



UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS
Faculdade de Direito e Relações Internacionais
Curso de Direito - FADIR

Jéssica Lima Neto

**A Constitucionalidade do Artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro ante
o Princípio da Solidariedade**

Dourados - MS
2018

Jéssica Lima Neto

**A Constitucionalidade do Artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro ante
o Princípio da Solidariedade**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao
Programa de Graduação da Universidade Federal da
Grande Dourados – UFGD – como requisito parcial
para a obtenção do Grau de Bacharel em Direito sob a
orientação do Prof. Me. Éverton Gomes Correa.

Fevereiro – 2018

Dourados



ATA DE DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Em 02 de fevereiro de 2018, compareceram para defesa pública do Trabalho de Conclusão de Curso, requisito obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Direito o (a) aluno (a) **Jéssica Lima Neto** tendo como título "**A Constitucionalidade do Artigo 305 do Trânsito Brasileiro anti o Princípio da Solidariedade**".

Constituíram a Banca Examinadora os professores Me. Everton Gomes Correa (orientador/a), Me. Antonio Zeferino da Silva Junior (examinador/a) e o Me. Gassen Gehara (examinador/a).

Após a apresentação e as observações dos membros da banca avaliadora, o trabalho foi considerado (e) Aprovado.

Por nada mais terem a declarar, assinam a presente Ata.

Observações: _____

Assinaturas:


Me. Everton Gomes Correa
Orientador/a


Me. Antonio Zeferino da Silva
Junior
Examinador/a


Me. Gassen Gehara
Examinador/a

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

L732c Lima Neto, Jessica

A constitucionalidade do artigo 305 do código de trânsito brasileiro ante o princípio da solidariedade / Jessica Lima Neto – Dourados: UFGD, 2018.
50f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Everton Gomes Correa

TCC (Graduação em Direito) - Faculdade de Direito e Relações Internacionais, Universidade Federal da Grande Dourados.
Inclui bibliografia

1. Constitucionalidade. 2. Código de trânsito brasileiro. 3. Princípio da solidariedade. 4. Administração da justiça. 5. Não -autoincriminação. I. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

©Direitos reservados. Permitido a reprodução parcial desde que citada a fonte.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por ter me sustentado até aqui e por ser o meu guia e fiel ajudador nos momentos em que o cansaço e o desânimo batiam à porta.

Aos meus pais, Silvano e Rosilene, pelo amor e incentivo incondicionais, e por ter me ensinado que o esforço e o estudo dignificam o homem e abrem as portas para um horizonte sem limites.

Ao meu esposo, Danilo, por ser um companheiro e incentivador em todas as etapas da minha vida, pelo amor e dedicação sem precedentes.

À Universidade Federal da Grande Dourados, seu corpo docente e administração, que oportunizaram o aprendizado não meramente racional, mas ético.

Ao orientador, Me. Everton Gomes Correa, pelo apoio, paciência e confiança na elaboração do presente trabalho.

Às minhas colegas de curso, pelos conselhos e amizade dispensados ao longo de toda a graduação.

E, por fim, a todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigada.

RESUMO

Percebe-se que o operador do direito, máxime na seara penal, se depara com previsões legais que, aparentemente, ferem os princípios constitucionais, o que é de se esperar, tendo em vista o caráter repressivo que possui este importante ramo do direito, restringindo direitos fundamentais de extrema relevância, em busca da repressão e da prevenção da prática de crimes. Alvo dessa preocupação com os preceitos constitucionais, o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) vem sendo discutido e analisado em nossos Tribunais, haja vista que exige, em seu texto legal, que o condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito permaneça no local dos fatos, sob pena de detenção ou multa, previsão esta que, analisada superficialmente, fere o princípio da não-autoincriminação ou *nemo tenetur se detegere* previsto na Constituição Federal Brasileira de 1988. Entretanto, desconsiderando a tendência à descriminalização que vem sendo implantada no Poder Judiciário, como se essa medida fosse a solução para os problemas infraestruturais do nosso país, e, analisando outros princípios fundamentais como a solidariedade, percebe-se que o dispositivo, sem sombra de dúvidas, reveste-se do manto constitucional, pois, a permanência do condutor envolvido no acidente de trânsito não se confunde com a confissão, ou ainda, o reconhecimento de culpa, mas sim, em um dever de solidariedade incumbido a todos os cidadãos, considerando que a identificação dos envolvidos é essencial para a elucidação dos fatos, contribuindo, deste modo, para a Administração da Justiça, bem jurídico tutelado pelo artigo em análise.

Palavras chave: Constitucionalidade; Código de Trânsito Brasileiro; Não-autoincriminação; Princípio da Solidariedade; Administração da Justiça; Bem Jurídico.

ABSTRACT

It is perceived that the operator of the law, especially in the criminal court, is faced with legal predictions that apparently violate constitutional principles, which is to be expected, given the repressive nature of this important branch of law, restricting fundamental rights of extreme relevance, in search of repression and the prevention of the practice of crimes. Aware of this concern with constitutional precepts, article 305 of the Brazilian Traffic Code (CTB) has been discussed and analyzed in our Courts, since it requires, in its legal text, that the driver of a motor vehicle involved in a traffic accident remain in the place of the facts, under penalty of detention or fine, a forecast that, superficially analyzed, violates the principle of non-self-incrimination or *nemo tenetur* is *delegere* provided for in the Brazilian Federal Constitution of 1988. However, disregarding the trend towards decriminalization that has been implanted in the Judiciary, as if this measure were the solution to the infrastructural problems of our country, and analyzing other fundamental principles such as solidarity, we can see that the device, undoubtedly, has a constitutional mantle, since the permanence of the driver involved in the traffic accident is not confused with confession, or else, the recognition but in a duty of solidarity assigned to all citizens, considering that the identification of those involved is essential for the elucidation of the facts, thus contributing to the Administration of Justice, a legal right protected by the article under analysis.

Keywords: Constitutionality; Brazilian Traffic Code; Non-self-incrimination; Principle of Solidarity; Administration of Justice; Good Legal.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1. O ARTIGO 305 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB).....	12
1.1 Evolução das relações de trânsito e criação do Código de Trânsito Brasileiro	12
1.2 Análise dos elementos do tipo	13
1.3 Surgimento da discussão sobre a constitucionalidade do dispositivo.....	15
1.4 Análise do atual posicionamento doutrinário acerca do tema.....	17
2. CONFRONTANDO O ARTIGO 305 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO COM OS PRECEITOS CONSTITUCIONAIS	19
2.1 Princípio da Dignidade da Pessoa Humana	19
2.2 Princípio “nemo tenetur se detegere”	22
2.3 A devida observância aos Princípios do Contraditório, da Ampla Defesa e do Devido Processo Legal	28
2.4 O Princípio da Solidariedade	30
3. A CONSONÂNCIA DO CRIME DE FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE COM A CONSTITUIÇÃO FEDERAL BRASILEIRA DE 1988: EXIGÊNCIA DA SOLIDARIEDADE NAS RELAÇÕES DE TRÂNSITO.....	35
3.1 O dinamismo das relações de trânsito.....	35
3.2 A coexistência harmônica dos Princípios Constitucionais	38
3.3 O dever de cooperação dos cidadãos e a relativização dos direitos.....	40
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	44
5. REFERÊNCIAS	49

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo expor os posicionamentos doutrinários e jurisprudenciais que defendem tanto a constitucionalidade, como também a inconstitucionalidade do crime de fuga do local do acidente, previsto no artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro, discorrendo acerca dos princípios, normas e demais fundamentos que guiam cada uma dessas vertentes, oportunizando o debate acerca de diversos institutos existentes em nosso ordenamento.

Além disso, busca identificar os princípios constitucionais que regem a criação das leis, em especial, aqueles levados em consideração na elaboração do dispositivo em epítome, destacando, dentre eles, o Princípio da Solidariedade, consubstanciado na necessidade de conscientização e colaboração coletiva, demonstrando, desse modo, que o artigo supramencionado encontra-se em consonância com a Constituição Federal de 1988.

Não obstante, tem como escopo problematizar o atual entendimento dos Tribunais brasileiros, fazendo uma abordagem crítica de como estes têm interpretado erroneamente as garantias constitucionais e, por conseguinte, utilizado-as como subterfúgio para promover a descriminalização de várias condutas que, com muito afinho e estudo, acertadamente foram previstas em nosso ordenamento jurídico pelo legislador, a fim de regulamentar a convivência social dos cidadãos.

Outrossim, buscar-se-á discorrer a respeito do Princípio da Não-autoincriminação, demonstrando que, em razão da cooperação necessária à efetivação e ao correto funcionamento das relações de trânsito, os condutores, ao se colocarem nessa condição, acabam por ter esse direito mitigado, tendo em vista que a identificação daqueles envolvidos em acidentes de trânsito é indispensável à administração da justiça e à coibição dos problemas decorrentes da dinamização dessas atividades.

Inicialmente, após exposto o surgimento da discussão sobre a constitucionalidade do crime de fuga do local do acidente, será feita uma abordagem acerca dos princípios constitucionais e como estes devem ser utilizados e observados na elaboração das leis, sendo que, posteriormente, extrairemos alguns conceitos comumente utilizados pela doutrina e jurisprudência acerca do dispositivo penal discutido no presente trabalho, identificando o bem jurídico tutelado, assim como seus demais elementos.

Logo após, com base nos fundamentos expostos, será demonstrado que o dispositivo legal possui ligação com os princípios constitucionais, e não foi criado com o fito de ferir qualquer direito fundamental, mas, tão somente, efetivá-lo, buscando promover e garantir que fosse cumprido o dever de solidariedade que todo cidadão, por conviver em sociedade, possui, ainda mais aqueles que gozam da praticidade propiciada pela condução de veículos automotores, que tanto facilitam o cotidiano, considerando, ainda, o dinamismo característico dessas relações.

Assim, considerar-se-á a dinâmica das relações de trânsito e os infortúnios dela decorrentes, exigindo dos agentes envolvidos no sinistro um senso de solidariedade e cooperação, a fim de, justamente, efetivar os preceitos constitucionais que visam a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, fugindo do dogma de que a irresponsabilidade compõe o princípio de não-autoincriminação, e ressaltando que, somente mediante a tomada de decisões responsáveis será possível a garantia da dignidade da pessoa humana, princípio norteador da Constituição Federal e amplamente defendido em todo o mundo.

Outrossim, será explanado como os direitos fundamentais devem coexistir harmoniosamente em nosso ordenamento jurídico, de modo que, muitas vezes, no intuito de proteger determinado bem jurídico, o legislador acaba por mitigar alguns desses direitos em detrimento de outros, o que não significa afronta ao cânone constitucional, mas sim a relativização de direitos fundamentais, visando garantia das condições mínimas de existência humana para a manutenção de uma vida digna, o que efetiva, por conseguinte, a dignidade da pessoa humana.

Ressalta-se que, atualmente, a maioria dos cidadãos brasileiros utilizam-se das relações de trânsito, e, assim, estão cientes de seus direitos e deveres como transeuntes ou, ainda, condutores, sabendo que, devido à dinamização dessas relações, o direito de ir e vir é mitigado em razão do direito de ir e vir com segurança, ora, se todos invocassem esta garantia constitucional como justificativa para infringência das regras de circulação, o número de acidentes automobilísticos elevaria drasticamente.

Na mesma linha de raciocínio, será explanado como o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro mitiga o princípio da não-autoincriminação, em razão da garantia de que todos os cidadãos cooperem na solução dos problemas cada vez mais recorrentes no trânsito, a fim de gozarem, desse modo, de um trânsito responsável e seguro, sabendo que, diante de

eventual sinistro, o Estado dispõe de meios capazes de identificar e solucionar os problemas deles decorrentes.

