



UFGD - UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS

LUIZ CARLOS FERNANDES DO NASCIMENTO

DOS CRIMES DE TRÂNSITO

A Impunidade nos Crimes de Trânsito

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – TCC II

DOURADOS – MS

2014

LUIZ CARLOS FERNANDES DO NASCIMENTO

DOS CRIMES DE TRÂNSITO

A Impunidade nos Crimes de Trânsito

Trabalho apresentado como requisito parcial
para a obtenção do grau de bacharel do curso
de direito da UFGD – Universidade Federal da
Grande Dourados, sob orientação do Prof. Me.
Everton Gomes Correa

DOURADOS – MS

2014

LUIZ CARLOS FERNANDES DO NASCIMENTO

DOS CRIMES DE TRÂNSITO

A Impunidade nos Crimes de Trânsito

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Direito na Universidade Federal da Grande Dourados pela comissão formada por:

Orientador. Prof. Me. Everton Gomes Correa
FADIR - UFGD

Prof. Me. Hassan Hajj
FADIR - UFGD

Prof. Me. Antônio Zeferino da Silva Júnior
FADIR - UFGD

DOURADOS – MS

2014

Dedicatória

Dedico este trabalho a todos aqueles que não se conformam com as coisas mal feitas. Que têm a paciência de ensinar e que prezam por um compromisso com a qualidade e com a excelência. Que encaram a vida sempre como uma possibilidade de mudança, de avanço e conquistas. Que acreditam que o “saber” pode transformar pessoas comuns em personagens principais na construção de um mundo melhor.

LUIZ CARLOS FERNANDES DO NASCIMENTO

A jaula ou as algemas, dizíamos, são uns símbolos do direito, e por isso revelam a natureza e a desventura do homem. O homem acorrentado, ou o homem na jaula é a verdade do homem; o direito não faz mais que revelá-la. Cada um de nós está fechado em uma jaula que não se vê. Não nos parecemos com os animais porque estamos na jaula, mas estamos na jaula porque nos parecemos com os animais. Ser homem não quer dizer não ser, mas poder não ser animal.

Francesco Carnelutti.

“Os sábios herdam honra, mas os loucos tomam sobre si a vergonha”.

Provérbios Cap. 4, ver. 32.

SUMÁRIO

RESUMO.....	07
INTRODUÇÃO.....	08
CAPÍTULO I.....	10
1. Do Surgimento do Automóvel.....	10
1.1 O Trânsito no Brasil.....	11
1.2 A Legislação Brasileira de Trânsito.....	16
1.3 O Automóvel como Instrumento de Status e Poder.....	20
CAPÍTULO II.....	23
2. Dos Crimes de Trânsito.....	23
2.1 Das Disposições Gerais.....	26
2.2 Dos Crimes em Espécie.....	27
2.2.1 Do Homicídio Culposo no Trânsito.....	28
2.2.1 Do Dolo Eventual no Trânsito.....	30
2.2.1 Da Lesão Corporal no Trânsito.....	33
2.2.1 Da Omissão de Socorro no Trânsito.....	34
2.2.1 Do Afastamento do Local do Acidente.....	36
2.2.1 Da Embriaguez ao Volante.....	38
CAPÍTULO III.....	40
3. Da Falta de Efetividade do CTB.....	40
3.1 Do Equívoco da Primazia da Norma.....	45
3.2 Dos Acidentes de Trânsito “in loco”.....	46
CONCLUSÃO.....	
ANEXOS.....	v
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	52

RESUMO

Este trabalho pretende investigar como a cultura da impunidade pode ter relação direta com o aumento dos acidentes automobilísticos. A falha do Código de Trânsito Brasileiro na garantia de tutela e proteção à vida. Os crimes de trânsito no entendimento dos tribunais, especialmente na caracterização de dolo eventual ou culpa consciente. A falta de efetividade da Política Nacional de Trânsito. O equívoco de pretender diminuir os acidentes de trânsito com leis mais duras sem priorizar a política de educação e desenvolvimento social.

Palavras-chave: acidentes de trânsito, crime de trânsito, impunidade.

1. INTRODUÇÃO

As estatísticas dos acidentes de trânsito no Brasil, nos últimos anos, tem nos situado, cada vez mais, na posição de campeões mundiais do ranking da violência e mortes ocasionadas por veículos automotores. Além das mortes no trânsito, há inúmeros casos de mutilações, feridos e de dispendiosos danos materiais, que destroem veículos, cargas preciosas, danificando as próprias rodovias e, até mesmo, destruições causadas com cargas perigosas que são transportadas e esparramadas no meio ambiente.

Esses números tornam os acidentes de trânsito um importante problema de saúde pública e sobrecarregam o setor, em função dos elevados percentuais de internação e dos altos custos hospitalares, além de gerarem problemas para a sociedade, tais como perdas materiais, despesas previdenciárias e grande sofrimento para as vítimas e seus familiares.

