilitado. Por isso, ele defende que o conhecimento da percepção de risco seja levado aos centros de formação de condutores (APÓLICE, 2016).

O novo Código de Trânsito Brasileiro trouxe muitas inovações e possui regulamentações feitas através de leis, decretos e resoluções respeitando-se a abrangência na posição hierárquica das normas.

Para a elaboração desse novo código de trânsito foi constituída uma comissão composta de profissionais especializados em assuntos relacionados ao trânsito, de diversas áreas da administração pública, dentro dos três níveis de poder público, além de representantes da iniciativa privada.

O trânsito foi debatido, exaustivamente, em reuniões, seminários e congressos, sob a coordenação da Presidência do CONTRAN. Após a participação de muitos especialistas e representantes de Instituições Públicas e Privadas, todos interessados em uma nova Política de Trânsito para o Brasil, após a conclusão dos trabalhos e publicação no Diário da União, a Portaria nº 330 de 07.07.1992, fixou o prazo de 30 dias para recebimento de sugestões que fossem ao encontro do clamor da sociedade, na busca de um Código mais humano, justo e de acordo com a realidade. A comunidade apresentou mais de 6.000 (seis mil) sugestões (HONORATO, p 497-8, 2000).

Desse trabalho surgiram as seguintes problemáticas:

- Motoristas e pedestres tem um comportamento despreparado e posturas inadequadas frente ao trânsito, seja nas áreas urbanas ou nas rodovias;
- Os instrumentos institucionais do poder público são defasados no tempo, na escala e na técnica;
- Os recursos financeiros e humanos são enormes devido à ação desarticulada de muitos órgãos públicos que duplicam esforços e pulverizam responsabilidades;
- “As estatísticas de acidente de trânsito, ou, mais drasticamente, os números de mortos e feridos superam até dez vezes os números observados em países europeus e da América do Norte” (HONORATO, p. 498, 2000);

Estatisticamente, são cerca de 35.000 mortes e 300.000 feridos em consequência de acidentes de trânsito, por ano, no Brasil, ocupando 45% dos leitos hospitalares, esses números não retratam totalmente a verdade, pois as mortes que acontecem após as 24 horas do acidente nem sempre são computadas corretamente. Esses acidentes causam ao País, o prejuízo de cerca de dois bilhões de reais por ano. São números assustadores se somados às pessoas que levarão consigo, para sempre, as marcas e consequências do acidente, além dos prejuízos materiais que deles advêm (Portal do Trânsito Brasileiro).

A legislação e a justiça precisavam se adequar a esse aumento exponencial do número de usuários do trânsito e, conseqüentemente, dos acidentes de trânsito. O uso maciço e privilegiado do automóvel como meio de transporte e, também, pela falta de respeito/sentimento de cidadania, acabavam por estimular o total desrespeito à lei gerando grande aumento na violência do trânsito.

A discussão dessas questões fez parte da exposição de motivos do projeto que deu origem à Lei Nº 9.503/97.

O CONTRAN passou a ser presidido pelo Ministério da Justiça e a Secretaria de Trânsito deste Ministério foi definida com um rol de competências e atribuições a serem cumpridas, bem como se sinalizou as atribuições e responsabilidades a serem praticadas por cada órgão estadual ou municipal, sempre mantendo a proporcionalidade e a equivalência com os órgãos federais. Desta forma, abriu-se um caminho para que cada unidade federativa pudesse organizar sua administração de trânsito de acordo com sua realidade (HONORATO, p. 499, 2000).

O que se levantou, principalmente foi:

- Na busca de uma política de humanização do trânsito, dando a cada cidadão o direito de condições melhores e seguras de transitar, buscou-se atualizar as regras de circulação com a introdução de normas relacionadas ao comportamento de pedestres e condutores – o trânsito seguro é um direito da cidadania;
- Atribuir aos fabricantes e às oficinas mecânicas uma maior responsabilidade pelos produtos e serviços que fornecem para atingir um rigor maior na segurança dos veículos. Foram estabelecidas várias novas normas sobre segurança, identificação, registro e licenciamento de veículos, discriminados em 43 (quarenta e três) artigos;
- Estabelecimento de penalidades maiores com relação às infrações de trânsito com o objetivo principal de conter e reprimir o infrator e, por conta disso, resultem no desincentivo de condutas violadoras. Foi uma busca de redução da violência do trânsito através do elevado valor das multas, alterando o critério de limitação e fixação de velocidades máximas que os veículos utilizam nas vias públicas;
- A infração deve ser autuada em flagrante. Esta autuação e todos os procedimentos administrativos que a mesma gere tem, em relação à aplicação de penalidade e julgamento de recursos, adequação ao princípio constitucional da ampla defesa, sem sacrifício da agilidade processual, indispensável no combate à impunidade. As infrações foram agrupadas em quatro grupos (gravíssima, grave, média e leve);
- Dentro do aspecto de responsabilidade social dos meios de comunicação de massa na educação do povo, impôs-se que tais órgãos divulguem, de forma gratuita, campanhas oficiais de educação para o trânsito (HONORATO, p. 499-501).

Observa-se, assim, que a lei número 9.503 de 1997 trouxe várias inovações na regulamentação do trânsito no Brasil.

Em 1997, o Brasil era governado por Fernando Henrique Cardoso. O país apresentava estatísticas com um número elevado de acidentes, levando-se em conta a proporção de veículos por habitantes. Não que fosse novidade, pois este número já apresentava crescimento desde 1966. Tal fato fez com que o governo

criasse propagandas mostrando resultados de acidentes para impactar os motoristas, com o intuito de conscientizá-los a ter maior prudência e evitar as violentas ocorrências que retiravam a vida de inúmeras pessoas. Conseqüentemente, em razão dos demasiados erros que a própria população cometia ao conduzir veículos, tornou-se necessária a reformulação do antigo código de trânsito, sendo assim, publicou-se no dia 23 de setembro de 1997 o Código de Trânsito Brasileiro. Este código é uma norma de paz, que contém um capítulo destinado ao cidadão, à condução de escolares, outro para pedestres e veículos sem tração motorizada, além de tratar dos crimes de trânsito.

Este Código de Trânsito é, acima de tudo, um conjunto de normas de condutas para constranger o mau comportamento. Ou seja, na realidade, é uma reação da sociedade a um estado de coisas intolerável.

Como visto acima seu principal objetivo foi o de proteger e oferecer maior segurança, eficiência e comodidade no trânsito. “Também há um nítido foco nos elementos homem, veículo e via pública, procurando um equilíbrio entre eles de modo que haja segurança a todos aqueles que necessitem trafegar, seja o pedestre ou o condutor” (VILELA).

A grande inovação e, talvez, mais importante do novo código foi a apresentação de um capítulo específico sobre os crimes de trânsito, que não existia no Código anterior. As sanções penais relativas às infrações cometidas no trânsito eram apreciadas pelo Código Penal (Decreto-lei n. 2.848, de 7 de dezembro de 1940) e pela Lei de Contravenções Penais (Decreto-lei n. 3.688, de 3 de outubro de 1941).

Sendo assim, de grande importância para a sociedade e para os próprios operadores do direito, foi a criação do novo diploma legal (BRASIL, 1997), pois além de ser voltado para o cidadão e ter um caráter educativo, inseriu um capítulo destinado aos tipos penais, o capítulo XIX que trata dos crimes de trânsito.

Assim, não será mais necessário recorrer-se a outros diplomas legais para se aplicar sanções penais àqueles que cometem condutas criminosas relacionadas à condução de veículos, o que facilita e torna mais efetiva a aplicação da norma (VILELA).

Toda essa explanação serve de suporte teórico para o principal objeto de estudo desta monografia: os Crimes de Trânsito.

4 CRIMINOLOGIA APLICADA AO TRÂNSITO

O presente capítulo busca um estudo dos chamados “crimes de trânsito”, suas penalidades e se essa criminalização tem obtido resultados satisfatórios em relação ao objetivo maior desta legislação, que é a redução das vítimas de acidentes de trânsito.

Simplificadamente, o crime é conceituado de acordo com três critérios: material, legal e formal ou analítico.

De acordo com o critério **material** ou **substancial**, crime é toda **ação ou omissão humana** que **lesa ou expõe a perigo de lesão bens jurídicos penalmente tutelados**.

(...)

Segundo o critério **legal**, o conceito de crime é o **fornecido pelo legislador**.

(...)

Esse critério **formal, analítico** ou **dogmático**, se funda nos **elementos** que compõem a **estrutura do crime**.

Basileu Garcia sustentava ser o crime composto por quatro elementos: **fato típico, ilicitude, culpabilidade** e **punibilidade**. (MASSON, p.169-175, 2012).

O sistema penal brasileiro prevê duas espécies de infrações penais: *crimes (ou delitos)* e *contravenções penais*.

Essencialmente, não há diferença entre ambos, visto serem condutas que, igualmente, infringem a lei penal. Entretanto, os crimes são considerados comportamentos de maior gravidade quando comparados às contravenções.

Ao crime é cominada pena de *reclusão* ou *detenção*, acompanhada ou não de pena de *multa* (reclusão; detenção; reclusão e multa; detenção e multa; reclusão ou multa; detenção ou multa); à contravenção penal é cominada a pena de *prisão simples*, acompanhada ou não de *multa* ou somente de pena de *multa* (só prisão simples; prisão simples e multa; prisão simples ou multa; só multa). Pela *pena cominada* no preceito secundário do tipo penal incriminador distingue-se, portanto, *crime* de *contravenção* (MACIEL, p. 49-50, 2009).

Há duas diferenças básicas entre crimes e contravenções: a tentativa de crime é punida (art. 14, II, do CP) diferentemente de uma contravenção; e, o tempo máximo de cumprimento de pena – no caso de condenação por crime é de 30 anos (art. 75 do CP) e, no caso de contravenção é de 5 anos (art. 10 da LCP).

Todas as condutas proibidas ao condutor de veículo que trafega pelas vias públicas estão descritas na Lei Nº 9.503/1997, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Na lei, há infrações civis e administrativas, punidas pelos órgãos de trânsito com multas e penalidades como a apreensão do veículo ou suspensão do direito de dirigir.

Mas há também infrações penais, ou seja, os crimes de trânsito. Nesses casos, o infrator não será apenas autuado pelo órgão de trânsito, mas sofrerá um processo judicial criminal.

Esse processo está sujeito às regras descritas no Código Penal e no Código de Processo Penal.