Por fim, veremos que a permanência do condutor envolvido no acidente de trânsito não significa prova de autoria ou ainda confissão de culpa, mas caracteriza o respeito à solidariedade e à colaboração com o Poder Judiciário, sendo que, em eventual processo judicial, onde serão resguardadas todas suas garantias constitucionais como o devido processo legal, o contraditório, a ampla defesa, dentre outros, este poderá demonstrar que não concorreu para a ocorrência do sinistro, e, ainda, poderá se desvencilhar de qualquer responsabilização civil, administrativa ou penal.

Portanto, o presente trabalho tem como objetivo, ao final, esclarecer que ao exigir que o condutor do veículo envolvido em acidente de trânsito, o legislador não tinha como escopo incriminá-lo ou obrigado na produção de provas contra si mesmo, mas tão somente garantir a administração da justiça, que, exige a identificação dos envolvidos para a elucidação dos fatos, de modo que, conforme explanado, poderá eximir-se de qualquer responsabilidade em eventual processo judicial.

1. O ARTIGO 305 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Neste capítulo será realizada a análise do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro, esmiuçando os elementos que compõem o tipo penal, bem como expondo a discussão doutrinária acerca da constitucionalidade do referido dispositivo e os fundamentos utilizados pelos defensores de sua consonância ou não com os preceitos constitucionais.

1.1 A evolução das relações de trânsito e a criação do Código de Trânsito Brasileiro

Diante da evolução das relações de trânsito, que resultou no aumento drástico de acidentes automobilísticos e do número de mortos nesses acidentes, os legisladores elaboraram a Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB), com o objetivo de diminuir a violência cada vez mais crescente, além de reduzir a impunidade dos envolvidos nesses sinistros.

Verificou-se que, ante a complexidade dessas relações, era necessário que o Estado interferisse nos direitos e deveres fundamentais dos cidadãos, exigindo destes, uma conduta solidária para o funcionamento das relações de trânsito e a coibição das impunidades decorrentes da ineficiência dos órgãos públicos em identificar os causadores de acidentes automobilísticos.

Além das regras gerais de circulação, bem como da definição de diversos conceitos, foram criados diversos tipos penais com o escopo de penalizar aqueles que infringissem gravemente as leis do trânsito, estabelecendo como dever do Estado a implementação de ações que garantissem à sociedade o exercício do direito de trânsito seguro.

Nesse sentido, o parágrafo 2º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997) assim prevê:

“O trânsito, em condições seguras, é um dever de todos e direito dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”. (BRASIL, 1997, pag. 01)

Em seu capítulo XIX, o Código dispõe acerca dos diversos crimes de trânsito previstos pelo legislador, sendo estes debatidos constantemente nos Tribunais, em razão do caráter intervencionista em diversos direitos fundamentais, o que é de se esperar, afinal, trata-se da regulamentação do direito de ir e vir dos indivíduos.

Dentre os tipos penais previstos, merece destaque o artigo 305 do CTB, o qual prevê como sendo crime a evasão do local do acidente, ou seja, a fuga daquele que, após envolver-se no sinistro, sai do local com o fito de evadir-se de eventual responsabilização civil ou penal.

1.2 Análise dos Elementos do Tipo

Dispõe o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro, *ipsis literis* “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)

De uma breve leitura denota-se que o sujeito ativo do tipo penal é o condutor do veículo envolvido no acidente de trânsito, enquanto que o sujeito passivo é o Estado, o qual não consegue apurar os fatos em razão da não identificação do indivíduo fugitivo, além de, indiretamente, a vítima, que, diante da fuga, amarga na certeza de impunidade do agente causador do dano e não tem a esperança de ver seus eventuais prejuízos reparados.

Por sua vez, o elemento subjetivo consubstancia-se no dolo do agente em sair do local do acidente a fim de evadir-se de eventual responsabilização civil ou penal que lhe possa ser atribuída, não sendo punível a forma culposa, por ausência de previsão legal.

Ainda, se trata de crime próprio, cometido somente pelos condutores, formal, pois não exige resultados naturalísticos, de forma livre, ou seja, cometido de qualquer modo, e comissivo, é imprescindível uma ação, de modo que, excepcionalmente, pode ser comissivo por omissão, destacando-se que, por tratar de crime plurissubsistente, admite-se e é punível a tentativa.

Sobre a consumação, disserta Fernando Capez e Vinícius Eduardo Rios Gonçalves (2015, pág. 40) que “dá-se com a fuga do local, ainda que o agente seja identificado e não atinja a sua finalidade de eximir-se da responsabilidade pelo evento. Trata-se de crime formal”.

Outrossim, o objeto material é o interesse da administração da justiça, que tem como função primordial a aplicação do direito para a consecução de suas finalidades, nesse caso, como dito alhures, a possibilidade de apuração dos fatos ocasionada pela permanência do

condutor do veículo no local do acidente, dado o ser dever de solidariedade na construção de uma sociedade mansa e pacífica.

Ainda, deve-se salientar que muitos doutrinadores defendem que o dispositivo em análise encontra relação com aquele previsto no artigo 304 do Código de Trânsito Brasileiro, que criminaliza a omissão de socorro, entretanto, impende ressaltar que, neste, o condutor evade-se do local para não prestar socorro à vítima, pondo em risco sua vida e integridade física, bens jurídicos tutelados pela norma contida no texto legal.

Outrora, no crime de fuga do local do acidente, objeto do presente trabalho, o bem jurídico tutelado é a administração da justiça, uma vez que o condutor evade-se do local visando se furtar da responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída.

1.3 Surgimento da discussão sobre a constitucionalidade do dispositivo

Considerando que o bem jurídico tutelado é o interesse da administração da justiça, qual seja, o de fazer permanecer o condutor responsável pelo acidente no local a fim que seja eventualmente responsabilizado na esfera civil, administrativa e/ou penal, surgiu no âmbito jurídico uma controvérsia a respeito da constitucionalidade do dispositivo, eis que este, supostamente, estaria violando o princípio constitucional da não-autoincriminação.

Por muitos anos, diversos juristas se empenhavam em debater a respeito da consonância ou não do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro com a Constituição Federal de 1988, e, nesse interregno temporal foram arguidos diversos incidentes de inconstitucionalidade, em especial nos Tribunais dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Minas Gerais, os quais vêm reconhecendo incidentalmente a inconstitucionalidade do artigo, por afronta ao princípio do *nemo tenetur se detegere*.

Ao reconhecer incidentalmente a inconstitucionalidade do dispositivo, a Corte Especial do Tribunal Regional Federal da 4ª Região argumentou:

CONSTITUCIONAL. INCIDENTE DE ARGUIÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE. CRIME DE FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE. ARTIGO [305](#) DA LEI [9.503/97](#) ([CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO](#)). GARANTIAS DA AMPLA DEFESA, PRESUNÇÃO DE INOCÊNCIA, NÃO AUTOINCRIMINAÇÃO E DEVIDO PROCESSO LEGAL. DIREITO PENAL COMO ULTIMA RATIO. BEM JURÍDICO PROTEGIDO. AUSÊNCIA DE SUPORTE CONSTITUCIONAL. ÔNUS DO ESTADO DE FAZER PROVA DA ACUSAÇÃO. 1. O artigo [305](#) da

Lei [9.503/97](#) ([Código de Trânsito Brasileiro](#)) conflita com a ordem jurídica vigente ao impor sanção ao acusado pelo fato de afastar-se do local do acidente, tirando os direitos que lhe são constitucionalmente assegurados, consubstanciados nas garantias da ampla defesa, da presunção de inocência, da não autoincriminação e do devido processo legal para a apuração de atos contrários ao Direito. 2. Inolvidável é a natureza subsidiária do direito penal, que atua sempre como ultima ratio de bens jurídicos cuja lesão (ou perigo de) se mostre digna e necessitada de cominação de pena. 3. O tipo em comento (artigo [305](#) do [CTB](#)) carece de referência constitucional, na medida em que, buscando garantir o esclarecimento de fatos ocorridos em acidente de trânsito, a fim de evitar que o agente se furte à responsabilidade civil e criminal, lançou mão de tutela visivelmente desproporcional, porquanto extremamente gravosa aos direitos e garantias fundamentais do indivíduo, especialmente quando em cotejo com a finalidade visada pela norma penal, outorgando tratamento sobremaneira oneroso ao motorista implicado em acidente de trânsito. Sendo o Estado titular da pretensão punitiva, sobre ele pesa o ônus de fazer a prova da acusação, mediante a observância do devido processo legal, revelando-se incompatível com a ordem constitucional vigente, na qual consagrada a presunção de inocência, a tipificação de figura delitiva a modo de facilitar o exercício do jus puniendi estatal. 4. Reconhecimento da inconstitucionalidade do dispositivo adversado. (Arguição de Inconstitucionalidade 0004934- 66.2011.404.0000/RS. Rel. Des. Victor Luiz dos Santos Laus, Órgão Especial do TRF da 4ª Região. Julgamento em 19 de dezembro de 2012).

No mesmo sentido, foram as decisões de declaração incidental de inconstitucionalidade dos demais tribunais supramencionados: o Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, na Arguição de Inconstitucionalidade nº 990.10.159020-4; a Corte Superior do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, na Arguição de Inconstitucionalidade nº 1.0000.07.456021-0/000; a Segunda Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina, na Arguição de Inconstitucionalidade em Apelação Criminal nº 2009.026222-9/001.00; e o Órgão Especial do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, na Arguição de Inconstitucionalidade nº 0004934- 66.2011.404.0000/RS.

Diante dessas decisões reiteradas, no ano de 2015, o Procurador Geral da República, Rodrigo Janot, ajuizou perante o Supremo Tribunal Federal a Ação Declaratória de Constitucionalidade de nº 35, com o fito de que a Suprema Corte uniformize o entendimento a respeito da matéria, declarando o artigo 305 do CTB em consonância com a Constituição, eis que não afronta qualquer princípio constitucional.

Na defesa da constitucionalidade do referido dispositivo, o Procurador Geral assim argumentou:

“Os condutores, ao serem proibidos de fugir do local do acidente para facilitar a apuração do acontecimento, não necessariamente sofrerão

qualquer responsabilidade penal ou civil, podendo até mesmo, após a averiguação, receber reparação civil ulterior e contribuir com a produção de provas criminais não contra si, mas contra outrem”

Em continuidade, o Ministério Público Federal fundamenta, *ipsis literis*:

[...] “A liberdade do condutor para manejar o seu veículo possui limites, não podendo, pois, ser utilizada como pretexto para negar-se, em caso de envolvimento em acidentes, a contribuir com as autoridades competentes para a apuração dos acontecimentos. Tendo recebido do Estado a permissão para dirigir e assumido a responsabilidade de observar as normas de trânsito, não resulta inadequado impor ao motorista que se envolver em acidentes o dever de prestar socorro à vítima (art. 304 do CTB), assim como de contribuir com as autoridades estatais na apuração dos fatos ocorridos, inexistindo, pois, qualquer irrazoabilidade ou desproporcionalidade nessa imposição”. (ADC 35)

O *Parquet* defende a constitucionalidade do dispositivo legal sob a justificativa de que o princípio constitucional não deve ser estendido a ponto de ser utilizado como subterfúgio para evasão do condutor envolvido em acidente de trânsito, considerando, ainda, que a permanência do condutor no local do infortúnio não se confunde com confissão de culpa ou assunção de qualquer responsabilidade.

Doutro norte, em meados de 2016, o Ministério Público Estadual do Rio Grande do Sul protocolou o Recurso Extraordinário 971.959 em desfavor da decisão do Tribunal de Justiça do respectivo estado, que, em um caso concreto, decidiu pela absolvição do condutor de um veículo que evadiu-se do local do acidente, sob a justificativa de que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo.

Ainda, na ocasião de fundamentação do recurso, ressalta que o Brasil é signatário da Convenção de Trânsito de Viena, internalizada em nosso ordenamento jurídico por meio do Decreto 86.714/1981, no qual se propôs a adotar as medidas necessárias à coibição da violência e impunidade no trânsito, destacando que diversos países criminalizam a conduta do condutor envolvido em acidente de trânsito que se evada do local do ocorrido.