Posto isto, pretende-se com o presente estudo analisar a cultura da impunidade como causa do aumento dos acidentes de trânsito no Brasil, paradoxalmente, ao aumento do rigor da norma com a aprovação do Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com a consequente tipificação penal de várias condutas que eram afetas apenas ao campo administrativo do Direito, e que agora, com o Novo Diploma, passam a ser interpretadas como crimes de trânsito. Assim, esta monografia se propõe a analisar a seguinte questão: Por que o Novo CTB não tem apresentado resultados satisfatórios na diminuição da violência do trânsito no Brasil? Seria a certeza da impunidade o fator central da resposta de tal indagação?

A resposta da questão levantada não é simples, principalmente porque o tema colocado está intrinsecamente relacionado ao comportamento humano, cuja compreensão, por natureza, exige estudo multidisciplinar que envolve diversas áreas do conhecimento, seja da antropologia, psicologia, psicanálise, sociologia, direito, etc., contudo, a busca de resposta para tal indagação é de fundamental importância, na medida em que os comandos normativos não podem reputar-se inócuos, sob pena de colocar em risco todo o ordenamento e a segurança jurídica, o que seria impensável num Estado Democrático de Direito.

Portanto, visando maior aprofundamento no tema proposto, o presente trabalho utilizará como metodologia a pesquisa *bibliográfica*, sendo realizadas leituras de livros, artigos, publicações e notícias *online*, além de análises de doutrinas e jurisprudências. Nesse interim, convém destacar que “a pesquisa bibliográfica tem o intuito de tentar explicar um problema considerando um conhecimento já disponibilizado em livros ou obras congêneres”.

Com relação aos métodos de argumentação, o presente trabalho utiliza-se do método *dialético* (diálogo ou discussão), o qual investiga “a realidade pelo estudo de sua ação recíproca, da contradição inerente ao fenômeno e da mudança dialética que ocorre na natureza e na sociedade”. Nesse sentido, a dialética surge como um método

apropriado na pesquisa jurídica, onde se busca demonstrar uma tese por meio de uma argumentação capaz de definir e distinguir conceitos mesmo partindo de premissas opostas.

O principal objetivo do trabalho é investigar como a cultura da impunidade pode ter relação direta com o aumento dos acidentes automobilísticos. Os objetivos específicos são: analisar a legislação de trânsito brasileira, especialmente, no que se refere aos crimes de trânsito; destacar a efetividade destes comandos normativos em face do aumento dos acidentes de trânsito em todo país; estudar as posições jurisprudenciais e doutrinárias acerca dos crimes de trânsito, bem como a influência da cultura ou a certeza da impunidade no aumento desses delitos.

A monografia está estruturada em três capítulos. Inicialmente, o primeiro capítulo trata dos aspectos históricos e da evolução do trânsito automotor no mundo e, particularmente, no Brasil, com destaque para as causas dos acidentes de trânsito correlacionadas à ideia de *status* e *poder* que influencia o motorista quando este está na direção do veículo. O segundo capítulo aponta os tipos penais previsto no Novo CTB e a aplicação da lei de trânsito pelos tribunais em alguns casos concretos e de maior relevância. O terceiro capítulo faz uma análise da efetividade desses comandos normativos em relação aos autores dos delitos de trânsito, considerando a certeza da impunidade como causa principal da violação à legislação.

CAPITULO I

1. Do Surgimento do Automóvel.

Desde a Antiguidade, o homem aspirou a possuir um veículo dotado de movimento próprio. Homero falava já de um carro com tais características criado pelo deus Vulcano. Herón de Alexandria, Leonardo da Vinci, C. Huegens e D. Papin

esbouçaram projetos nesse sentido, mas foi só em 1769 que N. J. Cugnot conseguiu construir um veículo que chegou realmente a funcionar. No final do século XVIII muitos veículos movidos a vapor circulavam pelos caminhos da Inglaterra; entre 1790 e 1800 por Paris, e, em 1804, pela Filadélfia¹.

A evolução dos veículos como a versatilidade, eficácia e agilidade são frutos de uma tecnologia que começou ao longo da história evolutiva do homem: desde as carruagens puxadas a cavalo utilizando estradas de chão, passando pelos veículos a vapor, com posterior sistema de freio e aumento de velocidade, até chegar-se aos veículos modernos, que podem atingir velocidades impressionantes.

Até o fim do séc. XIX, as estradas que mais se desenvolveram foram às estradas de ferro. O metrô, ou metropolitano, apareceu pela primeira vez no ano de 1863, em Londres, para diminuir o tráfego pelas ruas. A partir de 1908, com o lançamento do Ford modelo “T”, a motorização do trânsito americano passa a ser vertiginosa e as tentativas para solucionar os problemas de tráfego procuram acompanhar aquele fenômeno.