O Decreto-Lei Nº 3.914/1941, que se trata da Lei de Introdução do Código Penal, conceitua o que é crime em seu primeiro artigo:

Art. 1º Considera-se crime a infração penal que a lei comina pena de reclusão ou de detenção, quer isoladamente, quer alternativa ou cumulativamente com a pena de multa; (...)

No caso dos crimes de trânsito, o motorista pode ser condenado às penalidades de detenção ou multa. Também é possível que o juiz aplique a penalidade de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação.

Conforme previsto pelo Código Penal, também é possível que a pena de detenção seja substituída por uma pena restritiva de direito, como a prestação de serviços à comunidade (Doutor Multas, 2017).

Segundo Rogério Greco toda ação, ou conduta, está ligada ao tipo de comportamento humano: comissivo (positivo) ou omissivo (negativo). “Podendo ser ainda dolosa (quando o agente quer ou assume o risco de produzir o resultado) ou culposa (quando o agente infringe o seu dever de cuidado, atuando com negligência, imprudência ou imperícia)” (SOUSA, 2015).

A conduta é a manifestação da vontade do agente exteriorizada pelo conjunto de atos, ou seja, a conduta se constrói pela prática de um ou mais atos.

Uma questão importante a ser levantada sobre os crimes de trânsito é: foi dolo eventual ou culpa consciente?

4.1 DOLO EVENTUAL/CULPA CONSCIENTE

Segundo redação do art. 18, I, do Código Penal Brasileiro, “o dolo eventual compreende a hipótese em que o sujeito não quer diretamente a realização do tipo penal, mas aceita como possível ou provável (assume o risco da produção do resultado)” (MARCÃO, p. 54, 2014).

Portanto, dolo, no direito penal, tem como significado o intuito de infringir a lei, por ação ou omissão, agindo propositadamente ou assumindo o risco de cometer o crime.

No entanto o Código de Trânsito Brasileiro, quanto aos crimes de trânsito dos arts. 302 e 303 (homicídio e lesão corporal, respectivamente), só os considera na modalidade culposa.

O que acontece é que o promotor de justiça pode concluir que a conduta do motorista foi dolosa e, desse modo, será julgado de acordo com o Código Penal, e não com o CTB.

No caso de homicídio, por exemplo, em vez de ser enquadrado no artigo 302 do CTB, será acusado por homicídio simples, conforme o artigo 121 do Código Penal.

Isso não acontece apenas quando se conclui que o motorista deliberadamente direciona o veículo contra um pedestre, por exemplo.

Pode acontecer de ser imputada a prática dolosa quando acontece o chamado dolo eventual, ou seja, quando o agente aceita o risco de cometer o crime praticando determinada conduta (Doutor Multas, 2017).

Quando se fala em dolo eventual relacionado aos delitos de trânsito dos arts. 302 e 303 não há positivismo na lei, pois, se houve dolo ele não mais poderá ser classificado como crime de trânsito, passando a ser tipificado pelo Código Penal. Será que podemos afirmar que, para assumir o risco basta sentar na direção de um veículo e iniciar a marcha? Em algumas circunstâncias a doutrina tem mostrado que sim.

Sempre haverá dolo eventual quando, apesar da pessoa não querer diretamente a realização do risco, a aceitar como possível ou até provável, assumindo o risco da produção do resultado (OLIVEIRA, p. 25, 2011).

Portanto, o elemento que caracteriza o dolo eventual é o conhecimento, no entanto, faz-se necessário que este seja complemento da vontade. Desta forma há a configuração do dolo. Ou seja, “o sujeito ativo prevê o resultado e, embora não seja esse a razão de sua conduta, o aceita”. (OLIVEIRA, p. 26, 2011).

“No dolo eventual, em que pese à vontade não se direcionar à consecução de determinado resultado típico, ela se faz presente, assim como ocorre na culpa, pois a vontade é a força propulsiva comum de todos os atos, enquanto a intenção é a força diretiva da conduta, na busca do resultado” (OLIVEIRA, p. 26, 2011).

Já quando se fala em culpa, esta expressão é relacionada a um delito involuntário causado por imprudência, negligência ou imperícia, sempre com status de modalidade menos grave quando comparada ao dolo.

O delito culposos é definido no art. 18, II, do Código Penal. É considerado culposos o crime “quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia”.

Os delitos culposos precisam obrigatoriamente de previsão legal expressa, caso contrário não podem ser classificados como tal.

“A doutrina majoritária partilha entendimento de que o delito culposo decorre da inobservância de um dever objetivo de cuidado, por meio da manifestação de um comportamento inadequado, o qual acarreta um resultado não desejado, porém objetivamente previsível” (OLIVEIRA, p. 30, 2011).

Na culpa, considera-se que a pessoa pratica um fato típico que ela não deseja, mas ocorre pela falta de observação do dever de cuidado necessário para a convivência em sociedade. Mesmo assim, há sua responsabilização, pela inobservância do dever de cuidado.

Em alentado artigo, Diego Romero bem sintetiza os elementos da culpa, ao destacar que “a conduta culposa do agente corporifica-se pela violação ao dever de cuidado objetivo imposto a cada cidadão, com a realização de uma ação que é desaprovada pela ordem jurídica, quando confrontada com a ação que deveria ter sido realizada. Assim a divergência entre a ação realizada e a ação que deveria ter sido praticada pelo agente, tendo em vista a inobservância do cuidado devido, é o ponto central dos tipos culposos, pois é o fator determinante da *tipicidade* da conduta no crime culposo”. E acrescenta: “Além da conduta humana voluntária, da lesão ao dever objetivo de cuidado e da tipicidade – já demonstrados acima – são elementos dos tipos culposos: a produção de um resultado lesivo involuntário com seu respectivo nexa causal e a previsibilidade objetiva”. Publicado no sítio www.lexeditora.com.br, acessado em março de 2008 (PINTO, p. 984-5, 2009).

Portanto para o delito ser considerado culposo é irrelevante a legitimidade do fim desejado, porque, na culpa leva-se em consideração a maneira de atuar do sujeito em busca desse fim. Neste caso, cabe a um Juiz a análise do fato, “quando deverá investigar a eventual ocorrência do descompasso entre o ato realizado e a conduta que se esperava em determinada situação” (PINTO, p. 985, 2009).

Em outras palavras, o tipo culposo não individualiza a conduta pela finalidade e sim porque, na forma em que se obtém essa finalidade, um dever de cuidado é violado, ou, como demonstra a legislação penal, a pessoa, devido a sua conduta, causa algo indesejado por imprudência, negligência ou imperícia.

Maria Del Mar Díaz Pita sustenta que tanto nos delitos dolosos quanto nos delitos culposos há conduta voluntária, portanto, não é esse o elemento distintivo entre os tipos dolosos e os culposos, isto é, a distinção entre as duas categorias refere-se ao fato de que no primeiro há uma decisão contrária ao bem jurídico, enquanto que no segundo o que há é uma atuação imprudente, uma falha na atenção, uma atitude descuidada, ou seja, na culpa inexistente um compromisso direcionado a lesionar o bem

jurídico e, por conseguinte, o fato de que aquele que atua imprudentemente o faz voluntariamente significa que seu comportamento é uma ação com relevância jurídico-penal da qual podemos extrair determinadas consequências (entre elas a sanção), mas não significa que o sujeito se decida contra o bem jurídico; ao contrário, o sujeito decide atuar, mas não decide lesionar o bem jurídico; de igual forma, aquele que atua dolosamente o faz regido por sua vontade, mas, além disso, adota uma decisão contrária ao bem jurídico com maiores repercussões do que as previstas para aquele que atua de forma imprudente (OLIVEIRA, p. 27, 2011).

Portanto o que distingue o tipo doloso do tipo culposo é gerado no fato de que aquele que age dolosamente conta com uma informação suficiente, mesmo que incompleta, sobre o risco enquanto que o autor na modalidade culposa, chamado, também de imprudente, fundamenta sua ação em conhecimentos defeituosos ou errôneos.

Por fim, ao diferenciar o dolo eventual da culpa consciente, leciona Capez (2007, p. 170) dizendo que:

[...] a culpa consciente difere do dolo eventual porque neste o agente prevê o resultado, mas não se importa que ele ocorra (“se eu continuar dirigindo assim posso vir a matar alguém, mas não importa; se acontecer tudo bem, eu vou prosseguir”). Na culpa consciente, embora prevendo o que possa vir a acontecer, o agente repudia essa possibilidade (“se eu continuar dirigindo assim posso matar alguém, mas estou certo de que isso, embora possível, não ocorrerá”). O traço distintivo entre ambos, portanto, é que no dolo eventual o agente diz: “não importa”, enquanto na culpa consciente supõe: é possível, mas não vai acontecer de forma alguma (SOUSA, 2015).

O crime de homicídio do artigo 302 do CTB é “crime culposo; na generalidade dos casos se trata de crime comissivo, sendo certo que em algumas situações pode ser comissivo por omissão; crime comum (não se exige qualquer qualidade especial do agente)” (MARCÃO, p. 17, 2014).

Nos crimes de trânsito, pois, em que pese o próprio Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503/97, prever a modalidade culposa para os crimes de homicídio e lesão corporal praticados na direção de veículo automotor, a tendência expansionista do direito penal tem admitido para esses tipos penais a modalidade dolosa eventual. Além disso, para a delimitação da responsabilização penal do agente é importante apontar a existência de uma linha tênue capaz de diferenciar o dolo eventual da culpa consciente (OLIVEIRA, p.28, 2011).

No entanto, a questão do dolo eventual, em delitos de trânsito, tem uma repercussão muito grave, visto submeter o agente a julgamento pelo Tribunal de Júri, com a possibilidade de condenação pela prática de homicídio doloso, com a prescrição de uma pena muito mais grave se comparada ao crime culposo (PINTO, p. 985, 2009).

Os Tribunais Superiores entendem que, por conta de alguns dados indiciários de ocorrência do dolo eventual, estes são suficientes para que o réu seja submetido a júri popular, que tem o poder de decidir o seu veredicto. Esta tem sido uma decisão, principalmente, para os casos de velocidade excessiva e embriaguez ao volante, pois, em ambos os casos, aquele que participa de um “racha” e aquele que dirige embriagado, certamente, têm consciência dos riscos envolvidos, motivo pelo qual merecem ser responsabilizados por crime doloso.