Assim, ao notar que a discussão ultrapassava os limites do caso concreto, tendo em vista que o artigo é bastante controverso em diversos tribunais estaduais, conforme já explanado, o Ministro Luiz Fux, em agosto de 2016, manifestou-se pelo reconhecimento da repercussão geral do tema, ocasião em que aduziu:

"Nesse contexto, ressoa recomendável que esta Suprema Corte se pronuncie sobre o tema da constitucionalidade, ou não, do artigo 305 do Código de

Trânsito Brasileiro, uma vez que a matéria transcende interesse das partes envolvidas, sendo relevante do ponto de vista social e jurídico, porquanto mister se faz debruçar sobre tema, no afã de traçar os limites dos direitos constitucionais ao silêncio e ao de não produzir prova contra si”. (RE 971.959, 2016)

Ocorre que, considerando-se que o controle concentrado de constitucionalidade sobrepõe o controle difuso (incidental), o Recurso Extraordinário nº 971.959 foi reunido na Ação Declaratória de Constitucionalidade de nº 35 para que fossem julgadas em conjunto, entretanto, até o presente momento tramitam no tribunal.

Assim, apesar das decisões dos tribunais inferiores acerca da constitucionalidade ou inconstitucionalidade do tema, o Supremo Tribunal Federal não proferiu sua decisão sobre o tema, de modo que permanece o impasse na jurisprudência e a incerteza de como vão decidir os tribunais em cada caso concreto.

1.4 Análise do atual posicionamento doutrinário acerca do tema

Demonstrado o surgimento da discussão jurisprudencial em relação ao disposto no artigo 305 do CTB, impende salientar que esta encontra-se baseada na doutrina pátria, eis que nem mesmo os doutrinadores, afincados estudiosos do direito, possuem um consenso a respeito de eventual ofensa à Carta Magna.

Conforme nos Guilherme Ferreira Nucci (2014, pág. 848), o delito de fuga do local do acidente é inconstitucional, eis que colide com o princípio da não-autoincriminação, não existindo razões para obrigar o condutor do veículo automotor a permanecer no local do sinistro para auto acusar-se, retirando seu direito de fugir da responsabilidade civil ou penal que lhe é imposta.

Verifica-se que, aqui, a posição do doutrinador é de que a irresponsabilidade integra o princípio da não-autoincriminação, o que será combatido em momento oportuno, de modo que, exigir que o condutor do veículo envolvido no acidente de trânsito permaneça no local para esclarecimento dos fatos fere o referido mandamento constitucional.

No mesmo sentido, o professor Luiz Flávio Gomes (1999, pág. 46-47) defende a inconstitucionalidade do dispositivo legal, justificando ainda, que se trata de de uma obrigação de ordem meramente moral, afirmando, *in verbis*:

“todos temos a obrigação moral de ficar no local do acidente que provocamos não existe a menor dúvida. Mas a questão é a seguinte: pode uma obrigação moral converter-se em obrigação penal? De outro lado, sendo legítima a exigência de ficar no local, por que impor essa obrigação apenas em relação aos delitos de trânsito, sabendo-se que o homicida doloso, o estuprador, etc. Não contam com obrigação semelhante? Ninguém é obrigado a fazer prova contra si mesmo, a declarar contra si mesmo, ou seja, a auto incriminar-se (Convenção Americana sobre Direitos Humanos, art. 8). O dispositivo em questão resulta numa espécie de autoincriminação. De outra parte, ninguém está sujeito à prisão por obrigações civis (ressalvando-se as duas hipóteses constitucionais: alimentos e depositário infiel). No art. 305 está contemplada uma hipótese de prisão (em abstrato) por causa de uma responsabilidade civil. Pelas razões invocadas, em suma, há séria dúvida sobre a constitucionalidade do preceito legal em debate”.

Dentre os defensores dessa corrente também se encontram os doutrinadores Valter Francisco Sampaio Filho, Ariosvaldo de Campos Pires, Jaime Pimentel, dentre outros, os quais argumentam a ofensa ao princípio do *nemo tenetur se detergere*.

Não obstante, Fernando Capez e Vitor Eduardo Rios Gonçalves (2015, pág. 39) afirmam que o princípio do *nemo tenetur se detegere* só tem cabimento após a propositura da ação penal e, portanto, não há ofensa ao mandamento constitucional, e, para Fernando Capez (2012, pág. 297), o agente não será punido em razão da ação delituosa, mas sim por obstruir a atividade da administração da justiça na apuração dos fatos.

Ainda nas lições de Fernando Capez (2012, pág. 297):

"Cuida-se de infração penal que tutela a administração da justiça, que fica prejudicada pela fuga do agente do local do evento, uma vez que tal atitude impede sua identificação e a consequente apuração do ilícito na esfera penal e civil."

Renato Marcão (2011, pág. 156) assevera que não viola o princípio da não-autoincriminação a obrigação de permanecer no local do acidente, sob pena de incriminação, haja vista que, o sujeito não precisa, necessariamente, colaborar com a produção de provas no momento da investigação criminal, podendo reservar-se ao seu direito de permanecer em silêncio.

Denota-se que, a justificativa dessa vertente para a constitucionalidade do delito encontra-se na necessidade de apuração dos fatos para que a administração da justiça alcance seu dever, qual seja, aplicação da lei para concretização de sua finalidade, tratando-se o dispositivo penal de uma limitação saudável da liberdade de cada indivíduo, em nome de um bem maior qual seja, a pacificação social.

É necessário ressaltar que, enquanto o Supremo Tribunal Federal não se manifesta acerca do tema, a fim de dirimir a obscuridade que o serpenteia, cabe aos doutrinadores a discussão acerca do tema, analisando meticulosamente os princípios constitucionais e o dispositivo penal.

2. CONFRONTANDO O ARTIGO 305 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO COM OS PRECEITOS CONSTITUCIONAIS

Tendo em vista que o presente trabalho tem como escopo demonstrar a consonância do dispositivo legal com os princípios constitucionais, neste capítulo, esmiuçaremos alguns desses princípios, demonstrando que eles foram utilizados e considerados no momento da elaboração da lei penal.

2.1 Princípio da Dignidade da Pessoa Humana

A República Federativa do Brasil tem como um de seus fundamentos o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, previsto e assegurado logo no artigo 1º da Carta Magna, *ipsis literis*:

"**Art. 1º** A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

[...]

III- a dignidade da pessoa humana;"

Na antiguidade, a sociedade era constituída por diversas categorias, definidas justamente por suas desigualdades e diferenças sociais, de modo que, a dignidade da pessoa humana era considerada uma característica da classe nobre e não de todos os componentes da sociedade.

Já o princípio da dignidade da pessoa humana reconhecido em nosso ordenamento jurídico é decorrente de correntes filosóficas e religiosas que buscaram acabar com essas desigualdades, e é fruto de diversos tratados internacionais que estabelecem a humanização, igualdade e liberdade de todos os indivíduos, de modo que, hoje, é considerado a origem dos direitos humanos consagrados na nossa Constituição Federal.

Este princípio está atrelado a todos os ramos do direito, ou seja, tem aplicação geral, principalmente no direito penal, velando pelos cidadãos e impedindo que o Estado os imponha penas cruéis e degradantes, assim, nas lições de Canotilho (2003, pág. 117):

"(...)perante as experiências históricas de aniquilação do ser humano (inquisição, escravatura, nazismo, stalinismo, genocídios étnicos), a dignidade da pessoa humana como base da República significa, sem transcendências ou metafísicas, o reconhecimento do homo noumenon, ou seja, do indivíduo como limite e fundamento do domínio político da República. Neste sentido, a República é uma organização política que serve o homem, não é o homem que serve os aparelhos político-organizatórios. A compreensão da dignidade da pessoa humana associada à ideia de homo noumenon justificará a conformação constitucional da República Portuguesa onde é proibida a pena de morte e a prisão perpétua. A pessoa ao serviço da qual esta a República também pode cooperar na República, na medida em que a pessoa é alguém que pode assumir a condição de cidadão, ou seja, um membro normal e plenamente cooperante ao longo da sua vida".

A dignidade da pessoa humana faz de cada ser humano merecedor de respeito por parte do Estado e da sociedade, revelando-se como uma característica intrínseca de cada indivíduo, e consubstanciando-se num complexo de direitos e deveres que servem de garantia ao indivíduo das condições mínimas de existência e manutenção de uma vida digna, além de o proteger contra qualquer abuso do poder estatal.

Sobre a essência do referido princípio, Maria Elizabete Queijo (2003) afirma que “*a dignidade assegura um mínimo de respeito ao homem pelo só fato de ser homem, por isso, não resulta de criação normativa*”.

Ao analisar o princípio sob a ótica garantista e defensora de liberdades de cada indivíduo, a conclusão seria de que o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro é inconstitucional, entretanto, deve levar em consideração que o princípio da dignidade da pessoa humana também visa garantir aos indivíduos as condições mínimas de existência, dentre elas, a segurança.

Ressalta-se aqui que o garantismo não possui somente a vertente negativa, contra abusos do poder estatal, mas também positiva, visando proteger a sociedade de qualquer fato social que venha lesionar os seus direitos e garantias fundamentais, máxime a dignidade da pessoa humana, cerne do Estado Democrático de Direito que o Brasil, na ocasião de sua constituição, se intitulou.

Desse modo, todo indivíduo é livre e, como tal, possui todos os seus direitos fundamentais assegurados pela Constituição Federal, como o direito de ir e vir, o direito à liberdade de expressão, dentre outros. O que não é crível, é que esses indivíduos utilizem essa liberdade sem qualquer responsabilidade, fazendo dos princípios constitucionais, máxime o da dignidade da pessoa humana, que é o mais abrangente, um subterfúgio para de esquivar desses deveres.

Assim, para a garantia de uma vida digna à todos os cidadãos, é necessário que esses exerçam seus direitos fundamentais com responsabilidade, como é o caso dos condutores de trânsito, que, ao se envolverem em um acidente, possuem o dever de permanecer no local dos fatos, a fim de oportunizar o esclarecimento dos acontecimentos, colaborando para um bem maior, que é a segurança no trânsito e que, dado o dinamismo dessas relações, é considerado uma condição mínima de existência digna.

Nessa mesma linha de raciocínio, ao proferir seu voto na Arguição de Inconstitucionalidade nº 1.0000.07.456021-0/000, o Desembargador Almeida Melo, do Tribunal de Justiça de Minas Gerais, fez uma louvável interpretação do princípio da dignidade da pessoa humana, defendendo a constitucionalidade do dispositivo de trânsito, *in verbis*:

"(...) A dignidade do ser humano, posta como princípio fundamental da [Constituição](#) (art. 1º, III) exige que as pessoas sejam livres, mas que exerçam sua liberdade com responsabilidade. Considero que é ir longe demais, data vênia, aceitar que a permanência no local do acidente se configure em caso de prisão ou a este equiparado. Trata-se apenas de limitação sadia da liberdade, como garantia da responsabilidade social. Não há o intuito de prisão-pena nem mesmo da prisão preventiva ou provisória, que têm finalidades próprias. Ainda que ocorra a prisão, por flagrante delito, via de regra, o réu, em crime de trânsito, se livra solto, não ocorrendo qualquer limitação a sua liberdade, além da obrigação de comparecimento perante a autoridade policial para a lavratura do auto de prisão. Não encontro norma da [Constituição](#) que, confrontada pelo art. 305 do [Código de Trânsito Brasileiro](#), possa ser dita como ofendida. (Incidente de Inconstitucionalidade 1.0000.07.456021- 0/000, julgado pelo Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais).

A dignidade da pessoa humana não deve assistir somente o réu, mas também toda sociedade (coletividade), aqui, as vítimas dos acidentes automobilísticos, uma vez que as relações de trânsito hodiernas, como estampam os jornais, exigem essa colaboração solidária de todos os seus componentes, sendo a conduta do condutor que permanece, ainda que em silêncio, no local dos acontecimentos, uma louvável consideração de todos os princípios

constitucionais, máxime da dignidade da pessoa humana, de cidadania e do princípio da responsabilização.