Atualmente os EUA possui cerca de 250 milhões de veículos, considerada até o ano de 2009 a maior frota do mundo, ficando atrás somente da China que ultrapassou essa cifra a partir de 2010. Mesmo com esse número gigantesco de veículos, os americanos matam menos que os brasileiros no trânsito, conforme registra Luiz Flávio Gomes:

A maneira mais eficaz de mensurar o quão violento é o trânsito de um país é relacionar o seu número de mortes com o tamanho da frota de veículos. Assim, ao comparar estatísticas de Brasil e Estados Unidos, fica simples entender como estamos atrasados nessa área. Com 250 milhões de veículos, atualmente, a segunda maior frota do mundo, os EUA registraram 37.261 óbitos causados por acidentes em 2008, segundo a National Highway Traffic Safety Administration. Em território nacional, de acordo com o Ministério da Saúde, houve 5,5% mais mortes (38.273) no mesmo período. Detalhe: temos

¹ Em 1863, J. Lenoir adaptou um motor a gás, desenvolvido por ele mesmo, à propulsão de um veículo. Mas as descobertas fundamentais que permitiram o avanço da indústria do automóvel até as espetaculares conquistas do presente, não chegariam até finais do século XIX, quando C. Bens introduziu uma série de inovações mecânicas (transmissão por cadeias, diferencial, etc.) e as aplicou a um veículo de três rodas que chegou a funcionar com eficácia. Os primeiros automóveis eram feitos de luxo. Entretanto, em 1908, Henry Ford criou o seu modelo T, o primeiro carro de fabricação em série, que tinha um preço razoável; em 1910 instalou a primeira oficina e começou a treinar mecânicos. A primeira vez a que se viu submetido o automóvel como meio de transporte maciço foi em 1914, quando, para defender Paris, J. S. Gallieni organizou o transporte de uma seção do Exército por uma frota de táxis. (texto retirado da Enciclopédia Novo Século, 2009, Ed. Visor do Brasil Ltda, p. 230).

65 milhões de veículos. Cruzamento de dados feito pelo Instituto de Pesquisa e Cultura Luiz Flávio Gomes (IPC-LFG) mostra que a relação é de 70,2 óbitos por 100 mil veículos no Brasil, ante uma proporção norte-americana de 14,5. (Instituto Avante Brasil - IAB²).

Segundo Luiz Flávio, além dos EUA, na China o número de mortes causadas por acidente de trânsito vem caindo ano a ano, graças, sobretudo, aos vultosos investimentos em novas estradas e também por conta do endurecimento na fiscalização do uso do álcool ao volante, algo que ainda não surtiu o efeito esperado no Brasil.

1.1 Do Trânsito no Brasil

No Brasil, a chegada dos primeiros veículos, data da década de 50, com a montagem da Kombi, com peças importadas, no sistema CKD (Completely Knocked Down, em inglês) pelo Grupo Brasmotor. A indústria automobilística instalou-se, propriamente, no Brasil em 1956, na cidade de Santa Bárbara D'Oeste (São Paulo) com início da fabricação da Romi-Isetta. Em 1959, no município de São Bernardo do Campo foi instalada a fábrica da Volkswagen, cujo primeiro modelo produzido foi a Kombi, até hoje produzida lá e que precedeu ao famoso Volkswagen Sedan (mais conhecido no Brasil como Fusca).

A Chevrolet e a Ford, que eram apenas montadoras de peças importadas, deram os seus primeiros passos com a fabricação de caminhões para, mais tarde, iniciarem a produção de automóveis em 1968. A seguir veio a Fiat (Fábrica Italiana de Automotores – Turim) instalando-se em 1976 em Betim. No final da década de 90 vieram outras montadoras e fabricantes de automóveis para o Brasil, como a Renault, Peugeot, Citroen, etc.

Nos anos 60, o governo brasileiro buscando garantir maior segurança e eficiência no trânsito, iniciou a normatização do setor por meio da aprovação da Lei 5.108 de 1966, que instituiu o primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT). Com isso, o trânsito brasileiro passa a ter um diploma legal com diversos institutos padronizando a circulação de veículos, o que resultou, sem dúvida, em uma maior segurança jurídica

² Texto retirado do Artigo “Com frota menor, Brasil mata mais que EUA no trânsito”. Disponível em <http://institutoavantebrasil.com.br/Blog> do Luiz Flávio Gomes. Acesso em 4 de março de 2014.

para os usuários do trânsito, sobretudo, porque, até então, não existia um Código Nacional que tratasse especificamente de normas de trânsito.

Contudo, com o passar dos anos e o crescimento econômico, a indústria automobilística no Brasil³ cresceu de forma significativa, atraindo grandes investimentos. No ano de 2007, a produção automobilística no Brasil cresceu cerca de 14% em relação à 2006, chegando a 3 milhões de veículos, o que tornou o país o sexto maior produtor mundial de automóveis. Nesse contexto, o setor automobilístico foi central para a política industrial brasileira a muitas décadas, de Juscelino Kubitschek a Fernando Henrique Cardoso e os governos do PT. No entanto, com o PT no poder, foram as políticas de crédito, de incentivos fiscais e de proteção alfandegária que turbinaram o setor.