Nesse sentido é o dizer de ANTONIO BENEDICTO DOS SANTOS, ao salientar que “entre as hipóteses sintomáticas de dolo eventual, estão, com certeza, os acidentes provocados por excesso de velocidade aliados a embriaguez, e aqueles denominados “rachas”. Embora seja prática costumeira em nosso país o lançamento de tais ocorrências na vala comum dos crimes culposos, o procedimento de algumas autoridades, em episódios recentes, talvez represente aquela tão aguardada ‘revolução copernicana’ no enfoque da matéria, o que, por certo, contribuirá para que o Brasil desça do pódio de país recordista de mortes e ferimentos no trânsito” (*Delitos de Trânsito: culpa consciente ou dolo eventual?* (RT 715/409 In: PINTO, p. 985-6, 2009).

4.2 IMPRUDÊNCIA, NEGLIGÊNCIA E IMPERÍCIA

Os crimes culposos podem ter como causa a imprudência, a negligência ou a imperícia.

“Caracteriza o crime culposo, por imprudência, o fato de o agente proceder sem a necessária cautela, deixando de empregar as precauções indicadas pela experiência como capazes de prevenir possíveis resultados lesivos” (MARCÃO, p. 33, 2014).

O art. 28 do Código de Trânsito Brasileiro dispõe que:

“O condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito. Adeptos das mais variadas Escolas Penais não discrepam sobre a circunstância de que a culpa se fundamenta no descumprimento da *obligatio ad diligentiam*, ou seja, na falta de atenção ou cuidado. Até mesmo para aqueles que se filiaram à corrente da teoria finalista da ação, a falta de atenção ou de cuidado é o requisito primordial para fundamentar a punição do delito culposo. [...] O motorista tem o dever de cautela para com os veículos que trafegam a sua frente” (MARCÃO, p. 125, 2014).

Este é chamado o dever de atenção. O motorista deve ser razoável e prudente ao dirigir. Muito citada na jurisprudência, a imprudência no trânsito pode ser observada nas seguintes situações rotineiras:

- Atropelamento de pedestres quando estes estão na iminência de concluir a travessia da rua pública (TJMG, ApCrim 1.0024.05.629487-9 / 001, 4ª CCrim, rel. Des. Herbert Carneiro, j. 17-12-2009);
- Colisão na traseira de veículos por não guardar distância de segurança de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos (TJMG, ApCível 1.0145.06.341212-9 / 001, 11ª CCível, rela. Desa. Selma Marques, j. 1º-4-2009);
- Entre outros como: direção na contramão; derrapagem (previsível, principalmente, em dias chuvosos); desrespeito à sinalização (placas “PARE” ou “dê a preferência”); dormir ao volante; uso de medicamentos controlados; mau uso da marcha a ré; embriaguez (assunto que será tratado mais a frente); mudança abrupta de pista; faróis apagados; velocidade incompatível.

Todo proprietário de veículo tem, por obrigação, mantê-lo apto para trafegar, ou seja, estar em dia com as manutenções periódicas e manter equipamentos obrigatórios e itens de segurança em boas condições operacionais.

“É a negligência inação, inércia e passividade. Decorre de inatividade material (corpórea) ou subjetiva (psíquica). Reduz-se a uma conduta ou comportamento negativo. Negligente é quem, podendo e devendo agir de determinado modo, por indolência ou preguiça mental não age ou se comporta de modo diverso; é quem não observa normas de conduta que obrigam à atenção e perspicácia no agir ou atuar, é, em suma, quem omite essas cautelas. Tal omissão não deve necessariamente ser voluntária, no sentido de que imprescindivelmente há de ser omitida diligência ou perspicácia com *advertência* psicológica, mas é suficiente a ausência de poderes ativos quando se tem a obrigação de usá-los” (MARCÃO, p. 135, 2014).

A negligência no trânsito pode ser observada nas seguintes situações rotineiras:

- Pneus lisos (TACrimSP. 760.607/2, 6ª Câmara. rel. Juiz Penteado Navarro, j. 20-10-1993, RJDTACrim 20/41).

- Falta do uso do cinto de segurança ou do dispositivo de retenção (cadeirinha) para transporte de crianças;
- Falha no sistema de freios ou outro tipo de falha mecânica por falta de manutenção;

A imperícia corresponde à falta de capacidade, de conhecimento ou, no caso específico do trânsito, de habilitação para o exercício de dirigir um veículo. “Toda arte, profissão tem princípios e normas que devem ser conhecidos pelos que a ela se dedicam” (MARCÃO, p. 135, 2014).

Também há a responsabilidade do proprietário do veículo que, ao entregar ou permitir que outro condutor tome a direção, tem o dever de certificar-se de que o condutor seja maior de idade, esteja devidamente habilitado (possua CNH dentro da validade e sem impedimentos como suspensão ou cassação) e tenha condições psicomotoras para dirigir (influência de álcool ou outras drogas ou necessidade de próteses e adaptações no veículo).

4.3 OS CRIMES DE TRÂNSITO

O atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503/1997, descreve em 11 artigos os crimes de trânsito. Correspondem aos arts. 302 a 312:

Artigo 302: Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor;
Artigo 303: Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor;
Artigo 304: Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública;
Artigo 305: Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída;
Artigo 306: Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência;
Artigo 307: Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código;
Artigo 308: Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada;

Artigo 309: Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano;

Artigo 310: Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;

Artigo 311: Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano;

Artigo 312: Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz (BRASIL,1997).

Os arts. 302 e 303, que representam o homicídio culposo e lesão corporal culposa, são denominados “crimes materiais”. Já os denominados “crimes formais” são a fuga do local do acidente (art. 305) e fraude processual (art. 312). Dirigir sem habilitação (art. 309); com velocidade incompatível em determinados locais (art. 311); em estado de embriaguez (art. 306); praticando “racha” (ou “pega”), omissão de socorro, entrega de direção a pessoa inabilitada, doente etc., (arts. 308, 304 e 310); e desobediência a decisão sobre suspensão ou proibição de habilitação (art. 307) são considerados como crimes de mera conduta e de lesão (JESUS, p. 17, 2006).

Os delitos de trânsito, em geral, só podem ser praticados por determinadas pessoas, no caso, condutores de veículos, ou proprietários de veículos para o crime do artigo 310. A exceção fica por conta do crime do artigo 312 (fraude em caso de acidente), o qual não especifica o condutor ou proprietário como únicos possíveis autores.

O “racha” e a “embriaguez ao volante” são considerados “crimes de alto poder ofensivo” (JESUS, p. 17, 2006).

4.3.1 Embriaguez

O Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu como um dos princípios reitores a nortear o exercício do direito de dirigir veículos automotores a segurança viária, em desdobramento das garantias previstas nos arts. 5º e 6º da Constituição Federal, que elegem a segurança, respectivamente, como direito individual e social.

Nesta esteira, e reconhecendo os riscos naturais inerentes a atividade, potencializados que são por qualquer ato ou fato que reduza a capacidade

cognitiva ou psicomotora dos condutores, reconheceu o Código de Trânsito o risco potencial gerado pela ingestão de bebidas alcoólicas por aqueles que pretendem dirigir veículos automotores.

Mais do que riscos potenciais, estudos médicos demonstram a diminuição da capacidade psicomotora decorrente da ingestão de bebidas alcoólicas.

Diante disso, e primando pela garantia da segurança viária bem como pela proteção dos bens jurídicos expostos a risco pela atividade, a legislação de trânsito estabeleceu medidas constritivas de caráter administrativo, além de estabelecer a incriminação da conduta de dirigir embriagado.

Contudo, há que se ter em mente as distinções inerentes à cada aspecto das normas restritivas contidas na legislação.

Temos o conceito amplo de ato ilícito, que implicam naquelas condutas que são contrárias ao ordenamento jurídico ou que lesionam um direito protegido em lei. Assim, podemos falar em ilícitos civis, ilícitos administrativos e ilícitos penais, cada qual com características e consequências jurídicas próprias, podendo inclusive coexistir entre si e gerando cada qual efeitos próprios em sua esfera de atuação.

Quando pensamos na conduta de embriaguez ao volante, temos de plano dois aspectos da ilicitude da conduta. De um lado, temos os aspectos e consequências no âmbito do Direito Administrativo. De outro, temos todos os aspectos e consequência próprias da aplicação do Direito Penal e que, apesar de poderem coexistir, devem ser analisados de forma distinta (ROSA, 2013).

A embriaguez, alcoólica ou como resultado de ingestão de outra substância psicoativa, é sabidamente causa de alteração de comportamento humano.

A Organização Mundial de Saúde (2011) define a embriaguez como toda forma de ingestão de álcool que exceda ao consumo tradicional, aos hábitos sociais da comunidade considerada. Assim, a pessoa perde suas faculdades e não consegue executar suas funções com a responsabilidade devida.

Almeida (2008) demonstra que a embriaguez, ainda que inicial, causa alguns efeitos no indivíduo: limita o controle de seus músculos; altera as imagens produzidas pelos sentidos (o que causa, por exemplo, visão dupla); priva-o de sua prudência; torna-o ousado e impulsivo a enfrentar o perigo, para provar aos outros que está seguro e firme. O autor cita ainda que [...] estar sob influência de álcool não representa necessariamente estar embriagado. Em assim sendo, a embriaguez distingue-se do estado de influência alcoólica à medida que necessita para a sua caracterização a perda do governo de suas faculdades, ao ponto de se tornar incapaz para executar com prudência a função a que se consagra no momento, no caso a direção de veículo automotor. De tal sorte que essa incapacidade se manifesta com exposição a dano potencial a incolumidade de outrem, e o mero estado de influência de álcool não necessita para sua configuração dessa incapacidade ou falta de destreza das ações ou tarefas (ALMEIDA, 2008, p. 24).

No Brasil, um estudo de Hoffmann; Cruz; Alchieri (2004) apud Presa (2010) demonstrou que 24% dos acidentes de trânsito que ocorrem durante o dia são provocados pelo uso de álcool por parte dos motoristas. Quanto aos acidentes que ocorrem durante a noite, o número que envolve condutores embriagados ascende a 76%. Esses dados reafirmam o quanto a embriaguez é um fator intimamente relacionado à violência no trânsito, principalmente em períodos noturnos.