Do mesmo modo que o Estado tem que respeitar os indivíduos durante a atividade legislativa, e em toda sua atuação estatal, deve haver esse mesmo respeito entre os indivíduos em suas relações diárias, existindo um dever de auxílio e cooperação para a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, objetivo da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Nas discussões internacionais acerca do princípio da dignidade da pessoa humana, diversos debatedores chegaram à conclusão de que a dignidade é inerente a todo ser humano e cabe ao Estado, além de respeitá-la, como supra princípio constitucional, protegê-la, adotando medidas que garantam aos cidadãos o mínimo existencial para uma vida digna, tal como a segurança.

Immanuel Kant, em sua obra *Crítica à Razão Pura*, colocava os seres humanos como seres distintos de qualquer outro, haja vista que são dotados de racionalidade e, por isso, não podem ser tratados como coisas, sendo que, essa diferença, é a chamada dignidade, ou seja, uma característica da qual os seres humanos são merecedores, por não serem simples objetos de natureza, mas sim seres dotados de capacidade de tomada de decisões.

Ora, já na antiguidade, Kant reconheceu que os seres humanos são dotados de racionalidade, e, portanto, merecedores de dignidade, porque o Estado não pode tratá-los como coisa, mas sim, deve garantir-lhes o mínimo existencial, condições básicas para uma vida digna, sendo que, dentre essas condições, a segurança é, com toda certeza, parte fundamental.

Portanto, apesar dos esforços empreendidos por diversos juristas no sentido de que o crime de fuga do local do acidente fere o princípio da dignidade da pessoa humana, vê-se que, nesse ponto, encontram-se equivocados, tendo em vista que foi justamente para garantir-lhe, que o legislador previu o tipo penal, ora, todos os cidadãos usufruem das relações de trânsito, e, graças ao tipo penal, caso tenham algum direito violado, verão sua pretensão satisfeita, exigindo do causador do acidente o mínimo para a elucidação dos fatos, qual seja, a permanência no local do acidente, não se confundido isso com confissão de culpa ou assunção de responsabilidade.

Ao contrário do que pretendem afirmar muitos juristas, a permanência no local do acidente é uma demonstração de solidariedade e respeito para com o próximo, de efetivação da dignidade da pessoa humana, a qual não pode ser tratada como objeto, eis que detentora de racionalidade.

2.2 Princípio “*nemo tenetur se detegere*”

O princípio no “*nemo tenetur se detegere*”, conhecido também como princípio da não-autoincriminação surgiu na era do Iluminismo como decorrência do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, haja vista que, naquela época, o acusado era tratado como objeto de prova, e, para angariar elementos probatórios, a investigação praticava atos degradantes ao indivíduo, como tortura, juramento, ameaças, dentre outras violações de direitos, obtendo uma confissão forçada do investigado e utilizando-a como prova máxima para sua condenação.

Em sua obra “dos Delitos e das Penas”, Cesare Beccaria (1764) definia essa forma de coleta de provas como fazer “nascer a verdade por meio dos tormentos como se essa verdade estivesse nos músculos e fibras do acusado”.

O movimento Iluminista, atento à essa grave violação de direitos do cidadão, buscava combater o uso da tortura e do juramento nos interrogatórios, ou seja, defender o direito do acusado de não ser obrigado a produzir provas contra si mesmo, de modo que, de mero objeto de provas, ele passou a ser sujeito de direitos, consoante se infere da Declaração dos Direitos do Homem de 1789, em seu artigo 9º, o qual previu a presunção de inocência como direito fundamental de todos os indivíduos.

Nesse sentido, Maria Elizabeth Queijo (2003, pág. 9):

“(…) na medida em que sustenta que o dever de dizer a verdade, imposto ao acusado pelo juramento, é antinatural, mas entende que o acusado silente deve ser apenado gravemente, por constituir ofensa à Justiça. Mas foi nesta época que o acusado passou a ser visto não tão só como objeto de prova e que, aos poucos, foi sendo afastada a obrigatoriedade de fornecer prova contra si mesmo”.

Na idade contemporânea, embora não tenha sido previsto expressamente, a Declaração Universal dos Direitos do Homem de 1948 estabeleceu a não utilização da tortura como meio de angariar provas, assim como a presunção da inocência. Somente em 1969, na Convenção Americana sobre Direitos Humanos, conhecida também como Pacto São José da Costa Rica, em seu artigo 8º, parágrafo 2º, letra “g”, o *nemo tenetur se detegere* se consagrou.

O referido dispositivo prevê que ninguém é obrigado a se declarar culpado, ou ainda, depor contra si mesmo, o que foi adotado pelo Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos, dentre outros tratados internacionais, consagrando, ainda mais, o direito fundamental do acusado não ser obrigado a produzir provas contra si mesmo.

Ainda sobre o reconhecimento do referido princípio, Alexandre de Moraes (2000, pág. 286) cita o caso norte-americano “Miranda vs. Arizon”, onde a Suprema Corte naquela localidade inutilizou o interrogatório judicial quando não fossem anunciados ao interrogando seus direitos ao silêncio e de exigir a imediata presença de um advogado.

Alexandre de Moraes (2000, pág. 286) aduz:

“a garantia ao silêncio do acusado foi consagrada no histórico julgamento norteamericano ‘Miranda v. Arizon’, em 1966, em que a Suprema Corte, por cinco votos contra quatro, afastou a possibilidade de utilização como meio de prova de interrogatório policial quando não precedido da enunciação dos direitos do preso, em especial, ‘você tem o direito de ficar calado’ (you have the right to remain silent...), além de consagrar o direito do acusado em exigir a presença imediata de seu advogado”.

No ordenamento jurídico brasileiro, o princípio da não-autoincriminação encontra-se consagrado em diversos textos legais. A Federal de 1988, em seu artigo 5º, inciso LXIII prevê:

"Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;"

Em que pese a previsão legal seja apenas do direito do acusado de permanecer em silêncio, os doutrinadores processuais penais afirmam que a abrangência é bem maior e diz respeito ao direito de não produzir provas si mesmo, uma vez que o Brasil é signatário do Pacto de São José da Costa Rica.

O Código de Processo Penal, em seu artigo 186, veda a interpretação do silêncio de forma prejudicial ao acusado, entretanto, em seu artigo 198 permite que silencio constitua elemento para formação da convicção do juiz, de modo que, o que leva alguns doutrinadores a

defenderem a não aplicabilidade dessa parte do dispositivo em razão da afronta ao princípio constitucional.

Verifica-se que o referido princípio foi reconhecido no intuito de coibir a atividade estatal, que, antes era abusiva e desumana, e garantir a dignidade da pessoa humana durante a persecução criminal, reservando ao acusado o direito de não produzir provas contra si mesmo em seu interrogatório, entretanto, essa interpretação vem sendo alargada ao longo dos anos.

O princípio da não-autoincriminação é, na verdade, uma garantia ao acusado de optar auxiliar ou não na produção de provas, em suma, a colaboração vai depender da sua vontade e o Estado, devido à previsão constitucional, não pode praticar qualquer ato de coação contra o acusado que se esquivar dessa responsabilidade.

Nas palavras de Renato Brasileiro de Lima (2017, pág. 69-70):

“Trata-se de uma modalidade de autodefesa passiva, que é exercida por meio da inatividade do indivíduo sobre quem recai ou pode recair uma imputação. Consiste, grosso modo, na proibição de uso de qualquer medida de coerção ou intimidação ao investigado (ou acusado) em processo de caráter sancionatório para obtenção de uma confissão ou para que colabore em atos que possam ocasionar sua condenação”.

Assim, verifica-se das lições do renomado doutrinador, que o Estado não pode empreender qualquer meio como forma de coagir o indivíduo, em processo sancionatório, para colaboração na produção de provas contra si mesmo, tendo em vista que é uma garantia fundamental a não-autoincriminação.

Acerca do objetivo da previsão constitucional, Maria Elizabeth Queijo (2003, pág. 55) aduz que tem como escopo a proteção do indivíduo dos abusos estatais na apuração dos fatos, protegendo-o contra qualquer espécie de violência, seja ela física ou moral, dentre outros métodos coercitivos, que venham a ser empregados para compeli-lo na produção de provas.

Grande discussão ocorre também a respeito do titular do direito de não produzir provas contra si mesmo, eis que, em primeira análise, parece ser apenas aquele indivíduo que se encontra preso. Ocorre que, após certo tempo de discussão, grande parte da doutrina entende que a garantir constitucional é prevista a todos os cidadãos a quem seja imputado a prática de um crime, sendo eles suspeitos ou acusados.

Portanto, quem quer que seja que possa se auto incriminar é titular do direito de não ser obrigado a produzir provas contra si mesmo, ressaltando ainda que o mesmo não vale para as

testemunhas, as quais tem o dever de dizer a verdade, exceto se a resposta for lhe incriminar, mesmo que indiretamente.

Não obstante, verifica-se que, não bastasse a previsão constitucional, o cidadão deve ser cientificado pelas autoridades, na oportunidade de sua prisão, do direito de permanecer em silêncio e não produzir provas contra si mesmo, objetivando-se, desse modo, evitar uma autoincriminação involuntária, de modo que, caso opte por exercer tal direito, nenhuma consequência negativa pode lhe recair.

Foi o que ocorreu no já citado caso *Miranda V. Arizona*, onde a Suprema Corte norte-americana anulou as declarações prestadas pelo acusado em fase policial, ante a omissão das autoridades policiais em cientificar a pessoa dos seus direitos, quais, sejam, o de permanecer em silêncio, caso contrário, tudo será utilizado em seu desfavor, e o de receber assistência de um advogado ou defensor.

Portanto, se o preso não for advertido da sua garantia constitucional de permanecer em silêncio, assim como de não ser obrigado a produzir provas contra si mesmo, todas as declarações colhidas devido à ausência do conhecimento de seus direitos deverão ser anuladas, sob pena de violação ao preceito constitucional que garante ao réu o direito ao silêncio.

O legislador constitucional, na ocasião de previsão do direito ao silêncio, deveria, na verdade, ter previsto o direito de não produzir provas contra si mesmo, uma vez que o direito ao silêncio é apenas um dos desdobramentos do *nemo tenetur se detegere*, que abrange, nas lições de Renato Brasileiro (2017, pág. 73-74), além do direito ao silêncio ou direito de permanecer calado, o direito de não ser constrangido a confessar a prática de ilícito penal; a inexigibilidade de dizer a verdade; o direito de não praticar qualquer comportamento ativo que possa lhe incriminar; assim como, o direito de não produzir nenhuma prova incriminadora invasiva.

Merece destaque o direito de não praticar qualquer comportamento ativo que lhe possa incriminar. Ora, verifica-se que o Estado não pode exigir do cidadão qualquer comportamento ativo que lhe possa incriminar, entretanto, quando se tratar de um comportamento passivo, em nada fere o princípio constitucional do *nemo tenetur se detegere*, tendo em vista que, embora não seja obrigado a participar, o acusado deve suportar a produção de provas.

Assim, o legislador, ao prever que o condutor do acidente de trânsito não se evada do local do acidente, não exigiu a prática de nenhum comportamento ativo, mas somente vedou que este se evadisse do local do acidente, com o fito de proteger um bem jurídico, qual seja, a administração da justiça.

Ainda na doutrina de Renato Brasileiro de Lima (2017, pág. 83), extrai-se louvável lição quanto à proibição do uso do princípio da não-autoincriminação para a prática de outros crimes, *ipsis literis*:

“não se pode negar a importância e a relevância do direito de não produzir provas contra si mesmo. Porém, em virtude do princípio da convivência das liberdades, pelo qual não se permite que qualquer das liberdades seja exercida de modo danoso à ordem pública e às liberdades alheias, o direito à não autoincriminação não pode ser entendido em sentido absoluto”.