O aumento da produção de automóveis pelas indústrias, conjugado com o incentivo do governo por meio de criação de linhas de crédito para a aquisição desses bens pelo consumidor, resultaram, evidentemente, num aumento significativo de veículos nas ruas do país, criando, portanto, vultosos problemas para a segurança viária.

Notadamente, o problema do trânsito não pode ser atribuído somente ao aumento do número de automóveis nas ruas brasileiras, mas, em boa parte, a falta de um transporte público de qualidade também contribui para consolidação dessa problemática, sobretudo, nas grandes metrópoles.

Em que pese tentativas do governo brasileiro para melhorar a segurança do trânsito como a aprovação de um novo Código em 1997, lamentavelmente, o Brasil ainda enfrenta grandes dificuldades com relação à violência no trânsito. Em curto prazo, parece que o país ainda está longe de oferecer um sistema de trânsito eficiente, moderno e seguro à população. Este quadro de grandes números de acidentes tem contribuído para que o Brasil figure no cenário mundial como uma das nações mais violenta no trânsito.

³ Desde 2002, o setor mais que dobrou e o Brasil se tornou o quarto maior produtor de automóveis do mundo, enquanto que a infraestrutura e o transporte público não conseguiram manter o mesmo ritmo de crescimento. O investimento nessas redes foi insuficiente. O tráfego em muitas vias aumentou em mais de 50%. Disponível em http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=indústria_automobilistica_nobrasil. Acesso em 27 de fevereiro de 2014.

A Revista Veja⁴ revelou que morre mais em acidente de trânsito do que por câncer no Brasil. Para Veja, as estatísticas do governo não são precisas, pois, novas estatísticas baseadas nos pedidos de indenização ao seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores em Vias Terrestres (DPVAT) mostram que a violência no trânsito é a segunda maior causa de mortes no país, à frente até de homicídios, um efeito do desrespeito às leis e da má qualidade dos motoristas.

A reportagem aponta que o Brasil está indo na contramão do trânsito no que se refere à diminuição dos acidentes, conforme se extrai do texto a seguir:

O mundo avança, o Brasil retrocede. Na Alemanha, as mortes em acidente de trânsito caíram 81% nos últimos quarenta anos, e o governo têm como meta fechar o ano inteiro sem nenhuma vítima fatal. A Austrália reduziu a mortalidade nas ruas e estradas em 40% ao longo de duas décadas. A China precisou de apenas dez anos para reverter uma situação calamitosa em que os acidentes de trânsito haviam se tornado a principal causa de mortes entre os cidadãos de até 45 anos de idade. Entre 2002 e 2011, o desperdício de vidas chinesas por colisões, quedas de moto ou bicicleta e atropelamento diminuiu 43%. O assombroso sucesso desses e de muitos outros países, ricos e emergentes, em combater a violência no trânsito deveria ser uma inspiração para o Brasil. Por enquanto, o êxito deles só amplifica o absurdo desta que é a maior tragédia nacional. (Tema: “Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por câncer”. Reportagem Revista Veja de 21/12/2013).

Segundo Veja, um levantamento feito pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, com base nos pedidos de indenização ao DPVAT, o seguro obrigatório de veículos, revela que o número de vítimas no trânsito é muito superior ao que fazem crer as estatísticas oficiais. Em 2012, foram registrados mais de 60.000 mortos, um aumento de 4% em relação a 2011, e 3.502.000 casos de invalidez permanente. “Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por homicídios ou câncer”. Ou seja, nós, brasileiros, temos mais motivos para temer um cidadão qualquer sentado ao volante ou sobre uma moto do que a possibilidade de deparar com um assaltante ou de enfrentar um tumor maligno, afirma André Eler, autor da reportagem.

Segundo ainda a reportagem, os dados do governo sobre acidentes no trânsito não revelam a real situação dos acidentes, pois os dados do DPVAT apontam

⁴ Reportagem da Revista Veja por André Eler, Kalleo Coura e Tamara Fisch, de 21/12/2013, com o Tema “Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por câncer”. Disponível em www.revistaveja.com.br. Acesso em 17 de maio de 2014.

números maiores do que o Datasus⁵ que é fonte do governo federal para consolidação do número de vítimas. Além disso, as estatísticas comparam os acidentes de trânsito com os homicídios, revelando um quadro preocupante, que traz o seguinte título:

A maior tragédia brasileira. Os dados do DPVAT, o seguro obrigatório pago aos acidentados revela que o trânsito causa mais mortes no Brasil do que fazem crer as estatísticas do governo baseadas no Datasus, superando a criminalidade, conforme demonstra o quadro abaixo:

TOTAL DE MORTOS			
Ano	No trânsito segundo o DPVAT	Por homicídios	No trânsito segundo o Datasus
2008	57.116	50.113	38.273
2009	53.052	51.434	37.594
2010	52.260	50.780	40.989
2011	58.134	52.198	43.256
2012	*60.752	-	-

* Os jovens são as principais vítimas. Do total de mortes no trânsito em 2012, 41% tinham entre 18 e 24 anos de idade. Isso equivale a 2 tragédias como a da Boate Kiss, em Santa Maria, por semana, ou o dobro do número de médicos formados atualmente no país, ou ainda, a 90 de cada 100.000 jovens adultos brasileiros.