Dentre vários comportamentos frequentemente manifestados pelos motoristas alcoolizados, Rozestraten (1988) destaca como principais: a) aceitação de nível de risco superior ao normal; b) deteriorização da vigilância e da atenção; c) diminuição das capacidades visuais; d)

comprometimento do julgamento perceptivo de velocidade e de distâncias; e) afetação da capacidade cognitiva; f) aumento no tempo de reação; g) debilitação das capacidades envolvidas na coordenação sensório-motora. Ressalta-se ainda que o álcool não está relacionado apenas aos condutores. Cotidianamente, é comum que pedestres vítimas de atropelamento estejam sob influência de álcool ou substâncias análogas. Entretanto, Presa (2010) ensina que um motorista embriagado é mais perigoso que um pedestre, pois, enquanto este é uma vítima em potencial, aquele é o ocasionador de graves acidentes (Monografias Brasil Escola).

Os principais artigos do CTB que tratam da embriaguez (arts. 165, 276, 277 e 306) já sofreram pelo menos duas alterações significativas desde sua implantação em 1998. Primeiramente, para se determinar a embriaguez, adotou-se a concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue do condutor, o que o tornava impedido de dirigir um veículo automotor. Porém este limite dado pelos arts. 165 e 276 indicava apenas o teor máximo permitido para que não fosse constatada a infração administrativa (multa). O art. 306 criminalizava a condução veicular sob qualquer quantidade de álcool no sangue desde que houvesse, também, o chamado “perigo de dano”. Nas palavras do referido artigo: “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”. Ou seja, o causador de acidente, mesmo que houvesse ingerido pequena quantidade de álcool (inferior a 6 dg/l), incorreria na infração penal de alcoolemia caso expusesse alguém a perigo.

Era o pensamento de DAMÁSIO DE JESUS, ao ensinar que “a tipo delituoso do art. 306 exige apenas que o sujeito conduza veículo automotor de forma anormal, ‘sob influência de álcool’, não havendo limite legal, de modo que existe crime na hipótese, p. ex., de o sujeito dirigir um automóvel, irregularmente, sob a influência de cinco decigramas de substância etílica por litro de sangue” (*Embriaguez ao volante: a alteração do artigo 165 do Código de Trânsito e o nível de tolerância na ingestão de substância alcoólica ou de efeito análogo (Taxa de alcoolemia, Revista Magister, abr.-maio de 2006, p. 16 In: PINTO, p. 1002, 2009).*

Em 2006, com o advento da Lei 11.275, o limite máximo de grau alcoólico foi suprimido do CTB. Passou-se a considerar infração de trânsito conduzir veículo automotor com qualquer quantidade ingerida de álcool admitindo-se apenas uma pequena tolerância do próprio equipamento medidor. Além disso admitiu-se outros meios de prova previstos no direito, principalmente a prova testemunhal, para casos onde houvesse recusa do condutor a submeter-se ao teste do etilômetro (bafômetro). O crime do artigo 306 permaneceu inalterado.

Esta discussão, no entanto, encontrou-se superada após a Lei 11.705, de 19 de junho de 2008, que definiu o nível de concentração de álcool no sangue para que

se considere o motorista como “embriagado”. Adotou-se o parâmetro recomendado pela redação original dos arts. 165 e 276 do CTB para distinguir a infração administrativa da infração penal, ou seja, o motorista é considerado em “estado de embriaguez” quando estiver com uma concentração igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue, mas ainda assim continua proibido de dirigir se apresentar qualquer quantidade de álcool no sangue. Também quantificou o período de suspensão do direito de dirigir, que estava em branco, para 12 meses. “Em síntese: embriagado é assim considerado o motorista que, na condução de veículo automotor, estiver com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, na exata dicção da atual redação do art. 306 do CTB” (PINTO, p. 1002, 2009).

A alteração introduzida pela Lei 11.705, de 19 de junho de 2008, preservou o *caput* do art. 277 do CBT (com a redação dada pela Lei 11.275/2006), a saber: “Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob a suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado” (PINTO, p. 1002, 2009).

Essa Lei ficou conhecida como “Lei Seca”. Como também estava proibida a venda de bebidas alcoólicas ao longo de rodovias federais, o Brasil adotou medidas de tolerância zero com relação a bebidas associadas ao trânsito.

Pela nova regra, o Brasil passou a ter a legislação mais severa do mundo, só adotada por poucos países, entre eles o Qatar, onde o consumo de álcool é praticamente proibido, e a Coréia do Norte. No Japão são tolerados 3 dg, na França e na Alemanha são 5 dg, e no Reino Unido, 8 dg (Ambev, 2014, p. 56).

A Lei 12.760/12 e a Resolução do Contran nº 432, de janeiro de 2013, corrigiram alguns desacertos das leis anteriores e praticamente definiram nossa legislação atual, restringindo completamente a associação de bebida alcoólica e direção, e estipulando que não seria mais permitida qualquer quantidade de álcool por litro de sangue, ou seja, o índice de *Blood Alcohol Content* (BAC) tornou-se igual a zero.

Apesar de uma legislação mais severa é necessário que se destaque que o motorista não é obrigado a se submeter a qualquer teste (bafômetro, sangue) uma vez que é liberado de produzir prova contra si mesmo. Por direito constitucional

(liberdade individual do acusado, direito fundamental previsto no Art. 5º da Constituição Federal) da não autoincriminação, o motorista pode se recusar ao exame de sangue e ao teste do etilômetro.

Porém, se o motorista negar se submeter a esses exames, haverá a incidência do § 2º. Do art. 277 do CTB que autoriza o uso da prova testemunhal.

“A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas”. É dizer: o motorista não é obrigado a se submeter ao teste do chamado *bafômetro*, com base no princípio acima enunciado. Porém, a ausência dessa perícia, por si só, não induziria a atipicidade da conduta, que poderia ser demonstrada, na visão do legislador, por outros meios de prova como, v.g., a prova testemunhal, a exemplo do que prevê o art. 167. Do CPP (PINTO, p. 1003, 2009).

Por fim as leis 13.281/16 e 13.546/17 adotaram as mais recentes alterações relativas à alcoolemia nas leis de trânsito. A primeira institui o artigo 165-A que define a pena de multa para aquele que recusar-se a realizar o teste de etilômetro ou qualquer outro teste clínico. Essa multa tem o mesmo valor da multa relativa à embriaguez, valor este que foi dobrado. A última aumentou as penas para o homicídio culposo (art. 302) e a lesão corporal (art. 303) estando o motorista sob efeito de substância psicoativa, as quais passaram a ser de reclusão de dois a cinco anos, deixando o segundo de ser crime de menor potencial ofensivo.

4.3.2 Corrida, disputa ou competição - “Racha”

“Óbvio que, para a tipificação da conduta, a corrida, competição ou disputa não devem ser autorizadas” (PINTO, p. 1006, 2009).

A multa para quem participa de racha é a mesma que para quem dirige alcoolizado.

Com mais rigor será aplicada se houver atropelamento e morte em razão da corrida na rua, quando então será configurado homicídio doloso, com pena de até 10 anos de reclusão (Di Ciommo, 2016).

Num país com um índice de 45 mil mortes por ano no trânsito, não se pode acreditar que a morte decorrente de um racha corresponda a um acidente. Esse é

um crime de perigo à vida. Antes mesmo do CTB já era previsto pelo crime de direção perigosa do art. 34 da Lei das Contravenções Penais.

Os arts. 306, 308, 309 e 311 do CT criaram modalidades de crimes que, antes de sua vigência, amoldavam-se na contravenção de direção perigosa de veículo na via pública (art. 34 da LCP). Assim é que o “racha” (ou “pega”) enquadrava-se nesta disposição. Hoje, amolda-se ao art. 308 do CT. Outras modalidades de “direção perigosa” ainda se encontram definidas no art. 34 da LCP, com exceção dos fatos definidos nos arts. 306 e 311 do CT. (JESUS,p.187,2006).

É muito difícil admitir a tentativa para esse crime. Ele se consuma com o início da disputa.

A consumação do delito ocorre no momento em que se dá a corrida, disputa ou competição. Não se cogita da forma tentada: ou a ação é praticada e o crime se consumou ou ela representa um indiferente penal (PINTO, p. 1006, 2009).

A infração administrativa (arts. 174) admite sanção aplicada aos participantes e organizadores, porém o caput do art. 308 define o autor na posição de direção veicular. Entretanto entende-se que é um crime de concurso necessário pois uma disputa exige a existência de pelo menos dois competidores. Aliado a isso, também podem ser punidos como partícipes outros envolvidos no evento, mesmo que fora da direção do veículo, de acordo com o art. 29 do CP (concurso de pessoas).

O interesse tutelado por esta norma é a incolumidade pública (segurança do trânsito) e individual (física, vida). O elemento subjetivo do tipo é o dolo, o elemento normativo é a falta de autorização e o elemento espacial é a via pública. Seguindo o mesmo pensamento de Damásio de Jesus, entendo que, trata-se de um crime de mera conduta visto que o dano potencial a este tipo de atividade já está implícito na conduta do agente.

As penas foram severamente aumentadas pela Lei 12.971/2014. Para o delito simples a pena máxima passou para 3 (três) anos de detenção. Se como resultado houver lesão corporal grave ou morte as penas passam para reclusão de 3 (três) a 6 (seis) anos ou de 5 (cinco) a 10 (dez) anos, respectivamente. A princípio, tais penas foram postas equivocadamente, pois concorria com pena aumentada prevista no art. 302, § 2º (homicídio culposo) para os casos em que houvesse participação em “racha”. Esta, inclusive, era mais branda, sendo de reclusão de 2

(dois) a 4 (quatro) anos. Este parágrafo foi revogado em 2016, corrigindo-se a incongruência.

5 DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA

Este capítulo vai tratar da doutrina e jurisprudência de cada um dos 11 artigos considerados crimes de trânsito.

5.1 ARTIGOS 302 E 303

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302.

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. (BRASIL, 1997).

Não é considerada a existência de qualquer inconstitucionalidade no fato deste artigo impor pena maior ao homicídio culposo quando comparado a pena prevista no art. 121 § 3.º, do CP, uma vez que o dispositivo legal da Lei 9.503/97 procurou, de forma proposital, reprimir e penalizar com maior severidade, aqueles motoristas que agem com intenso grau de culpa, provocando alarmante número de acidentes (PINTO, 983-4, 2009).

Com relação a obrigatoriedade da pena de suspensão da habilitação, há duas visões quando o motorista é profissional: a primeira não o isenta porque sua

cominação decorre de expressa previsão legal; e, por outro lado, alguns doutrinadores veem como:

“Uma arbitrária restrição do direito ao livre exercício da profissão, vez que foge à competência discricionária concedida ao legislador ordinário na medida em que impede o exercício de uma profissão, ainda que por um determinado período, não por faltar qualificação ao profissional, mas unicamente por ter sido condenado pelo cometimento de uma infração criminal” (TJMG, ApCrim 1.013.02.046710-3, j. 22.05.2007, rel. Alexandre Victor de Carvalho In; PINTO, p.984, 2009).