Pois bem. Nota-se que o doutrinador reconhece a extrema relevância do direito à não-autoincriminação, entretanto, ressalva que, em nome de um bem maior, qual seja, a pacificação social e o direito à convivência harmônica das liberdades, este não pode ser utilizado como subterfúgio para a perpetração de delitos que venham ferir a à ordem pública ou às liberdades alheias, por conseguinte, a segurança dos demais cidadãos, os quais também são titulares de inúmeros direitos previstos constitucionalmente.

Evadir-se o condutor envolvido em acidente de trânsito do local dos fatos com o fito de fugir de responsabilidade civil ou penal que lhe possa ser atribuída, viola, em muito, o princípio da convivência das liberdades, eis que impede a apuração dos fatos, e dá aos demais cidadãos a sensação de hipossuficiência.

Verifica-se ainda, que a prática de eventual delito para encobrimento do primeiro não se justifica como desdobramento do princípio do *nemo tenetur se detegere* isso porque, a garantia constitucional não decorre da não punibilidade de crimes conexos, mas sim dos abusos do Estado em obrigar o acusado a colaborar na atividade probatória.

Outrossim, verifica-se que deve haver perigo concreto de autoincriminação e, não apenas excessivo temor de que sua atividade ilícita venha a ser descoberta, isso porque o direito de não produzir provas contra si mesmo não deve ser levado em consideração para atenuar a responsabilização da prática de crimes.

Não obstante, ressalta-se que o direito de não produzir provas contra si mesmo deriva dos direitos de primeira geração, quais sejam, os de liberdade. Entretanto, historicamente é

notório que a concessão de simples liberdade não trouxe à sociedade a convivência harmônica necessária, tendo esses direitos evoluído ao logo do tempo, passando pelos direitos de igualdade e, por fim, os direitos de fraternidade.

Sobre esse último, verifica-se que também encontra-se previsto na nossa Constituição Federal, inclusive, como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil, eis que todos os cidadãos devem colaborar na construção de uma sociedade livre, justa e solidária, e, é justamente nesse último aspecto é que se justifica a exigência da permanência do condutor do veículo automotor de permanecer no local do acidente.

Ainda, impende ressaltar que, a permanência do condutor do acidente de trânsito não implica em confissão de autoria, tampouco, garante que ele seja responsabilizado pela conduta, a uma, porque permitindo a apuração dos fatos, poderá chegar-se à conclusão de que ele não concorreu para ocorrência do sinistro, podendo, até mesmo, receber reparações cíveis ou ver o verdadeiro causador sendo responsabilizado penalmente pelo sinistro.

Incumbirá ao Estado e aos acusadores provar que o condutor concorreu para o delito, isso porque, mesmo permanecendo no local do sinistro, a ele será garantido o direito de permanecer calado e de não colaborar na produção de provas contra si mesmo, não importando sua identificação em ofensa ao princípio do *nemo tenetur se detegere*.

2.3 A devida observância aos Princípios do Contraditório, da Ampla Defesa e do Devido Processo Legal

O artigo 5º, inciso LV, da Constituição Federal, dispõe:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes”;

Em verdade, esse inciso diz respeito à garantia ao contraditório e à ampla defesa que todo cidadão, em um processo judicial, deve ter. Essa garantia dá aos litigantes, tanto defesa

quanto acusação, o direito de manifestar-se a respeito de todos os atos do processo, por mínimo que sejam, e impõe ao poder público o dever de garantir os meios necessários à essa manifestação.

Como desdobramento do direito ao contraditório têm-se o direito à informação e o direito à participação, ou seja, não basta cientificar as partes de tudo aquilo que está sendo processado, é necessário que estas tenham o direito à uma reação no processo, podendo se manifestar acerca do assunto tratado, seja ele um laudo pericial, a oitiva de uma testemunha, dentre outros.

De outro modo, sobre a ampla defesa, indica o doutrinador Vicente Greco Filho (2015, pág. 54):

[...] a mais importante garantia do processo penal, em torno da qual todo o processo gravita, consistindo desse modo na oportunidade dada ao réu de contraditar a acusação, sendo que os termos processuais devem possibilitar sua eficiência.

Assim, verifica-se que o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro não viola de qualquer modo o princípio do contraditório e da ampla defesa. Primeiro, porque caso o condutor venha a ser processado criminalmente, a ele será garantido se manifestar de todos os atos processuais, podendo combater ou até mesmo requerer a realização de perícias nos veículos envolvidos, o arrolamento de testemunhas que presenciaram o ocorrido, dentre outras diligências, que venha a inocentá-lo e livrá-lo de eventual responsabilização criminal.

Outrossim, é justamente por meio desses institutos que o condutor poderá provar sua inocência, produzindo provas que venha a esclarecer sua não concorrência para o acidente, livrando-se, inclusive, de qualquer reparação civil que venha a ser requerida pelos outros envolvidos.

Muitos doutrinadores, na defesa da inconstitucionalidade do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro, afirmam ainda que o dispositivo viola a ampla defesa, uma vez que mitiga a autodefesa do condutor do veículo, entretanto, esse argumento merece ser rechaçado, uma vez que, como desdobramento do direito à autodefesa, componente da ampla defesa, estão o direito de presença, o direito de audiência e a capacidade postulatória do acusado.

De uma análise nas doutrinas majoritariamente aceitas pelos demais juristas em todo o país, não há menção no direito de fuga como integrante da autodefesa, muito pelo contrário, é

sabido, em meio ao ordenamento jurídico, que o direito de fuga, máxime na esfera das relações de trânsito, é muito debatido nos tribunais.

Outro princípio existente em nosso ordenamento jurídico e utilizado pelos juristas que defendem arduamente a inconstitucionalidade do dispositivo penal é o do devido processo legal, que garante que, para aplicação de uma sanção penal, o Estado, por meio do Poder Judiciário, deve-se utilizar do devido processo legal, ou seja, aquele procedimento regular, realizado perante uma autoridade competente, com base em provas válidas e respeitando-se as demais garantias constitucionais.

A crítica é que esse processo deve se mostrar um processo eficiente, e, com a exigência de que o condutor permaneça no local do acidente há uma contradição em relação à essa eficiência, e também, quando a função da previsão constitucional, que é a de proteger o acusado dos abusos estatais.

Incabível é essa alegação, uma vez que, é justamente por meio do devido processo legal que o acusado será processado, e, somente lhe será aplicada uma sanção penal em caso de comprovação de sua colaboração na ocorrência do sinistro, assegurando-se à ele todas as garantias processuais, como contraditório e ampla defesa, assim como respeitando-se o devido processo legal.

Ademais, é justamente por meio desse instrumento que o condutor poderá, como dito alhures, comprovar sua inocência, utilizando-se dos meios legais para tanto, como defesa técnica, realização de perícias, interrogatório e depoimento de testemunhas, uma vez que também será respeitada a presunção de inocência, sendo o processo o meio judicial eficaz para buscar-se a caracterização ou não de culpa dos envolvidos.

Sem a previsão legal do crime de fuga do local do acidente, é a vítima quem seria privada o devido processo legal, uma vez que, em razão da não identificação dos envolvidos no sinistro, a apuração real dos fatos estaria prejudicada, aumentando a sensação de impunidade que já afeta os cidadãos brasileiros.

2.4 O Princípio da Solidariedade

Ao elaborar uma norma, o legislador tem o dever de analisar todos os princípios e valores previstos na Constituição Federal, atentando-se, também, às peculiaridades sociais e

culturais existentes na sociedade, a fim de justificar o espírito legislador no momento da criação da lei.

Como já dito nos tópicos acima, devido à Revolução Francesa e a busca incansável pela derrubada da monarquia, os primeiros direitos assegurados ao homem foram os direitos de liberdade, também conhecidos como direitos de primeira geração, os quais requerem uma atitude omissiva do Estado, de não privar os cidadãos dessas garantias, como o direito de ir e vir, o direito à liberdade de expressão, dentre outros.

Ocorre que, garantir aos indivíduos a liberdade de direitos não se mostrou suficiente, uma vez que alguns cidadãos possuíam maiores condições que os outros, e assim, era fácil medir a liberdade de cada um, visto que, aquele que possuía maiores recursos financeiros exerceria plenamente suas liberdades, enquanto que, aqueles que gozavam de precários recursos vendiam suas liberdades em troca de condições mínimas de subsistência.

Ante essa hipossuficiência, e com o massacre que foi a 2ª Guerra Mundial, surgiu a figura do Estado Social, e com ele, os direitos de segunda geração. Também conhecidos como direitos de igualdade, ao contrário dos direitos de primeira geração, exigiam do Estado uma conduta comissiva, ou seja, este deveria implementar ações à fim de propiciar aos cidadãos a igualdade de condições no exercício de seus direitos, garantindo o efetivo desfrute de seus direitos sociais, culturais e econômicos e evitando o aproveitamento do cidadão pelos seus semelhantes que dispusessem de maiores condições econômicas e/ou sociais.

Entretanto, isso não se mostrou suficiente ao longo do tempo, uma vez que a sociedade se tornou individualista e pensava ter o direito de utilizar-se de todos os meios para exercer seus direitos, o que gerou a criação dos direitos de terceira geração, também chamados direitos de fraternidade, os quais transcendem a lógica da proteção individualista e, buscam não somente a proteção do homem individual, mas da coletividade em si.

O legislador constituinte brasileiro consagrou o reconhecimento dessas três gerações, e foi mais além, as previu como sendo um dos objetivos da República Federativa do Brasil, *in verbis*:

“Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I - construir uma sociedade livre, justa e solidária”;

Importa para a elaboração do presente trabalho, a última vertente de princípios, qual seja a da solidariedade, pouco valorizada pelos juristas brasileiros, e que foi devidamente considerada pelos legisladores na elaboração de diversos dispositivos, em especial, daqueles referentes às relações de trânsito, dada a natureza coletiva dessas relações.

O princípio da solidariedade visa não a proteção do indivíduo em si mesmo considerado, mas sim de todo um grupo determinado, caracterizando-se, desse modo, como direito de titularidade coletiva, uma vez que é a coletividade o objeto de proteção dos direitos de solidariedade.

Nas palavras de Guilherme Machado Casali (2006, pág. 13):

“Em que pese o termo “solidário” seja referido apenas no inciso I do referido artigo, o Princípio da Solidariedade é descrito por todos os seus incisos. A solidariedade compreende: a) responsabilidade recíproca entre as pessoas; b) prontidão para ajudar os menos favorecidos; c) elemento que, através da mediação jurídica, transforma súditos em cidadãos; d) reconhecimento e aceitação da diversidade e da pluralidade social, facilitando a democracia e ampliando o processo de comunicação; e, e) associada à comunicação transforma pessoas em povos, constituindo fator de identidade entre indivíduos”.

Verifica-se através das lições acima supramencionadas que a solidariedade vai além da esfera individual do cidadão e necessita de uma atividade coletiva para sua concretização, é o que se dá nas relações de trânsito, as quais necessitam, indispensavelmente, da colaboração de todos os cidadãos, que, muitas vezes, possuem seus direitos mitigados em nome de um bem maior, qual seja, o trânsito seguro.

A sociedade não pode ser prejudicada em nome do absolutismo de um direito individual, como vinha ocorrendo antes da previsão legal que exige a permanência do condutor envolvido em acidente de trânsito no local dos fatos, haja vista que, em razão da fuga dos causadores de acidentes no trânsito, o Estado encontrava-se impossibilitado realizar a apuração dos fatos.

Nota-se que, o artigo 305, do Código de Trânsito Brasileiro encontra seu alicerce, sobretudo, no Princípio da Solidariedade, descrito no artigo 3º, inciso I, da Constituição Federal e, por decorrência lógica, no Princípio da Dignidade da Pessoa Humana.

É da solidariedade que decorre a confiança, é sabendo que o condutor, diante de uma faixa de pedestres, obedecerá às regras de trânsito que estes podem circular com segurança pelas ruas.