Convém destacar, contudo, que desses números de vítimas fatais no trânsito, a maior parte é composta de vítimas que estavam de motocicletas. Segundo Mapa de Acidentes do Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americano sobre acidentes da Organização Mundial de Saúde (OMS) e Seguradora DPVAT, nos últimos anos, a frota de motocicletas aumentou 300% a mais que a de carros. Menos segura do que os automóveis, elas costumam ser o primeiro veículo motorizado de muitos brasileiros que ascenderam socialmente e nunca havia dirigido antes, isso explica em parte o crescimento das estatísticas de mortos e, principalmente de acidentados que ficaram inválidos.

A reportagem de Veja trás um quadro demonstrativo sobre esse fenômeno de mortandade e mutilações provocadas por acidentes sobre duas rodas, o qual tem

⁵ DATASUS é o nome do departamento de informática do Sistema Único de Saúde do Brasil. Trata-se de um órgão da Secretaria de Gestão Estratégica e Participativa do Ministério da Saúde com a responsabilidade de coletar, processar e disseminar informações sobre saúde.

deixado um rastro de irreparável prejuízo⁶ material e moral, além de dor e sofrimento a milhares de famílias atingidas. O quadro abaixo demonstra os números:

O PERIGO SOBRE DUAS RODAS			
Ano	Mortes no trânsito segundo o DPVAT	Perfil das vítimas fatais	* em mortos por 100.000 habitantes
2012	60.752	17% eram passageiros	1º Brasil com 31,3
		40% estavam em motos	2º Catar com 30,1
		18% eram motoristas de carro, ônibus ou caminhão.	3º El Salvador com 23,7
		25% eram pedestres ou ciclistas	4º Belize com 23,6 5º Venezuela com 23,4
<p>* O Brasil tem a quinta maior taxa de mortes no trânsito do planeta. Segundo levantamento feito com base no Datasus, do Ministério da Saúde. Se forem consideradas as estatísticas do DPVAT no mesmo período, o país salta para o primeiro lugar.</p> <p>- A pesquisa revela ainda que em 2011 foram 239.738 vítimas de acidentes de trânsito que ficaram com alguma invalidez permanente. Já em 2012, o número subiu para 352.495, sendo que, desse total, 74% das vítimas estavam de motos. Além disso, outros fatores merecem destaque:</p> <p>- O número de mortes entre motocicletas triplicou desde 2000;</p> <p>- Os pilotos ou passageiros de motos têm 30 vezes mais probabilidade de morrer ou se machucar do que quem anda de carro;</p> <p>- Metade das 7.000 crianças com menos de 7 anos que ficaram inválidas no trânsito em 2012 estava na garupa de motos.</p>			

Muitos procuram justificar, em parte, a razão do grande número de acidentes argumentando que a causa seria a falta de infraestrutura das estradas ou da malha viária brasileira, além de colocarem grande parte da culpa nos veículos que não oferecem padrões de segurança de primeiro mundo. Conforme afirma André Eler:

“Costumam-se apontar a precariedade das estradas, a infraestrutura deficiente, a falta de ciclovias e as falhas na sinalização como as causas para as tragédias no asfalto. Também se afirma que os carros vendidos por aqui, que não passaram nos padrões de segurança europeus, são verdadeiras armadilhas letais sobre rodas. Todos esses fatores aumentam o risco, mas a maior razão para o massacre no trânsito é que nós, brasileiros, dirigimos muito mal”.

Segundo o Mapa de Violência do Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americano de Acidentes, com números da OMS e Seguradora DPVAT, a principal

⁶ Segundo estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, o prejuízo real anual causado com acidentes de trânsito é estimado em 40 bilhões de reais. Esse valor é composto de despesas hospitalares, danos ao patrimônio, benefícios previdenciários pagos às vítimas ou a seus dependentes e perda de potencial econômico de cidadãos no auge de sua produtividade – nada menos que 58% dos mortos, segundo os dados do DPVAT, têm entre 18 e 44 anos. Disponível em www.revistaveja.com.br. Acesso em 17 de maio de 2014.

causa de acidentes de trânsito no Brasil tem a ver com o motorista. Veja o que aponta a pesquisa:

Mais de 90% dos desastres viários no país é o resultado de uma combinação de irresponsabilidade e imperícia. O primeiro problema está relacionado à ineficiência do poder público na aplicação das leis e à nossa **inclinação cultural para burlar regras**. O segundo tem sua origem no foco excessivo em soluções arrecadatórias para o trânsito – multas, essencialmente – e quase nenhuma atenção à formação de motoristas e pedestres. (Tema: “Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por câncer”. Revista Veja de 21/12/2013).