O TJSC, em 21.05.1996, teve a mesma decisão baseada no fato de que, a pena de suspensão, afeta o direito de exercer a profissão e, conseqüentemente, prover sua subsistência e de sua família.

5.2 ARTIGO 304

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves. (BRASIL, 1997)

O primeiro dever de todo condutor de veículo é a prestação de socorro à vítima. Não há justificativa para a omissão, a passividade, e muito menos, a fuga ou retirada do local. Dar como justificativa a ordem emocional ou perturbação não afasta a responsabilidade. “[...] um dos pressupostos para a direção é a estabilidade ou autocontrole emocional do motorista” (*Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro*, São Paulo: RT, 5. ed., 2004, p. 506 In: PINTO, p. 994, 2009).

O Parágrafo único deve ser avaliado com bom senso. É, completamente injusto, punir o motorista que, após o acidente de trânsito, tenha o auxílio de uma ambulância que coincidentemente passava pelo local ou tenha sido acionada, por terceiros, para o atendimento. “Não faz sentido, parece-nos, punir o motorista até porque o atendimento por profissionais à vítima será muito mais eficaz do que deixar a um leigo essa tarefa. [...] Por vezes no afã de auxiliar, o leigo acaba prejudicando, quando não inviabilizando a recuperação do ferido” (PINTO, p. 995, 2009).

Desta linha de raciocínio, no caso de morte instantânea, não há porque exigir do motorista a prestação de socorro, bastando comunicar o fato às autoridades, assim como se houver risco de linchamento, considera-se prestado o socorro se o condutor, ao menos, ligar para o número de emergência e informar o ocorrido.

Outro dado a ser sopesado diz respeito à “justa causa”, mencionado no *caput* do artigo em exame. É dizer: o próprio legislador admite alguma hipótese em que se justifica a impossibilidade do agente em socorrer a vítima. Uma que pode ser lembrada é o risco que experimentaria caso insistisse nesse socorro. São conhecidas as tentativas de linchamento de motoristas por populares, que se seguem, na maioria das vezes, animadas pelo calor dos fatos e pela presença de diversos e potenciais *vingadores*, logo após a ocorrência de acidentes. Exigir-se do motorista em uma circunstância desta que coloque em risco a própria vida, para preservar a de terceiro, parece inaceitável, como, aliás, consignou aresto do Supremo Tribunal Federal (STF), anterior, é verdade, à entrada em vigor do CTB (PINTO, p. 995, 2009).

Cabe ressaltar que o CP já prevê o crime de omissão de socorro de modo mais genérico em seu artigo 135, com pena de detenção de 1 (um) a 6 (seis) meses. Com isso conclui-se que o condutor envolvido em acidente tem maior responsabilidade quanto ao socorro das vítimas, mas isso não isenta outras pessoas, que presenciem o ocorrido, do mesmo dever de assistência aos vitimados.

5.3 ARTIGO 305

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (BRASIL, 1997)

Este é consumado no momento da fuga do motorista, identificado no momento do acidente ou posteriormente, não faz diferença, o que se considera é a ineficácia de sua ação. “Cometido o crime anterior e verificando-se a fuga posterior, o agente responderá, em concurso material, pelos dois crimes” (PINTO, p. 996, 2009).

A posição doutrinária sobre este artigo, assim como nos arts. 302 e 303, apresenta opiniões divergentes. Há aqueles que consideram este artigo de constitucionalidade duvidosa, pois a figura penal em estudo é a única que censura a fuga. Pessoas que cometem roubo ou homicídio, por exemplo, ao fugirem do local

do crime, não cometem outro ilícito. Segundo esses doutrinadores, a permanência no local só serve para “fazer prova contra si mesmo” e ninguém tem o dever de se autoincriminar. O auxílio a uma vítima de trânsito já está previsto no artigo 304.

Para outros doutrinadores, no entanto, um motorista que atropela um pedestre e se evade do local do acidente, no intuito de eximir-se da responsabilidade pelo evento, comete o delito descrito no art. 305, do CTB.

O objetivo da norma em questão é coibir aqueles motoristas que fogem à responsabilidade civil ou criminal, bem como possibilitar sua posterior responsabilização. Sendo assim, o condutor responsável pelo sinistro tem obrigação de permanecer no local dos fatos, a fim de facilitar sua identificação. (TJSP, Ap. Crim. 852365.3/4, j. 28.03.2007, rel. Penteado Navarro In. PINTO, p997,2009).

5.4 ARTIGO 306

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (BRASIL, 1997)

“Francamente preocupado com a segurança no trânsito, não poderia mesmo o legislador deixar de punir a conduta daquele que, embriagado (ou sob influência de substância de efeitos análogos), conduz veículo automotor” (PINTO, p. 998, 2009).

A grande discussão da doutrina corresponde a, se o crime em exame seria de perigo abstrato, concreto ou de mera conduta.

Para que se analise melhor a natureza de crime de perigo, convém que se atente ao ensinamento de ALIC BIANCHINI, que afirma

“duas são as espécies de crimes de perigo: *crimes de perigo concreto* e *crimes de perigo abstrato*. A distinção entre elas não recai no grau de perigo apresentado, mas na efetivação do perigo, que, no primeiro caso exige uma comprovação real [no caso da embriaguez ao volante, dirigir em alta velocidade ou em ziguezagues, por exemplo] e, no segundo, é presumido, dispensando prova de sua existência” (*Pressupostos Materiais da Tutela Penal*, São Paulo: RT, 2002, p. 66 In: PINTO, p. 999, 2009).

Portanto, para alguns doutrinadores, é um equívoco relacionar o delito de embriaguez ao volante como de perigo abstrato, no qual há o pressuposto da ocorrência do perigo pelo simples fato do motorista encontrar-se em “estado de embriaguez”. A conclusão a que se chega é que o delito ficará demonstrado de acordo com os seguintes requisitos: “1) condução de veículo automotor; 2) na via pública; 3) motorista sob influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência” (PINTO, p. 1000, 2009).

“O artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro incrimina a conduta “conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade alheia” [redação anterior à lei 11.705/2008]. Tal delito, à evidência, não é de perigo abstrato. Logo, não basta a comprovação de que o autor dos fatos estava embriagado. Também será necessário comprovar que sua conduta, em tese, colocou em perigo o bem jurídico tutelado pela norma penal, no caso a incolumidade alheia” (TJSP, SER 01048036.3/8-0000-000, j. 13.02.2008, rel. Breno Guimarães In: PINTO, p. 1001, 2009).

Com o advento da Lei 11.705, de 19 de junho de 2008 que limitou o nível de concentração de álcool por litro de sangue, o motorista que apresenta uma concentração igual ou superior a seis decigramas por litro é considerado embriagado e, se envolvido em acidente, deverá ser submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame, homologados pelo CONTRAN, para certificação de seu estado. Mas, como já exposto no item de Embriaguez, ele pode se recusar por não ser obrigado a produzir prova contra si mesmo.

Também, já exposto acima, a Lei 12.760, em sua Resolução 432, de janeiro de 2013, restringiu completamente a associação de bebida alcoólica e direção, estipulando que não mais seria permitida qualquer quantidade de álcool por litro de sangue.

Desses defeitos da antiga Lei Seca, o mais grave foi estipular uma quantidade mínima de álcool para caracterização do delito de embriaguez ao volante, tornando-a, assim, ineficaz no aspecto criminal. Isto porque, ao se determinar um nível de álcool no sangue (seis ou mais decigramas) para ocorrência do crime, restringiu-se a sua prova ao exame de alcoolemia (de sangue) e do bafômetro (etilômetro), únicos testes capazes de precisar esses valores estabelecidos. Esse inclusive foi o entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça em recente decisão, fato este que também contribuiu para a aceleração do processo legislativo em questão. Além do mais, com base na Constituição Federal e na Convenção Americana sobre Direitos Humanos, nenhum condutor era obrigado a se submeter aos dois referidos testes, consistindo a recusa em uma garantia inerente a todo cidadão.

Diante desses fatos, a Nova Lei Seca suprimiu a exigência dos seis ou mais decigramas de álcool por litro de sangue para configuração do crime de embriaguez ao volante. A partir de agora, essa conduta passa a ser tão somente “conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”. Por seu turno, a nova legislação elencou diversos meios de prova através dos quais poderá ser comprovada a embriaguez, tais como o teste de alcoolemia, exames clínicos, perícias, vídeos e prova testemunhal (OLIVEIRA).

A grande questão está na tipificação do crime. Faz-se necessário a observação de que o motorista demonstrava estar sob os efeitos de álcool por conta de atitudes, tais como: não apresentar controle total sobre o veículo; realizava manobras consideradas perigosas, que colocavam em risco a segurança viária; mesmo sem a percepção desses sinais, seu exame clínico, apresentasse resultados que comprovassem o perigo, capaz do dano potencial exigido neste tipo de delito e, se os exames comprovem a existência de álcool no sangue do condutor, é necessário que se tenha certeza de que houve uma intoxicação aguda suficiente para acarretar as conseqüentes perturbações que o impediriam de dirigir, sem risco à segurança do trânsito (PINTO, p. 1004, 2009).

Ainda a se considerar: o crime de homicídio do art. 302 decorrido de acidente que teve como causa a embriaguez do condutor ainda será culposo?

O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor (art. 302 do CTB) prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção ante a embriaguez alcoólica eventual. A embriaguez alcoólica que conduz à responsabilização a título doloso é apenas a preordenada, comprovando-se que o agente se embebedou para praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo.[...] A doutrina clássica revela a virtude da sua justeza ao asseverar que ‘O anteprojeto Hungria e os modelos em que se inspirava resolviam melhor o assunto. O artigo 31 e §§ 1.º e 2.º estabeleciam: ‘A embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos, ainda quando completa não exclui a responsabilidade, salvo quando fortuita ou involuntária. § 1.º Se a embriaguez foi intencionalmente procurada para a prática do crime, o agente é punível a título de dolo; § 2.º Se, embora não preordenada, a embriaguez é voluntária

e completa e o agente previu e podia prever que, em tal estado, poderia vir a cometer crime, a pena é aplicável a título de culpa, se a este título é punível o fato' (Guilherme Souza Nuccii, *Código Penal Comentado*, 5. ed. ver. Atual. e ampl., São Paulo, RT, 2005, p. 243; STF, HC 107.801/SP, 1.^a T., rel. Mina. Cármen Lúcia, rel. p/ acórdão Min. Luiz Fux, j. 6-9-2011, *DJe* 196, de 13-10-2011, RJTJRS 283/29 In: MARCÃO, p. 56, 2015).