Destaca-se que, o princípio da Solidariedade enquanto objetivo constitucional é aplicável a todos os ramos do direito, e mais, sua extensão deve ser amplamente difundida na seara criminal, ainda mais buscando combater essa vertente de descriminalização que tem tomado os tribunais brasileiros, sob pena de estarmos invertendo os valores socioculturais.

O Princípio da Solidariedade vai além dos limites jurídicos, entrando, mormente, na subjetividade íntima e particular do indivíduo, ao passo que, paulatinamente, será espalhada por toda a sociedade, transformando-se, assim, em um direito coletivo, ou seja, há uma necessidade de conscientização coletiva, a principiar pelo legislador e, ato contínuo, pelos aplicadores do direito.

É necessária uma conscientização da sociedade e, infelizmente, de alguns aplicadores do direito, de que a análise constitucional vai além da mera análise legislativa, atingindo a moral, os bons costumes e, principalmente o respeito ao próximo, reconhecendo-o como cidadão de direitos e deveres, merecedor de respeito e dignidade, e que, ante uma violação de direitos, verá sua pretensão sendo satisfeita por meio de um processo judicial eficaz.

Nesse azimute, o doutrinador Luigi Ferrajoli (2002, pág. 755) afirma:

"Este "amor próprio" equivale à assunção subjetiva daqueles valores da pessoa que pusemos na base dos direitos fundamentais. E constitui, com paradoxo aparente, o pressuposto cultural do sentido da igualdade, como também da solidariedade e do respeito civil de outras identidades da pessoa".

No mesmo sentido, dispõe o renomado Philippe Perrenoud (2003, pág. 19):

"Deve existir uma forma de reciprocidade, pelo menos a meio-termo. Apenas um santo poderá dar sem jamais receber nada, certamente porque a alegria de dar dispensa-o de outras satisfações. A maior parte dos seres humanos comuns não pode ser permanentemente solidária em sentido único. É preciso que pelo menos a meio-termo e na média a solidariedade seja um bom cálculo, inscreva-se em um contrato social, em uma forma de reciprocidade." Grifou-se.

Nesta mesma linha de raciocínio, o mínimo que se espera de um condutor de veículo envolvido em um acidente de trânsito, é de que ele possa empregar os meios necessários para

tentar diminuir a lesividade causada por sua conduta, caso comprovado por meio de um processo judicial sua concorrência para o acontecimento do sinistro.

A exigência da permanência do condutor envolvido em acidente de trânsito permanecer no local dos fatos não tem como escopo apenas a responsabilização criminal ou civil, mas também tem como objetivo proteger a administração da justiça, máxime o poder judiciário à entregar uma efetiva tutela jurisdicional.

Assim verifica-se que foi justamente no Princípio da Solidariedade que o legislador criou o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que este visa proteger os interesses da coletividade, a qual necessita de um trânsito seguro para consecução de suas tarefas diárias, merecedora, portanto, da tutela estatal.

Considerando ainda, que os princípios constitucionais são relativos, e não absolutos, haja vista a necessidade de convivência harmônica faz liberdades individuais, em um Estado Democrático de Direito que se funda na garantia da Dignidade da Pessoa Humana, é ilógico que um direito individual se sobressaia à um direito coletivo.

Assim, justifica-se que o Princípio da Solidariedade, de terceira geração, o qual visa a proteção de bens jurídicos de natureza coletiva, mesmo que para tanto necessite de uma relativização dos direitos individuais, ou que, ao mínimo, estes sejam exercidos com responsabilidade, se sobressaia em face do princípio da não-autoincriminação, uma vez que menciona o desenvolvimento de uma sociedade mais solidária e, por corolário, altiva o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, cerne básico da nossa Carta Magna.

Portanto, ao analisar se uma norma está de acordo ou não com os preceitos constitucionais, o legislador não deve analisar apenas um princípio constitucionais, mas sim todos os preceitos elencados na Carta Magna, sob pena de estar menosprezando todas as lições básicas de controle de constitucionalidade.

É concebível que, para que possam circular livremente e com segurança nas vias terrestres, os condutores de veículo automotores respeitem algumas regras previstas pelo legislador, obrigações estas que não são impostas à todos os cidadãos brasileiros, mas tão somente àqueles que são beneficiados com a licença ou permissão para conduzir veículo automotor.

Deve haver limites ao condutor de veículo automotor ao manejar o seu veículo, em nome de um bem maior, qual seja, o trânsito seguro, devendo, em caso de envolvimento em acidente de trânsito, colaborar com as autoridades para a apuração dos fatos haja vista as peculiaridades das relações de trânsito, apuração esta que resta impossibilitada em caso de fuga.

Afinal, todos os seres humanos são livres, a ao Estado é incumbido o dever de lhes proporcionar igualdade de condições no exercício de seus direitos, mas, em nome de um bem maior, qual seja, a pacificação social, é necessário que os cidadãos exerçam suas liberdades com responsabilidade, e, em caso de acidentes de trânsito, estando gozando da condição de condutor de veículo automotor, permaneçam no local do sinistro para apuração dos fatos, não caracterizando essa permanência em assunção de responsabilidade ou confissão de autoria.

3. A CONSONÂNCIA DO CRIME DE FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE COM A CONSTITUIÇÃO FEDERAL BRASILEIRA DE 1988: EXIGÊNCIA DA SOLIDARIEDADE NAS RELAÇÕES DE TRÂNSITOErro! Indicador não definido.

Este capítulo terá como objeto a análise das condições atuais do trânsito brasileiro e o dinamismo das relações dele decorrentes, bem como a análise da coexistência harmônica entre os princípios e como essa harmonia influencia nessas relações, e, por fim, será ressaltado o dever de cooperação inerente à todo os cidadãos que vivem em sociedade, os quais acabam tendo seus direitos relativizados em nome da coletividade.

3.1 O dinamismo das relações de trânsito

Conta-se que, em determinada ocasião, José do Patrocínio emprestou sua inovação tecnológica a seu amigo, o poeta Olavo Bilac, que, enquanto dirigia o veículo pelas ruas do Rio de Janeiro, em razão da pouca habilidade em conduzir o veículo automotor, acabou colidindo em uma árvore, sendo o primeiro acidente automobilístico ocorrido no Brasil.

Com o passar do tempo, se tornou mais comum a chegada de veículos automotores no país, isso devido à facilidade de locomoção que eles traziam, o que fez com que o Poder Público e o Automóvel Clube Brasil se unissem a fim de elaborar algumas regras de circulação no trânsito, a fim de proteger aqueles que dele desfrutavam, tanto pedestres quando condutores de veículos automotores.

Assim, as autoridades municipais de São Paulo e do Rio de Janeiro, onde se encontravam as grandes concentrações de veículos automotores, criaram e concederam as primeiras licenças para dirigir, o que, devido à demanda se tornou obrigatório no ano de 1906, sendo necessário a realização de um exame para aptidão na condução.

Até então, somente a classe alta tinha acesso à essa espécie de transporte, em razão do alto custo de um veículo automotor, entretanto, com a assunção de Juscelino Kubitscheck, em 1954, a classe média passou a adquirir veículos automotores, o que impulsionou o progresso social, multiplicando-se, por conseguinte, as vias terrestres com o fito de acomodar, a cada dia, um maior número de veículos automotores.

Se tornou mais comum a criação de regras para circulação de veículos, uma vez que a intensidade das relações de trânsito se multiplicava desenfreadamente, e, como consequência, elevavam-se os números de carros em circulação em determinada via e de acidentes automobilísticos, em razão até mesmo, das melhorias na velocidade desses veículos, que se tornavam mais potentes e ágeis, facilitando assim as viagens.

O primeiro Código de Trânsito Brasileiro foi elaborado no ano de 1941, quase meia década após a chegada do primeiro veículo no país, e foi instituído pelo Decreto Lei nº 2.994 passando a disciplinar as relações de trânsito e a circulação dos automóveis nas estradas, permanecendo vigente por cerca de 085 (oitenta e cinco) meses, quando foi revogado pelo Decreto Lei n. 3.651, de 25 de setembro de 1941, instituindo o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT's), ambos subordinados ao Ministério da Justiça.

Esse Código de Trânsito Brasileiro teve vigência por cerca de 20 anos, quando foi revogado pela Lei n. 5.108/66, composta de 131 artigos, em 1966, que, pela proporção que cresciam as relações de trânsito, era composta por cerca de 131 artigos, tratando dos mais diferentes assuntos de trânsito.

Passados 31 anos, e se tornado insustentável as relações de trânsito, em razão da multiplicação irrefreável de automóveis que surgiam no país e do caos instaurado pela desobediência recorrente das leis, instaurou-se o atual Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, também chamado Código de Paz.

Ao ser caracterizar por ser um Código da Paz; um código cidadão, resta demonstrado a necessidade da sociedade na criação de leis, resta demonstrado a necessidade da sociedade na criação de leis mais rígidas para regulamentar as relações de trânsito, que haviam se tornado dinâmicas e perigosas.

O Ministério da Justiça publicou o anteprojeto da Lei no Diário Oficial da União por um período de trinta dias, ocasião em que este recebeu cerca de 5.000 emendas. Ademais, verifica-se que o código possui um capítulo destinado ao cidadão, um ao transporte de escolares, um sobre crimes de trânsito e um apenas para os pedestres e condutores de veículos não-motorizados.

Outro dado chocante, levantado pela Polícia Rodoviária Federal é que, a cada ano, o Brasil contabiliza 750 mil acidentes, sendo 27 mil brasileiros mortos e mais de 400 mil com lesões permanentes nas estradas e vias urbanas do País.

Assim, o trânsito brasileiro corresponde a uma guerra do Vietnã a cada dois anos (50 mil mortos), ou à queda de um Boeing a cada dois dias. É como se aquela tragédia do Fokker que caiu em São Paulo acontecesse de três a quatro vezes por semana, sendo essa situação insustentável.

Não bastasse, percebe-se que as relações de trânsito só tendem a ser tornar cada dia mais dinâmicas, e, por conta disso, os acidentes automobilísticos, afinal, o que antes era uma tecnologia acessível somente àqueles pertencentes às altas classes, hoje é comumente utilizado pela maioria dos brasileiros.

Verifica-se que o poder público, sem a colaboração e responsabilidade dos condutores de veículos automotores se torna impossibilitado de apurar todos os acidentes ocorridos, gerando assim, um aumento do caos que já se encontra as relações de trânsito, e, por essa razão, o legislador passou a exigir dos condutores de veículos automotores que gozam dessa praticidade e recebem do Estado a chancela para conduzir, uma responsabilidade de colaboração na resolução dos problemas advindos dessas relações.

O artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro atual nada mais é do que a materialização desse dever de colaboração que os condutores têm com o Estado, os quais veem seus direitos mitigados em razão de desfrutarem da comodidade e praticidade que os veículos automotores propiciam. Assim, caso se envolvam em um acidente de trânsito, nada mais justo que

colaborar na apuração dos fatos, uma vez que é um dos objetivos da República Federativa do Brasil a construção de uma sociedade solidária.

3.2 A coexistência harmônica dos Princípios Constitucionais

Sabe-se que o Brasil é um Estado Democrático de Direito, e, como tal, tem como principal escopo e princípio norteador a dignidade da pessoa humana, do qual emana todos os demais princípios constitucionais. Entretanto, essa premissa, assim como as demais, não pode ser utilizada para a prática de infrações, tampouco para o exercício da cidadania sem qualquer responsabilidade, eis que a pacificação social também é um dos objetivos da Constituição Federal Brasileira de 1988.

Os princípios constitucionais não são hierarquizados, assim, sempre que houver conflitos entre eles, deve-se buscar uma solução que não atinja mais um que o outro, a fim de coexistirem harmonicamente. Essa equivalência é também conhecida como princípio da harmonia. Isso se dá porque a constituição deve ser interpretada como um todo e não como um caderno de garantias absolutas intocáveis.