A pesquisa revela ainda que 98% dos acidentes de trânsito são causados por erro ou negligência humana. A seguir estão as principais falhas, segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, cometidas pelos brasileiros nas ruas e estradas:

OS PECADOS DOS MOTORISTAS	
1º - usar o celular ao volante	Ler uma mensagem de texto com o carro a 60 Km/h equivale a percorrer a 76 metros às cegas.
2º - Dirigir alcoolizado	Em 21% dos acidentes pelos menos um dos condutores havia bebido.
3º - Dirigir colado na traseira do carro à frente	Responde por 12% dos acidentes registrados nas rodovias federais.
4º - Dirigir acima da velocidade permitida	12% dos acidentes é resultado dessa infração.
5º - Deixar de ligar a seta	Trocar de faixa sem ligar o sinalizador obriga o motorista na pista ao lado a frear bruscamente, às vezes sem tempo hábil para evitar a colisão.
6º - Deixar de usar o cinto de segurança	Em uma colisão frontal a 60 Km/h, um passageiro que viaja no banco de trás sem cinto é arremessado com um peso equivalente a 1000 quilos, esmagando quem está na frente.
7º - Não fazer a manutenção do veículo	A falta de cuidados mecânicos causa o dobro dos acidentes provocados por ultrapassagens proibidas.

1.2 Da legislação brasileira de trânsito

A legislação brasileira de trânsito tem seu maior protagonismo na década em que predominava um momento de abertura do Estado brasileiro em relação às normas internacionais de direito, sobretudo, dos tratados que versavam sobre direitos humanos, inclusive, em 3 de dezembro de 1998, por meio do Decreto Legislativo nº 89, o Brasil reconheceu a competência jurisdicional da Corte Interamericana de Direitos Humanos e, em 7 de fevereiro de 2000, o Brasil assinou o Estatuto do Tribunal Internacional Criminal Permanente. Dessa forma, inaugura-se um período em que o

Estado brasileiro passa a aceitar as normas internacionais no que se refere à segurança e respeito à dignidade do ser humano, conforme com clareza leciona a professora Flávia Piovesan:

O Estado brasileiro começa, assim, a romper com a antiga postura de aceitar a sistemática de direitos internacionais e, ao mesmo tempo, negar as garantias internacionais de proteção. Além disso, destaca-se o intenso envolvimento do Brasil nos órgãos internacionais voltados à tutela dos direitos humanos, como a Corte Interamericana [...] (PIOVESAN, Flávia. 2010: p. XXXIV).

Nessa época, a dignidade humana⁷ se consolidava cada vez mais como objeto central do direito internacional e, portanto, as centenas de mortes no trânsito brasileiro revelavam-se como um triste e aviltante atentado contra a dignidade do ser humano. Nesse ambiente de abertura e nova ordem jurídica internacional, o Brasil, por meio do Congresso Nacional aprovou o Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), por meio da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. O Novo Diploma revoga o antigo Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108/66) que já exigia atualização, apresentando, portanto, importantes mudanças no conjunto normativo do Direito Brasileiro de Trânsito. Dentre as principais mudanças, destacam-se as seguintes:

1ª – *Criação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)* - a criação do SNT ocupa lugar de destaque no novo CTB, o qual figura como órgão coletivo e representante de todos os integrantes do sistema, conforme previsão do artigo 5º do Novo Diploma: “O Sistema Nacional de Trânsito compreende um conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades”.

⁷ Flávia Piovesan, *Direito Humanos e o Direito Constitucional Internacional*, São Paulo, Saraiva, 2002, 11ª ed. p. XXXII. “Que o Direito Internacional dos Direitos Humanos, ao consagrar parâmetros protetivos mínimos de defesa da dignidade, seja capaz de impedir retrocessos e arbitrariedades, propiciando avanços no regime de proteção dos direitos humanos no âmbito internacional e interno. Hoje, mais do que nunca, é tempo de inventar uma nova ordem, mais democrática e igualitária, que tenha a sua centralidade no valor da absoluta prevalência da dignidade humana”.

O SNT tem por objetivo estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento.