Age com dolo eventual o agente que, após ingerir bebida alcoólica, imprime velocidade incompatível com o local, apesar dos reclamos de ocupantes do veículo que chamaram sua atenção para o iminente risco de acidente, provocando a morte de duas pessoas e ferimento em outras quatro (TJAC, SER 2006.002182-0, CCrim, rel. Des. Francisco Praça, j. 1º-3-2007, RT 864/597 In: MARCÃO, p. 57, 2015).

Com relação a estar sob influência de substância psicoativa cumpre à União definir o que se considera como a mesma. Porém o uso de cocaína, maconha, lança-perfume etc., também se considera na configuração da prática do delito. Sua comprovação depende de testemunha e/ou exames clínicos.

5.5 ARTIGO 307

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação. (BRASIL, 1997)

Tal decisão, por exigência, deverá ter transitado em julgado. Se considerada decisão judicial, com uma pendência de recurso, e o motorista é flagrado neste meio tempo, o tipo penal não se aperfeiçoa. Já se for uma decisão administrativa, condenada pelo agente, como no caso do uso de mandado de segurança, "o crime somente restará configurado após o trânsito em julgamento da decisão proferida no *writ*" (PINTO, p. 1005, 2009).

Somente será considerado delito quando o agente, embora esteja impedido por qualquer uma das decisões citadas no parágrafo anterior, dirija.

Com relação ao Parágrafo único, faz-se necessário, no entanto, que ocorra uma efetiva intimação do condenado e, após 48 horas dessa intimação, há a caracterização da omissão e, conseqüentemente, a prática do delito.

Segundo dispõe o § 1.º do art. 293 do CTB, “transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária em 48 (quarenta e oito) horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação”. Aquele “que, sem embargo dessa determinação, se mantém inerte, incorre, automaticamente, nesta conduta delituosa” (PINTO, p. 1005, 2009).

Segundo o Detran/PR, ao final de 2016 havia cerca de 85 mil motoristas com a carteira de habilitação suspensa. Mas na realidade poucos destes condutores punidos cumprem o prazo da suspensão antes de voltarem a dirigir. Com isto, o crime do artigo 307 torna-se algo bem comum. O entendimento judicial predominante é de que a suspensão imposta pelo órgão de trânsito (Detran) é suficiente para caracterizar o ilícito da violação. Porém, em alguns lugares, o Ministério Público entende que esta suspensão deve decorrer de decisão judicial. Em Paranaguá/PR, por exemplo, este crime praticamente não ocorre, pois, a suspensão judicial é muito menos frequente. Tal disparidade acaba sendo prejudicial aos usuários e atenta contra o princípio da segurança jurídica.

Outra incoerência encontrada no CTB diz respeito à cassação da CNH. Administrativamente a punição de cassação é hierarquicamente superior à suspensão, porém o artigo 307 não contemplou explicitamente a violação da cassação da CNH. Desse modo, motoristas com a carteira cassada estão sujeitos à pena de multa, mas não incorrem em crime de trânsito (exceto se houver o perigo de dano) gerando impunidade e injustiça.

5.6 ARTIGO 308

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada:

Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Se da prática do crime previsto no caput resultar lesão corporal de natureza grave, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.

§ 2º Se da prática do crime previsto no caput resultar morte, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem

assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão de 5 (cinco) a 10 (dez) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo. (BRASIL,1997)

Este é o delito correspondente ao “racha”.

Quando ocorre em uma via pública, segundo a jurisprudência “é crime de perigo concreto e necessita de demonstração da potencialização lesiva do ato para sua configuração” (STJD, REsp 585.345-PB, j. 16.12.2003, rel. Min. Felix Fischer, DJ 16.12.2004, p. 342 In: PINTO, p. 1007, 2009).

5.7 ARTIGO 309

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa (BRASIL,1997).

Segundo as Cortes Superiores a direção de veículos automotores sem habilitação pode constituir crime, nos termos deste artigo, ou infração administrativa, conforme o art. 162, I, do CTB dependendo da ocorrência ou não de perigo concreto de dano.

Após a edição do novo CTB, o ato voluntário de dirigir um veículo automotor sem a posse da Carteira de Habilitação recebeu um novo tratamento jurídico (antes era considerado uma contravenção penal) com um novo conceito: “ (a) se tal postura não acarretar efetivo perigo de dano, com demonstração objetiva dessa potencialidade, o fato consubstancia mera infração administrativa; (b) se demonstrado o perigo, o fato é definido como crime (art. 309) ” (PINTO, p. 1009, 2009).

É neste crime que se enquadra o condutor que dirige com CNH cassada. Aquele que tem a CNH suspensa, pelo simples ato de dirigir, pode ser punido pelo crime do art. 307. Por outro lado, o motorista que teve a CNH cassada só será punido, pelo art. 309, se restar comprovado que havia um dano em potencial.

5.8 ARTIGO 310

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor à pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa (BRASIL,1997).

Pode ser considerado “crime de mera conduta, não importando se houve ou não, no caso concreto, perigo” (TJRS, ReCrim. 71001539998, j. 21.01.2008, Turma Recursal Criminal, rel. Clademir José Ceolin Missaggia In PINTO, p. 1013, 2009).

Em outros casos é considerado crime de perigo. Só é aceito na modalidade dolosa e com o chamado “perigo de dano” comprovado:

O delito do art. 310 do CTB, admite tão somente a modalidade dolosa para sua configuração, fazendo-se necessário ainda, para a caracterização do crime, a comprovação da ofensa ao bem tutelado, ou seja, deve ocorrer a exposição de dano potencial à incolumidade pública, criada pelo motorista não habilitado na condução anormal do veículo, o que no caso dos autos, não ocorreu” (TJSC, ApCrim 125/05, Turma Recursal Criminal, j. 29.05.2006, rel. Cláudio Valdyr Helfenstein In PINTO, p. 1013, 2009).

Na hipótese de ser cometido, por exemplo, um crime de homicídio culposo ou lesão corporal culposa em decorrência da entrega do veículo a pessoa não habilitada ou sem condições físicas ou mentais de dirigir, o delito em estudo fica absorvido pelos outros crimes dos arts. 302 e 303 do CTB. Assim, aquele que entregou o veículo responderá pelo crime culposo, praticado em co-autoria com o motorista, quando imputável. Se inimputável o condutor, aquele que lhe confiou o veículo responderá, isoladamente, pelo delito culposo (PINTO, p. 1013, 2009).

5.9 ARTIGO 311

Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa (BRASIL,1997).

Trafegar em velocidade incompatível com a segurança é diferente de exceder o limite de velocidade máxima permitida. Para se constatar o excesso de velocidade é necessário que a via esteja devidamente sinalizada e que o agente de trânsito faça a medição através de instrumento aferido de radar. Para configuração do crime do art. 311, por vezes somente a prova testemunhal já seria suficientemente aceita pelo magistrado.

Para a maioria da doutrina este crime de trânsito só pode ser caracterizado se a má condução for gerada pela velocidade incompatível. Quando o perigo gerado decorre de um avanço de sinal ou desrespeito à faixa de pedestres, por exemplo, devemos recorrer novamente ao art. 34 da LCP.

No outro sentido:

Velocidade incompatível, demonstrado, quando o motorista ultrapassou vias preferenciais, sem parar em sinalizadas desfavoráveis, havendo movimento de pessoas (Turmas Recursais do RS, RCrim 71001379502, TRCrim, rela. Juíza Nara Leonor Castro Garcia, j. 3-9-2007 In: MARCÃO, p.266, 2015).

5.10 ARTIGO 312

Art. 312. Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:
Penas - Detenção, de seis meses a um ano, ou multa.
Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

A inovação tem que ser apta a enganar. Segundo o CTB é dever do condutor envolvido em acidente com vítima, preservar o local (art. 176). Para acidentes sem vítimas o dever dos envolvidos é de adotar providências para retirar os veículos da via (art. 178). Portanto a existência de vítima resultante do acidente é um pressuposto deste crime.

“Contraditória é a decisão que absolve o acusado de homicídio culposo por falta de provada autoria do atropelamento e morte da vítima e o condena por fraude processual, consistente em ter mandado lavar o veículo no dia seguinte ao dos fatos, inovando o estado da coisa para induzir a erro o juiz” (TJSP, rel. Cunha Bueno, RT 543/349 In: PINTO, p. 1016, 2009).

6 UM POUCO DA ESTATÍSTICA DOS ACIDENTES E CRIMES DE TRÂNSITO

FIGURA 1 – DADOS SOBRE ACIDENTES

Acidentes:

- Brasil: 45 mil mortes/ano (incluindo óbito após 72 hs do acidente, oficialmente gira em torno de 40.000 mortes/ano segundo o Ministério da Saúde)
- 376.589 mil feridos/ano.
- Mais de 1 milhão de acidentes/ano.
- Prejuízos materiais em mais de 5 bilhões de dólares.
- Prejuízos Sociais em mais de 5 bilhões de dólares.
- O Governo gasta em média R\$ 90.000,00 com vítima não fatal de acidente de trânsito. Nos casos de morte esse valor sobe para R\$ 550.000,00, segundo dados do IPEA)
- A cada 22 minutos, morre uma pessoa em acidente de trânsito.
- A cada 57 segundos acontece um acidente de trânsito.
- 75% dos acidentes ocorrem com tempo bom, 68% nas retas e 61% durante o dia.
- Acidente de trânsito é o segundo maior problema de saúde pública do País, só perdendo para a desnutrição.
- 377 mil acidentes com vítimas.
- 60% dos feridos no trânsito ficam com lesões permanentes.
- Em 40 mil acidentes com veículos de duas rodas, aconteceram 24 mil mortes.
- Para cada 10.000 veículos, morrem 7 pessoas no Brasil e 1,5 no Japão.
- Em 70% dos casos de acidentes com mortes, o fator álcool estava presente, mesmo sem configurar embriaguez.