Assim destaca-se que determinado princípio constitucional não é uma norma ilimitada, uma vez que encontra seu limite nos demais princípios constitucionais. Sobre o princípio da harmonização, disserta Marcelo Alexandrino e Vicente Paulo (2017, pág. 70-71):

"Esse princípio é decorrência lógica do princípio da unidade da Constituição, exigindo que os bens jurídicos constitucionalmente protegidos possam coexistir harmoniosamente, sem predomínio, em abstrato, de uns sobre outros.

O princípio da harmonização (ou da concordância prática) impõe a coordenação e combinação dos bens jurídicos - quando se verifique conflito ou concorrência entre eles - de forma a evitar o sacrifício (total) de uns em relação aos outros.

Fundamenta-se na ideia de igualdade de valor dos bens constitucionais (ausência de hierarquia entre dispositivos constitucionais) que, no caso de conflito ou concorrência, impede, como solução, a aniquilação de uns pela aplicação de outros, e impõe o estabelecimento de limites e condicionamentos recíprocos de forma a conseguir uma harmonização ou concordância prática entre esses dispositivos".

Pois bem. Verifica-se que a limitação de direitos fundamentais se funda na própria condição de sociedade que vivem os seres humanos, uma vez que todos possuem direitos

fundamentais e, caso fossem considerados absolutos, a convivência e harmonia social restaria impossibilitada.

A limitação dos direitos fundamentais é uma forma de manutenção do próprio Estado Democrático de Direito, que, ao mitigá-los, deve fazê-lo com base no princípio da proporcionalidade, uma vez que foram criados justamente para limitar o poder estatal e conter os abusos do Estado.

O legislador, ao prever como sendo crime a fuga do local do acidente, acabou por mitigar o direito fundamental de não produzir provas contra si mesmo, entretanto, o fez em razão da necessidade de regulamentação das relações de trânsito, da ineficiência do Estado em apurar os acidentes ocorridos visto que, na maioria das vezes, os condutores não eram identificados.

Portanto, denota-se que, ao contrário do que defendem inúmeros juristas, não há princípio constitucional absoluto. O Estado deve respeitá-los, eis que foram criados justamente para conter seus abusos, entretanto, caso necessário e, com base no princípio da proporcionalidade, acaba por mitigá-los em razão de uma bem maior, nesse caso, a segurança no trânsito.

Ademais, a liberdade do condutor de veículo automotor em manejar seu automóvel possui limites, não podendo ser utilizada como subterfúgio para prática de infrações penais, tampouco para justificar sua irresponsabilidade com os órgãos estatais, devendo, em caso de envolvimento em acidente de trânsito, permanecer no local para uma eficaz apuração dos fatos ocorridos, colaborando com a Administração da Justiça, que, outrora, lhe concedeu permissão para dirigir.

Mais a mais, o Estado não possui mais um dever de omissão, ou seja, de garantir liberdades sem qualquer regulamentação. Faz-se necessário implementar políticas públicas que garantam aos cidadãos o exercício seguro de suas liberdades, como é o caso da liberdade de ir e vir. Mais que usufruir da praticidade que os automotores propiciam, todos os cidadãos querem usufruí-la de maneira segura, sabendo que, em caso de algum sinistro, verão seus direitos e pretensões satisfeitos.

3.3 O dever de cooperação dos cidadãos e a relativização dos direitos

O direito penal tem como objetivo a proteção dos bens jurídicos mais importantes para a sociedade, garantindo a efetividade dos direitos fundamentais dos cidadãos. Entretanto, por outro lado, busca proteger o indivíduo contra os abusos do *ius puniedi* estatal, de modo que, com base nessa premissa, surgiu a Teoria do Garantismo Penal que consiste numa espécie de sistemas de limites ante as garantias e direitos fundamentais dos cidadãos, limitando, desse modo, qualquer arbitrariedade do poder punitivo estatal.

Assim, mesmo que praticando alguma infração penal, o Estado deve garantir ao indivíduo condições mínimas de uma existência digna, ressaltando-se que a pena, além do caráter preventivo/punitivo, tem um dever de ressocializar o infrator.

Ademais, o garantismo tem as seguintes premissas: não há pena sem crime; não há crime sem lei; não há lei sem necessidade; não há necessidade sem lesão; não há essa lesão sem uma conduta; não há essa conduta sem culpa; não há culpa sem processo; não há processo sem provocação; não há provocação sem provas; não há provas sem defesa.

Ocorre que, no Brasil, doutrina e jurisprudência tem distorcido o objetivo o garantismo penal, focando apenas em sua vertente negativa, qual seja, a de intervenção/lesividade mínima por parte do Estado, esquecendo a proibição da proteção deficiente, que leva a ineficiência de diversos institutos penais, o quais foram elaborados para garantir a pacificação social.

O garantismo não se preocupa tão somente com a proteção contra os abusos estatais. Se por um lado, o Estado deve proteger os cidadãos contra o excesso de suas próprias condutas, consagrando, assim, o seu dever de abstenção, por outro, não pode fechar os olhos para a existência de um dever de agir quando necessário, protegendo à população, haja vista que alguns direitos constitucionais exigem condutas positivas por parte do Estado.

O Brasil é denominado Estado Democrático de Direito, e nessa premissa são todas as garantias constitucionalmente previstas, de modo que, ao se assumir como tal, tem um dever com a sociedade de garantir-lhe o efetivo exercício de seus direitos, tendo o Direito Penal um papel de extrema relevância nessa efetivação, uma vez que cuida dos bens jurídicos mais importantes da sociedade, como a liberdade de ir e vir, o direito à vida, à segurança, dentre outros.

Nem sempre o agressor dos direitos fundamentais é o Estado, na maioria das vezes são os próprios indivíduos os agressores dos direitos alheios, de modo que, quando ocorre tal

fenômeno, o Estado deve intervir com sua mão protetora, desempenhando assim, o garantismo positivo, qual seja, de proteção à sociedade. Nesse caso, quando o Estado se omite, não está desempenhando seu papel garantista, mas sim, violando o princípio da proibição da proteção deficiente.

Assim, a proporcionalidade possui duplo aspecto, a de proteção positiva e a de proteção de abusos estatais, nas lições de Lênio Streck (2005, pág. 180):

"Há que se ter claro, portanto, que a estrutura do princípio da proporcionalidade não aponta apenas para a perspectiva de um garantismo negativo (proteção contra os excessos do Estado), e, sim, também para uma espécie de garantismo positivo, momento em que a preocupação do sistema jurídico será com o fato de o Estado não proteger suficientemente determinado direito fundamental, caso em que estar-se-á em face do que, a partir da doutrina alemã, passou-se a denominar de "proibição de proteção deficiente" (Untermassverbot)"

Da mesma forma que a legislação penal deve respeitar o Princípio da Proibição do Excesso (Übermassverbot), evitando atingir demasiadamente os direitos fundamentais de cada indivíduo, deve atentar-se ao Princípio da Proteção Deficiente (Untermassverbot), a fim de não criar normas ou interpretações que sejam insuficientes à proteção dos bens jurídicos à que se destinam.

Sobre o tema, disserta ainda o Professor Lênio Streck (2005, pág. 180):

"Trata-se de entender, assim, que a proporcionalidade possui uma dupla face: de proteção positiva e **de proteção de omissões estatais**. Ou seja, a inconstitucionalidade pode ser decorrente de excesso do Estado, caso em que determinado ato é desarrazoado, resultando desproporcional o resultado do sopesamento (Abwägung) entre fins e meios; de outro, a inconstitucionalidade pode advir de proteção insuficiente de um direito fundamental-social, como ocorre quando o Estado abre mão do uso de determinadas sanções penais ou administrativas para proteger determinados bens jurídicos. Este duplo viés do princípio da proporcionalidade decorre da necessária vinculação de todos os atos estatais à materialidade da Constituição, e que tem como consequência a sensível diminuição da discricionariedade (liberdade de conformação) do legislador."

É o chamado "*Untermassverbot*", originário da doutrina alemã, utilizado na ciência constitucional da lei e cada vez mais aplicado em nosso ordenamento jurídico, busca, principalmente, evitar que os aplicadores do direito, ao submeterem o caso concreto à lei, chegue a conclusões que venham a esvaziar a sua razão de ser, ou seja o seu caráter preventivo/retributivo.

Infelizmente, essa tendência à descriminalização com base no princípio da proporcionalidade tem deixado de levar em consideração o dever do Estado de proteção à população, questionando a constitucionalidade de diversos artigos flagrantemente constitucionais, como é o caso do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro, o qual foi criado com o intuito de garantir a efetividade da administração da justiça, na solução das problemáticas de trânsito, uma vez que a segurança é um dos direitos fundamentais de todos os cidadãos.

O referido artigo foi criado em razão da insustentabilidade das relações de trânsito, cada vez mais dificultosas e complexas, que se transformou em um fato social que agredia os direitos dos cidadãos, uma vez que a fuga do local do acidente impossibilitava a administração da justiça de apurar os fatos, gerando, desse modo, impunidade aos verdadeiros causadores de acidentes de trânsito.

Verifica-se que os defensores da inconstitucionalidade do referido dispositivo afirmam que o legislador não respeitou o princípio da proporcionalidade no momento da elaboração da lei, uma vez que reprimiu uma conduta de lesividade mínima, incorrendo assim, em um abuso estatal contra um direito fundamental do indivíduo de não produzir provas contra si mesmo.

Ocorre que, esqueceram dos dados citados nos capítulos acima, os que dizem respeito à cerca de 27 mil pessoas mortas em acidentes de trânsito por ano no país, acidentes esses que muitas das vezes não são esclarecidos em razão da fuga do condutor envolvido do local dos fatos, impossibilitando a efetiva administração da justiça e gerando à sociedade o sentimento de impotência.

O Estado não deve abusar dos meios para coibição de condutas danosas ao convívio social, entretanto, também não pode se fazer omisso diante de um fato social que violem direitos fundamentais dos cidadãos. Permitir que o condutor de veículo automotor evada-se do local do acidente, impossibilitando a apuração dos fatos, sem aplicar-lhe qualquer punição, é, no mínimo, uma conduta omissa do Estado na garantia do efetivo exercício das liberdades dos indivíduos.

Frise-se, são milhares de pessoas com sequelas permanentes ou, até mesmo mortas, em acidentes automobilísticos, sendo que, mesmo com a previsão criminal de fuga do local do

acidente, amargam na incerteza de apuração dos fatos, uma vez que os condutores envolvidos ainda se evadem do local para fugir à responsabilidade que lhes possam ser atribuídas.

Portanto, verifica-se que se aceita a afirmação de que o legislador se excedeu ao incriminar a conduta daquele que foge do local do acidente com o fito de se furtar de responder eventual processo criminal, cível ou administrativo, estará, em verdade, infringindo o princípio da vedação da proteção deficiente, uma vez que, descriminalizada tal conduta, a sociedade amargará na certeza de impunidade daqueles que não sabem exercer suas liberdades com responsabilidade.

Garantia ao exercício dos direitos fundamentais e livre exercício dessas liberdades sem qualquer contraprestação ou responsabilidade são dois conceitos distintos, sendo o primeiro um dever do Estado, em propiciar a todos os cidadãos o efetivo gozo de suas garantias, e, o segundo, por sua vez, um objeto de repressão estatal, uma vez que o limite do direito de um indivíduo está situado onde começa o de seus pares.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da elaboração desse estudo pode-se chegar a algumas constatações a respeito do crime de fuga do local do acidente, previsto no artigo 305 da Constituição Federal, e dos princípios constitucionais, deduzindo delas algumas conclusões.

Primeiramente, verifica-se que as relações de trânsito, com o passar do tempo, se tornaram dinâmicas, tendo em vista que milhares de brasileiros se utilizam da condução de veículos automotores na consecução de suas atividades diárias, culminando, assim, no aumento no número de acidentes automobilísticos e, por conseguinte, no número de vítimas fatais decorrentes desses acidentes.

Fez-se necessário, como medida de contenção da violência no trânsito e de garantia de um trânsito seguro a todos os cidadãos, a intervenção do Estado, eis que administração da justiça já não conseguia coibir o aumento dessa violência tampouco apurar corretamente os fatos, intervenção esta, no sentido de adotar medidas que exigissem dos condutores uma colaboração na apuração dos ocorridos.