2ª – *Direito à educação para o trânsito* – esta previsão legal de direito à educação de trânsito, talvez seja a modificação mais importante do Novo CTB, em que pese a morosidade na implantação da proposta original, o tema educação figura como base para efetivação ou aplicabilidade de todo o sistema normativo de trânsito. Tal previsão consta no artigo 74 do CTB: “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. O legislador ainda prevê a expansão da educação para o trânsito por meio das escolas públicas de todo o país, conforme dispõe o artigo 76: “A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”. A intenção do legislador parece ser no sentido de atribuir a educação de trânsito um *status* de base para a conscientização dos usuários do trânsito. Nesse contexto, o tema “educação” figura como ponto fundamental na construção do trânsito seguro pretendido pelo novo CTB. Evidentemente, as alternativas para melhorar o comportamento dos motoristas e pedestres no trânsito, podem ser variadas, entretanto, nenhuma delas escapa ao crivo da educação. Este instrumento valioso de transformação a muito é utilizado como meio transformador de pensamentos e, porque não dizer, de comportamentos. Desse instrumento nobre se valeu grandes mestres para transformar mentes e corações de milhares de pessoas, como por exemplo: Sócrates, Platão, Aristóteles, Jesus Cristo, Galileu, Mahatma Gandhi, etc. Sendo assim, para promover a harmonia social, respeito ao direito alheio e às normas legais em determinada sociedade, ninguém escapa a educação, conforme leciona o professor Carlos Rodrigues Brandão:

Ninguém escapa da educação. Em casa, na rua, na igreja ou na escola, de um modo ou de muitos todos nós envolvemos pedaços da vida com ela: para aprender, para ensinar, para aprender e ensinar. Para saber, para fazer, para ser ou para conviver, todos os dias, misturamos vida com educação. (BRANDÃO 1981: p. 7).

Nesse universo da educação para o trânsito, é da incumbência do Ministério da Saúde⁸ o estabelecimento de campanhas nacionais de caráter permanente, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, para que se dê o esclarecimento das condutas que deverão de ser seguidas nos primeiros socorros, em casos de acidente de trânsito.

3ª - *Curso de Formação de Conductor* – com o novo CBT passa a ser obrigatório ao candidato à habilitação ingressar num Centro de Formação de Condutores (autoescolas)⁹, para ser submetido ao processo de formação teórico técnica, adquirindo, portanto, conhecimento sobre matérias de legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros, noções de cidadania e meio ambiente e mecânica. Além disso, o aluno passa por um período de aulas práticas na direção de veículo automotor (veículo de aprendizagem), adquirindo conhecimento básico e experiência mínima exigida na condução de veículo, para posterior avaliação prática.

4ª – *Novo Critério de Validade do Documento de Habilitação* - a nova Lei estabelece, também, que o processo de habilitação se dê em duas fases, ou seja, após a aprovação nos exames, o candidato recebe uma “Permissão para Dirigir”, com validade de um ano ou 12 meses, período em que não pode cometer nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, nem reincidir em infração média, sob pena de ter sua Permissão cassada. Se ao final de 12 meses o condutor não cometer as referidas infrações, receberá, então, a habilitação definitiva (Artigo 148 do CTB).

5ª – *Novas sanções administrativas* - novas e mais rigorosas sanções são previstas no art. 256 do CTB para motoristas infratores, como multas mais pesadas, suspensão ou cassação do direito de dirigir, frequência obrigatória em cursos de reciclagem, além da criação de um sistema de pontuação atribuído ao prontuário do condutor visando evitar a reincidência de infrações. Além disso, o novo CTB trouxe importante previsão de proibição do transporte de pessoas em compartimento de carga (art. 230, II), realidade que era muito comum em algumas regiões do país, como, por exemplo, o transporte de trabalhadores rurais em caminhões (pau de arara) no nordeste

⁸ Artigo 77 do Código de Trânsito Brasileiro – No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

⁹ Artigo 156 do Código de Trânsito Brasileiro – O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas autoescolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

brasileiro. Tal instituto surge em total consonância com o princípio da dignidade da pessoa humana previsto na Constituição Federal em seu artigo 1º, inciso III, além de demonstrar um significativo avanço da nossa legislação de trânsito em proteger a integridade física e a dignidade das pessoas, na medida em que, transportar pessoas em compartimento de carga é, em certa medida, compará-las a “coisas ou bagagens”, em uma clara demonstração de desrespeito e afronta à sua dignidade e aos direitos humanos¹⁰.

6ª - *Novas sanções penais* – o novo CTB reservou um capítulo específico para os crimes de trânsito, qual seja, capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito (arts. 291 a 312). Esses institutos tornam a legislação mais rígida em relação aos infratores das normas de trânsito, principalmente, em situações de acidente de trânsito que resulte homicídio, lesão corporal ou embriagues ao volante.

Diante disso, esperava-se que o Novo Código de Trânsito, com roupagem moderna e em grande sintonia com os estatutos de países desenvolvidos, pudesse ser o antídoto contra a violência no trânsito que a muito assolava o país, no entanto, o aumento constante do número de acidentes acabou por revelar sérios problemas de efetividade da nova Lei. Vários são os motivos que justificam essa falta de efetividade, contudo, parece que a histórica tendência brasileira de burlar a Lei figura-se como personagem central dessa problemática de desrespeito e descaso com as regras do trânsito. O aprofundamento dessa temática se fará adiante nos próximos capítulos.