FONTE – DETRAN/PR

Nota-se que os acidentes de trânsito são um enorme problema de saúde pública. O número de vítimas ainda é muito elevado e, conseqüentemente, o gasto público também o é. Outro dado alarmante é a presença do fator álcool em 70% dos acidentes com mortes. Uma conscientização geral neste sentido ajudaria muito para a redução de vítimas de acidentes.

FIGURA 2 - MORTOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO



FONTE - VIAS-SEGURAS.COM

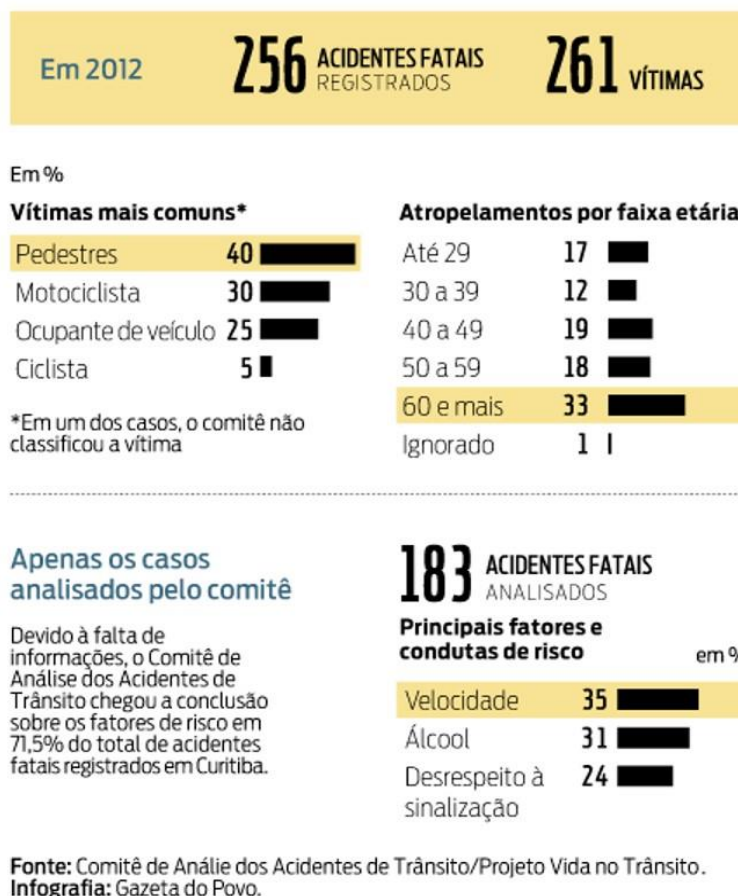
Aqui há um pouco de esperança com relação ao percentual de mortes no trânsito brasileiro. Do gráfico pode ser observado que do ano de 2014 para o ano de 2015 houve um decréscimo de 37,6%.

São dados importantes, pois mostram que com o advento da implantação da Lei Seca houve uma considerável queda no número de mortos em acidentes de trânsito. Demonstra mais uma vez a relação que existe entre álcool na direção e morte.

FIGURA 3 - NÚMERO DE ACIDENTES PROVOCADOS POR VELOCIDADE E/OU EMBRIAGUEZ

MISTURA PERIGOSA

Em termos percentuais, o excesso de velocidade foi o principal fator de risco relacionado às mortes de trânsito em 2012 — seguido de perto pela combinação álcool e direção. Elo mais frágil, o pedestre foi a principal vítima dos 256 casos registrados e o idoso é a faixa etária mais vulnerável.

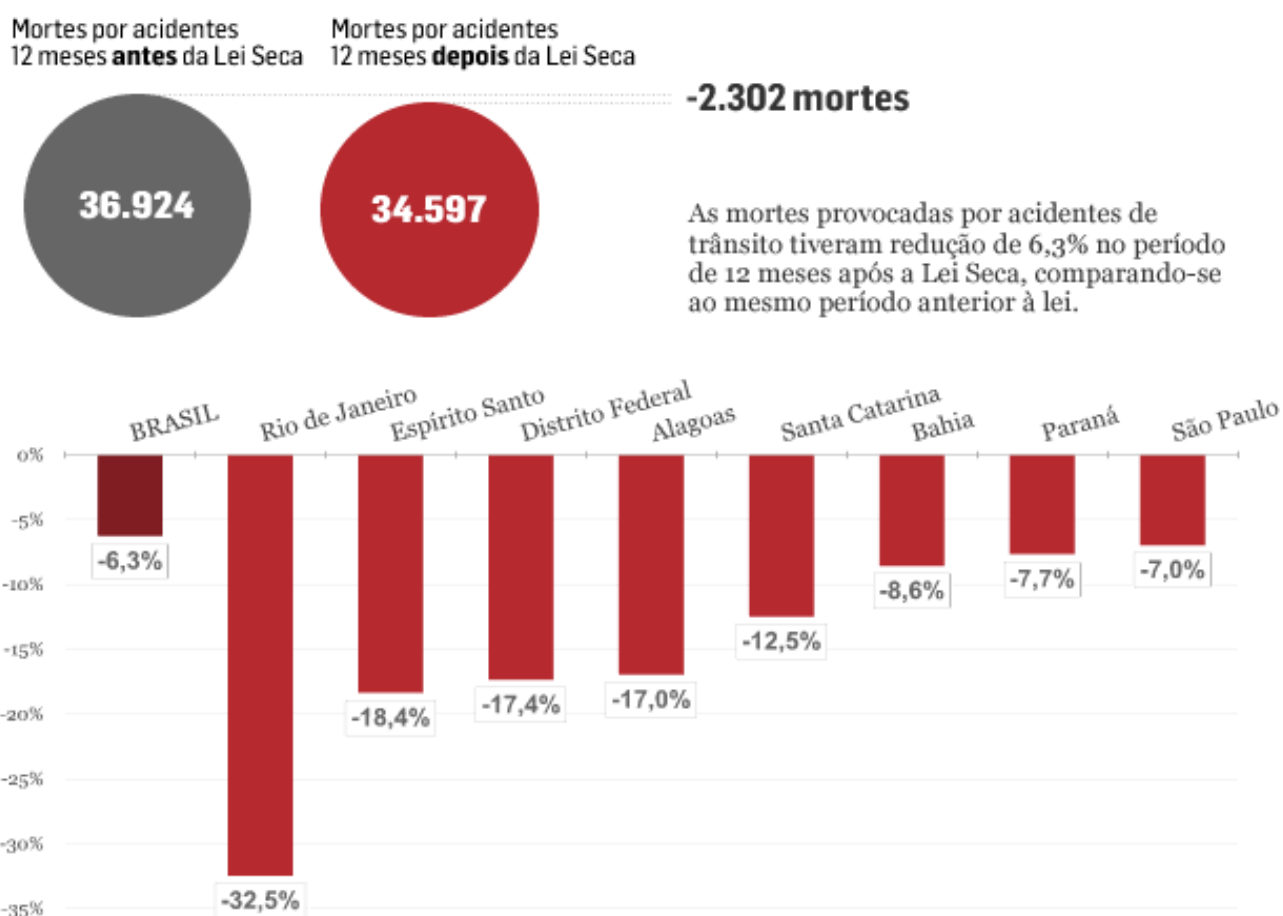


FONTE - GAZETA DO POVO.COM.BR

A figura acima mostra que velocidade excessiva e uso de álcool, em 2012, continuaram sendo as principais causas de morte no trânsito. Vale lembrar que para cada morte no trânsito há uma provável ocorrência do crime do artigo 302 do CTB e para cada vítima, do crime do artigo 303. Além disso muitos desses acidentes causados pelo excesso de velocidade podem estar relacionadas a uma situação análoga àquelas previstas no crime do artigo 308 (“racha”).

FIGURA 4 - BALANÇO DE UM ANO DE LEI SECA

BALANÇO DE UM ANO DE LEI SECA



Fonte: Ministério da Saúde / Arte: estação.com.br

FONTE - MULTCARPO.COM.BR

A Figura 4 apresenta o resultado extremamente positivo, após a adoção de apenas um ano, da Lei Seca: redução de, aproximadamente, 6,3% no Brasil inteiro.

FIGURA 5 - TESTES/AUTUAÇÕES/PRISÕES/PESSOAS FISCALIZADAS EM ALCOOLEMIA

	2013	2014	Variação %
Testes Alcoolemia	1.515.165	1.529.396	0,9%
Autuações Alcoolemia	38.900	34.281	-11,9%
Prisões Alcoolemia	11.810	8.461	-28,4%
Pessoas Fiscalizadas	7.170.917	7.263.051	1,3%

FONTE - DIA A DIA

Estes números são da Polícia Rodoviária Federal. A Figura 5 mostra que o número de pessoas fiscalizadas e submetidas ao teste de alcoolemia permaneceu constante, enquanto o número de autuações e prisões, principalmente este segundo item, tiveram uma queda razoável. Aliada à queda do número de óbitos da figura anterior percebe-se que o rigor da lei inibiu parte dos condutores que costumavam beber e dirigir e, conseqüentemente, provocavam acidentes.

CONCLUSÃO

O Brasil apresenta acidentes de trânsito com números de óbitos e/ou que resultam em mutilações e perda de movimentos nos acidentados, que geram aposentadorias por invalidez em pessoas no auge da sua capacidade produtiva, tão elevados que podem ser comparados a uma guerra que não tem fim.

Considerando a ocorrência de mais de 1.000.000 de acidentes por ano (dados do Detran/PR) no Brasil, podemos, através de um cálculo simples concluir que são registrados por dia cerca de 2.740 acidentes, ou seja, quase 2 acidentes por minuto. Lembro ainda que muitos acidentes não fazem parte deste cálculo oficial, ou porque os envolvidos não optaram por fazer o registro ou as autoridades não foram informadas.

Buscando revogar uma quantidade abundante de normas jurídicas antiquadas, e por conta da ineficácia ou pela exagerada complacência, entrou em vigor o atual Código de Trânsito Brasileiro, uma lei extensa, com mais de trezentos artigos, que procurou tratar de todos os detalhes, desde a estrutura dos órgãos de fiscalização até as sanções penais, como visto ao longo desta monografia.

Em setembro desse ano o atual Código Brasileiro de Trânsito completa vinte anos. Apesar de ser considerada boa por especialistas da área, a legislação ainda não tem sido suficiente para tirar o Brasil da triste estatística apresentada no Capítulo 6 desta.