Assim, o Estado passou a exigir, em troca da permissão para conduzir veículos automotores, uma colaboração dos indivíduos, de modo que, caso se envolvessem em algum acidente de trânsito, permanecessem no local dos fatos à fim de propiciar a perfeita apuração dos acontecimentos, tutelando, assim, a administração da justiça.

Nota-se que bastou a criação do tipo penal para que muitos estudiosos do direito questionassem a inconstitucionalidade do referido artigo, eis que vedava o cidadão do direito à fuga, obrigando-o a produzir provas contra si mesmo, assim como afrontando diversos outros princípios constitucionais, o que fez com que diversos tribunais declarassem incidentalmente a inconstitucionalidade do referido dispositivo.

De início, cumpre destacar que, ao ser vedado ao condutor do veículo automotor envolvido em acidente de trânsito a evasão do local do ocorrido, este não necessariamente sofrerá qualquer responsabilização civil ou criminal, uma vez que sua mera identificação não deve ser confundida como assunção de culpa ou confissão de autoria, mas sim colaboração com a administração da justiça na apuração dos fatos.

Destaca-se, que os acidentes de trânsito não ocorrem somente por culpa dos condutores envolvidos, mas sim por casos fortuitos, casos de força maior, desatenção dos

demais utilizadores das vias, assim como devido à má conservação das vias públicas, o que, infelizmente, é bastante recorrente no Brasil.

Para que o condutor venha sofrer qualquer responsabilização civil ou criminal pela prática de eventual infração das leis de trânsito e concorrência para o sinistro, o Estado deverá fazê-lo por meio do devido processo legal, onde será resguardado ao investigado o contraditório, a ampla defesa, bem como todas as demais garantias processuais.

Outrossim, durante o procedimento investigativo, também não será o réu obrigado a participar na produção de provas contra si, uma vez que é detentor do direito de não-autoincriminação, de modo que, poderá comprovar ainda que não concorreu para a ocorrência do sinistro, podendo, inclusive, receber eventuais reparações civis ou ver o verdadeiro infrator sendo responsabilizado.

Apurou-se também, que as liberdades e garantias constitucionalmente previstas não podem ser exercidas ao bem prazer dos cidadãos, tampouco serem utilizadas como subterfúgio para a prática de infrações penais, de modo que, mesmo o princípio do *nemo tenetur se detegere* encontra limites no dever de solidariedade de cada cidadão, nesse caso, o de colaborar com as autoridades estatais na apuração dos fatos e, por consequência, na manutenção de um trânsito seguro.

Esse dever de solidariedade encontra-se previsto na Constituição Federal, em seu artigo 3º, inciso I, assim, se mostra razoável e proporcional que o Estado, ao conceder aos cidadãos habilitação ou permissão para conduzir veículos automotores nas vias públicas, exija, como retribuição, que o condutor em caso de envolvimento em acidente de trânsito, permaneça no local para uma esmerada apuração dos fatos, não confundido isso, frise-se, como confissão de culpa ou autoria.

Como dito alhures, não é somente a figura estatal que possui o dever de observar os direitos e garantias fundamentais dos indivíduos e respeitá-las, esse respeito deve se fazer presente nas relações diárias dos indivíduos, uma vez que estes estão condicionados a viverem em sociedade, sendo a permanência do condutor envolvido em acidente de trânsito uma louvável materialização desse respeito às liberdades alheias.

Assim, para que haja a garantia de uma vida digna à todos os cidadãos, faz-se necessário que esses exerçam seus direitos fundamentais com responsabilidade e

solidariedade, como é o caso dos condutores de trânsito, que, ao se envolverem em um acidente, possuem o dever de permanecer no local dos fatos, a fim de oportunizar o esclarecimento dos acontecimentos, corroborando assim para um bem maior, que é a segurança no trânsito.

Desse modo, verifica-se que o dispositivo se trata, em verdade, de uma limitação sadia da liberdade de cada indivíduo, funcionando, assim, como uma garantia de que estes vão exercer suas responsabilidades sociais, afinal, a dignidade da pessoa humana pressupõe que todos os cidadãos sejam livres, mas que exerçam suas liberdades com responsabilidade, não podendo utilizá-las como pretexto para ferir às de outrem.

Certo é que, ao elaborar uma determinada norma, o legislador deve atentar-se não somente a um ou outro princípio constitucional, mas sim a todo o arcabouço jurídico previsto na Carta Magna, observando também, às peculiaridades culturais e infraestruturais da sociedade, a fim de atender fielmente os anseios da coletividade.

Considerando, desse modo, o dinamismo das relações de trânsito e a natureza coletiva dessas relações, verifica-se que é imprescindível o exercício do princípio da solidariedade por parte dos condutores de veículos automotores, uma vez que o direito individual de determinado indivíduo poderá colidir com o direito individual do outro, sendo necessário um equilíbrio, buscando, desse modo, a convivência harmônica das liberdades individuais.

O princípio da solidariedade ultrapassa os limites individuais de cada cidadão, vai além, remete-se à ideia de colaboração na construção de uma sociedade livre e justa, mansa e pacífica, a qual exige, muita das vezes, a mitigação de alguns direitos individuais em nome de um bem maior, de natureza coletiva, não justificando, ou outro lado, abusos estatais na ofensa dessas liberdades.

Portanto, considerando que as relações de trânsito são baseadas no princípio da solidariedade, não vislumbra qualquer desproporcionalidade, irrazoabilidade ou injustiça na imposição pelo legislador de deveres mais gravosos aos indivíduos que gozam do direito de conduzir veículos automotores que àqueles que não se utilizam das vias públicas, uma vez que essa retribuição trata-se, na verdade, de um exercício do dever de responsabilidade que todos os cidadãos devem ter.

Não há afronta ao princípio da não-autoincriminação, contraditório, ampla defesa, devido processo legal ou qualquer outro princípio constitucional, os quais serão resguardados devidamente em eventual processo judicial, sendo a exigência da permanência do condutor envolvido em acidente de trânsito no local dos fatos a materialização do dever de solidariedade humano e da convivência harmônica dos preceitos constitucionais, uma vez que não há direito absoluto e sua relativização justifica-se justamente pela condição de sociedade que vivem os seres humanos.

Sem a colaboração dos condutores envolvidos em acidentes automobilísticos em permanecerem no local dos fatos, a administração da justiça estaria impossibilitada de apurar todos os acidentes ocorridos nas vias terrestres, aumentando assim a sensação de hipossuficiência que já domina as vítimas desses acidentes, o que justifica, mais ainda, a imposição de colaboração dos condutores na resolução dos problemas advindos das relações de trânsito.

Ressalte-se ainda, que a Constituição Federal não se trata de um encadernado de garantias absolutas, mas é guiada pelo princípio da harmonização, segundo o qual deve haver uma coordenação e combinação dos bens jurídicos constitucionalmente previstos, devendo estes coexistirem harmoniosamente, sem predomínio de uns sobre os outros, eis que há uma igualdade de valores dos bens constitucionais.

Ademais, o Estado que deve respeitar e atentar-se ao princípio da proporcionalidade a fim de não intervir com excesso nas garantias fundamentais do cidadão na repressão de crimes, é o mesmo que deve observar e garantir a efetivação desses direitos fundamentais individuais e coletivos, eis que a segunda vertente do princípio da proporcionalidade é a vedação à proteção deficiente, cujo teor tem sido esquecido por diversos juristas que buscam a descriminalização das condutas acertadamente previstas pelo legislador como sendo crime, como se esse fosse o cerne dos problemas infraestruturais brasileiros.

Mais uma vez, percebe-se que o crime de fuga do 305 do Código de Trânsito Brasileiro encontra-se em perfeita consonância com os preceitos constitucionais eis que não se mostra desproporcional punir aqueles que, ao receberem do Estado a chancela para conduzir veículos automotores nas vias públicas, evadem-se do local dos fatos em caso de envolvimento em acidente automobilístico, ignorando o seu dever de responsabilidade e

agredindo, desse modo, a administração da justiça, contribuindo para o aumento e impunidade da violência no trânsito.

Assim, dada todas as considerações tecidas acerca da problemática e analisadas todas as teses que buscam justificar a inconstitucionalidade do crime de fuga do local do acidente, percebe-se que, ao contrário do que tentam afirmar alguns juristas dominados pela tendência à descriminalização que cercam os tribunais brasileiros, o tipo penal incriminador é perfeitamente constitucional, respeitando todos os princípios elencados na Carta Magna.

Exigir que o condutor de veículo automotor permaneça do local do acidente e, assim, contribua para a apuração do ocorrido sem que isso se caracterize confissão de autoria ou assunção de culpa trata-se da mais pura materialização do dever de solidariedade que tem todos os cidadãos, na construção de uma sociedade livre, justa e solidária, eis que as garantias constitucionais jamais devem ser utilizadas como pretexto para a prática de infrações penais.

5. REFERÊNCIAS

ARGINC. 0004934-66.2011.404.0000, Corte Especial, TRF4, rel. Des. Victor Luiz dos Santos Laus, j. 19-12-2012, m. V. (acolheram o incidente), in D.E. 24/01/2013. Disponível em:

<http://jurisprudencia.trf4.jus.br/pesquisa/inteiro_teor.php?orgao=1&documento=4657325&termosPesquisados=art.305|ctb|inconstitucionalidade> Acesso em: 08/01/2018.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997. Brasília, DF: Senado, 1997.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Declaratória de Constitucionalidade nº 35**. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/105390089/stf-01-12-2015-pg-189>> Acesso em: 08/01/2018

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. 7ª ed. Coimbra: Almedina. Apud, André Estefam, Direito Penal.

CAPEZ, Fernando; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Aspectos Criminais do Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo. Saraiva, 2015.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: Legislação penal especial**. São Paulo, Saraiva, 2012. BRASIL.

CASALI, Guilherme Machado. **O princípio da solidariedade e o artigo 3º da constituição da república federativa do Brasil**. Revista Eletrônica Direito e Política, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica. Acesso em 19/01/2017.

FERRAJOLI, Luigi. **Para uma teoria do garantismo**. In. **Direito e razão: teoria do garantismo penal**. Tradução de Fauzi Hassan Choukr. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002.

FILHO, Vicente Greco. **Manual do Processo Penal**. 11º ed. 2015. Editora Saraiva. São Paulo. Brasil.

GOMES, Luiz Flávio. **Estudos de Direito Penal e Processo Penal**. São Paulo: RT, 1999. BRASIL.

LIMA, Renato Brasileiro de. **Manual de Processo Penal: Volume Único**. 5. ed. rev., ampl. e atual. Salvador: Ed. Juspodvm, 2017.

MARCÃO, Renato. **Crimes de Trânsito**. 3ª. Ed. São Paulo, Saraiva, 2011. Brasil.

MORAES, Alexandre de. **Direitos humanos fundamentais**. 3ª edição. São Paulo: Atlas, 2000.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Leis Penais e Processuais Penais Comentadas**. São Paulo: RT, 2006. BRASIL.

PERRENOUD, Philippe. As competências a serviço da solidariedade. **Pátio: Revista Pedagógica**, Porto Alegre, v. 7, n. 25, p.19-27, fev. 2003. Trimestral).

QUEIJO, Maria Elzabeth. **O direito de não produzir prova contra si mesmo: o princípio do nemo tenetur se detegere e suas decorrências no processo penal**. São Paulo: Saravia, 2003.

STRECK, Lênio Luiz. **A dupla face do princípio da proporcionalidade: da proibição de excesso (Übermassverbot) à proibição de proteção deficiente (Untermassverbot) ou de como não há blindagem contra normas penais inconstitucionais**. Revista da Ajuris, Ano XXXII, nº 97, marco/2005.

VICENTE, Paulo. **Direito Constitucional Descomplicado**. Vicente Paulo, Marcelo Alexandrino. - 16. ed. ver., atual. e ampl. - Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2017.