O que foi exposto ao longo desta monografia mostra que o Brasil tem, atualmente, “um bom código”. Código que foi resultado de muitos estudos, muitas discussões no Congresso Nacional para chegar àquele que atendesse o clamor da população por maior segurança viária. Certamente a inclusão nele dos chamados “crimes de trânsito”, com punições mais rigorosas, foi o grande diferencial deste Código.

Mas, infelizmente, ainda há falta de educação no trânsito, falta investimento em fiscalização e há um enorme menosprezo aos meios de proteção ao pedestre, ciclista e motociclista.

Quando se fala de educação é dizer: “O motorista está ciente do perigo do uso de celular ao volante, mas continua usando. Sabe que não deve ultrapassar o limite de velocidade, mas, se não tem radar, ele excede o limite, e, sabendo da presença do radar, ele diminui a velocidade. Ele sabe que não deve beber e dirigir,

mas o faz confiante que está consciente o suficiente para não provocar qualquer acidente. Ele sabe que não deve emprestar o carro para o filho ou sobrinho ou neto ou outro parente que não possui carteira de habilitação, mas empresta. Afinal é só uma volta! O que pode acontecer? ”.

Infelizmente não existe lei que consiga modificar essa “falta de educação”. “Os adultos que hoje trafegam gerando perigo ou dano à incolumidade pública são aquelas mesmas crianças que corriam aos berros entre as mesas nos restaurantes, enquanto seus pais sorriam indiferentes; as mesmas que enfrentavam os professores do ensino fundamental em tom hostil e pedante” (GURGEL, 2017).

Para tentar amenizar o governo decidiu por uma fiscalização mais rigorosa, altíssimas multas, perda da carteira de habilitação, apreensão do veículo, majoração das penas privativas de liberdade, vedação de certos benefícios penais e maior rigor no que diz respeito ao procedimento criminal.

Porém, o grande problema, ainda é a impunidade! O novo Código não admite o crime doloso, somente o culposo.

A grande discussão continua sendo entre culpa e dolo eventual como visto no item 4.1 desta monografia. Obviamente ninguém, ao dirigir alcoolizado, sai com a intenção de matar alguém. Ele é considerado culpado por imprudência. Paga a multa e volta a dirigir no outro dia.

O faz concluir que o novo Código, ainda, não pune o motorista adequadamente.

Algumas tragédias acabam ganhando grande repercussão e comoção social. Um bom exemplo recente é o caso de um político que se envolveu em um acidente de trânsito que resultou na morte de duas pessoas em 07 de maio de 2009. Em 28 de fevereiro de 2018 ele foi condenado pelo Tribunal do Júri por homicídio doloso com pena de 9 anos e 4 meses de reclusão. O destaque nesse processo é o reconhecimento do dolo eventual devido à alta velocidade em que se encontrava no momento do acidente, totalmente incompatível com o local. Sendo assim o crime praticado passou a ser o homicídio do artigo 121 do CP. Embora já houvesse jurisprudência no mesmo sentido, sem dúvida há, aqui, um marco na interpretação da lei que pode interferir positivamente no comportamento dos motoristas. Mas para que fosse possível a aplicação de pena rigorosa, foi necessário desqualificar a conduta do tipo crime de trânsito.

Com relação ao policiamento: seu trabalho é muito dificultado pela própria Constituição Brasileira que, para proteção do cidadão, o faz se recusar ao teste do bafômetro para “não se acusar”! Com o advento dos smartphones e seus aplicativos, há aplicativo que coloca o motorista a par de onde está havendo uma barreira de fiscalização policial. É certo que, aquele condutor infrator ou aquele que tem alguma pendência com a justiça fará uso dessas ferramentas para se esquivar da fiscalização.

Finalmente, pode-se afirmar que a “tolerância zero” reduziu, consideravelmente, o número de acidentes. Os números comprovam que o principal vilão da segurança no trânsito é combinação de ingestão de bebida alcoólica e direção. Logo, o rigor do artigo 306 do CTB é nossa maior esperança na mudança de comportamento dos motoristas.

REFERÊNCIAS

APÓLICE. **Quase 500 mil pessoas se tornam vítimas do trânsito todos os anos.** 17 de novembro de 2016. Disponível em: <http://www.revistaapolice.com.br/2016/11/quase-500-mil-pessoas-se-tornam-vitimas-do-transito-todos-os-anos/>. Acesso em 15 nov. 2017.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Código de Trânsito Brasileiro:** comentário. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=42&artigo=298>. Acesso em 06 ago. 2017.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal.** V. 1, 13. ed. atual. São Paulo: Saraiva 2008.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro:** instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm/. Acesso em 10 nov. 2018.

BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm/. Acesso em 10 nov. 2018.

BRITO, Anderson N. S. **Lei Seca:** Leis 11.705/2008 e 12.760/2012. Disponível em: <http://www.multcarpo.com.br/leisecabrasileira/>. Acesso em 14 nov. 2017.

CAETANO, Érica. **Lei Seca.** Disponível em: <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/curiosidades/lei-seca.htm>. Acesso em 10 nov. 2017.

CARDOSO, Luiz Eduardo. **Sistema Nacional de Trânsito.** Disponível em: http://www.ctbdigital.com.br/artigos/lcardoso_SNT.pdf. Acesso em 13 ago. 2017.

CARVALHO, Jonathas. **Aula sobre Métodos e Técnicas de Pesquisa.** Disponível em: <http://pt.slideshare.net/JonathasCarvalho/aula-sobre-mtodos-e-tnicas-de-pesquisa>. Acesso em 23 ago. 2017.

DIA A DIA. **Polícia Rodoviária Federal registra queda de mortes no trânsito.** Publicado em 9 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://amazonasatual.com.br/policia-rodoviaria-federal-registra-queda-de-mortes-no-transito/>. Acesso em 17 nov. 2017.

EBAH. **CTB - comentado e anotado.** Disponível em: <http://www.ebah.com.br/content/ABAAAfM6AAH/ctb-comentado-anotado?part=26>. Acesso em 20 out. 2017.

Di CIOMMO, Regina. **Rachas e a segurança no trânsito.** Publicado em: 01/10/2016. Disponível em: <https://www.seguroauto.org/rachas-e-seguranca-no-transito/>. Acesso em 15 nov. 2017.

DOUTOR MULTAS. **O Que Você Deve Saber Sobre os Crimes de Trânsito do CTB**. Disponível em: <https://doutormultas.com.br/crimes-de-transito/>. Acesso em 11 nov. 2017.

DATASUS. **Estatísticas do Ministério da Saúde**. Disponível em http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisti_est_do_ministerio_da_saude. Acesso em 15 nov. 2017.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A História do Trânsito e sua Evolução**. 24 p. Monografia (Especialização em Gestão, Educação e Direito de Trânsito). Faculdade Dom Bosco, Joinville, 2012.

FUHRER, Maximilianus Cláudio Américo. **Resumo de Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2006.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1994. Disponível em: <http://comofazerumtcc.blogspot.com.br/p/tipos-de-pesquisa.html>. Acesso em 23 ago. 2017.

GURGEL, Sergio Ricardo do Amaral. **Os 20 anos do Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <https://canalcienciascriminais.com.br/20-anos-codigo-de-transito/>. Acesso em 20 nov. 2017.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito: infrações e crimes**. Campinas: Millennium, 2000.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles; FRANCO, Francisco Manoel de Mello. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

JESUS, Damásio E. **Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997)**. 6. ed. rev. E atual. São Paulo: Saraiva, 2006.

MACIEL, Silvio. **Contravenções Penais (1-13). Decreto-Lei 3.688, 03.10.1941**. In: Vários, autores. **Legislação criminal especial**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009.

MARCÃO, Renato. **Crimes de trânsito: anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei n. 9.503, de 23-9-1997**. 5 ed. rev. ampl. e atual. De acordo com a Lei n. 12.971/2014. São Paulo: Saraiva, 2015.

MARCHIORI, Raphael. **Álcool e velocidade causam 65% das mortes no trânsito**. Gazeta do Povo On-Line, Curitiba, 28 ago. 2013. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/alcool-e-velocidade-causam-65-das-mortes-no-transito-caqaqo704vrda8j9eukewtnbi>. Acesso em 15 nov. 2017.

MOLETA, Paulo. **A origem do trânsito e do CTB**. Uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito. Disponível em: <http://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>. Acesso em 10 out. 2017.

MONOGRAFIAS BRASIL ESCOLA. **Trânsito seguro, via de mão dupla**: estudo sobre a violência no trânsito de Belo Horizonte, suas causas e formas de combate. Disponível em: <http://monografias.brasilecola.uol.com.br/direito/transito-seguro-via-mao-dupla-estudo-sobre-violencia-no-transito.htm>. Acesso em 15 nov. 2017.

OLIVEIRA, André Abreu de. **Nova Lei Seca**: corrigiu-se afinal os equívocos da lei anterior? Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12662. Acesso em 11 nov. 2017.

OLIVEIRA, Suzana Luzia de. **Dolo eventual e culpa consciente nos delitos praticados na direção de veículo automotor**. Monografia apresentada ao Curso de Direito do Centro de Ciências Jurídicas e Sociais. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2011.

PINTO, Lúcia Bocado Batista; PINTO, Ronaldo Batista. **Trânsito**: Lei 9.503, 23.09.1997. In: Vários, autores. **Legislação criminal especial**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009.

PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO. **O Trânsito Brasileiro**. Disponível em: http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=118. Acesso em 03 ago. 2017.

ROSA, Emanuel Motta da. **Embriaguez ao volante. Aspectos penais e administrativos. Art. 306 do ctb e reso**. Disponível em: <https://emanuelmotta.jusbrasil.com.br/artigos/121943609/embriaguez-ao-volante-aspectos-penais-e-administrativos-art-306-do-ctb-e-reso>. Acesso em 15 nov. 2017.

SOUSA, Edu Pereira de. **Dolo eventual e culpa consciente nos homicídios no trânsito causados na embriaguez**. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/44531/dolo-eventual-e-culpa-consciente-nos-homicidios-no-transito-causados-na-embriaguez>. Acesso em 18 ago. 2017.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. Comissão de Normalização de Trabalhos Acadêmicos. **Normas para elaboração de trabalhos acadêmicos**. Universidade Federal do Paraná, Comissão de Normalização de Trabalhos Acadêmicos. Curitiba: Editora UFPR, 2009.

VILELA, Fabiana Silva. **Histórico do Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://domtotal.com/direito/pagina/detalhe/38721/historico-do-codigo-de-transito-brasileiro>. Acesso em 28 ago. 2017.