1.3 Do Automóvel como instrumento de *status* e poder

O século 21 pode ser considerado como a era das grandes transformações tecnológicas, com ampla difusão do conhecimento, protagonizado pelos meios de comunicação de massa cada vez mais eficientes, com destaque para a rede mundial de computadores (internet). Além disso, presenciamos avanços significativos da ciência mundial, o que tem permitido, de certa forma, aumento na qualidade e expectativa de

¹⁰ Os Direitos Humanos surgem como um conjunto de faculdades e instituições que, em cada momento histórico, concretizam as exigências de dignidade, liberdade e igualdade humanas as quais devem ser reconhecidas positivamente pelos ordenamentos jurídicos, nos planos nacional e internacional. (LUÑO, Antonio Enrique Perez, *Derechos Humanos, Estado de Derecho y Constitución*, p. 48).

vida de milhões de pessoas. Entretanto, criamos com toda essa oferta de tecnologia, um quadro social que revela aptidão para o consumo desenfreado de toda sorte de bens, principalmente, àqueles que aparentam ser a “moda do momento”. Na maioria das vezes, esses bens consumidos não são adquiridos por real necessidade das pessoas, mas sim, pela influência da cultura consumista amplamente difundida pelos canais de televisão, internet, meio social, etc. Essa nova realidade tem tornado a vida social cada vez mais mecânica e egoísta. As atividades cotidianas mais simples estão cada vez mais dependentes de recursos automáticos ou tecnológicos como, por exemplo, o uso do aparelho celular, computador, automóvel, televisão, etc.

Nesse sentido, leciona o professor Bauman¹¹:

A era da modernidade líquida em que vivemos – um mundo repleto de sinais confusos, propenso a mudar com rapidez e de forma imprevisível – é fatal para a nossa capacidade de amar, seja esse amor direcionado ao próximo, nosso parceiro ou a nós mesmos. (BAUMAN, Zygmunt, 2004, p. 4).

Posto isto, parece que a sociedade moderna é a sociedade da desatenção, pois são tantos os apelos cotidianos ao nosso cérebro em termos de informação que não conseguimos processá-la adequadamente. Fora o ritmo acelerado do dia a dia aumentado por uma tecnologia que em vez de fazer a vida melhor, nos impõe mais pressa e velocidade.

Nesse contexto, destaca-se o automóvel, considerado um meio de transporte importante para a sociedade moderna, sobretudo, nos grandes centros urbanos. Contudo, o automóvel pode representar mais do que um meio de transporte, pode ser interpretado como um símbolo de status social e poder. Não por outro motivo, autoridades e personalidades – Chefe de Estados, Artistas, Reis, Rainhas, etc. – são transportados em luxuosos e sofisticados automóveis.

Nessa temática de utilizar o automóvel como representação de poder, vale destacar as lições do professor Nelsom Marangoni¹² que faz a seguinte colocação:

¹¹ ZYGMUNT BAUMAN é um dos sociólogos mais respeitados da atualidade. Com extensa produção intelectual, tem se destacado como um dos pensadores mais clarividentes do nosso tempo. Professor emérito de sociologia da universidade de Leeds e Varsóvia, Bauman tem outros 15 livros publicados por esta editora, dentre os quais destacam-se: Comunidade; Identidade; O mal-estar da pós-modernidade; Modernidade líquida; Vida líquida, Tempos líquidos; e Medo líquido.

¹² Nelsom Marangoni – CEO do Ibope Inteligência – Retirado do Artigo de Cristina Caldas - Automóveis: Excessos e suas Consequências. Disponível em <http://comciencia.scielo.br/scielo.php>. Acesso em 04 de

“O automóvel tem apelos ainda muito significativos para a população brasileira, tem sinalizadores de **status**, de prestígio, de **poder**, além evidentemente do aspecto funcional de locomoção”.

No mesmo entendimento, o professor Morangoni citando Renato da Silva Queiroz, professor da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP), afirma que: "Os anúncios publicitários recriam e enfatizam emoções, desejos, paisagens, valores, imagens e sentimentos e os associam aos automóveis, procurando alcançar o ego dos consumidores (...)". Em seu artigo "Os automóveis e seus donos", Queiroz defende que as propagandas terminam por envolver o carro em representações de liberdade, riqueza, *poder*, velocidade, sucesso, *status*, sofisticação, conquista, entre outros.

Nesse aspecto, o automóvel passa a ter múltiplas utilidades, ou seja, de acordo com a vontade do agente, um automóvel pode ser utilizado como meio facilitador da mobilidade urbana ou rural, especialmente no transporte de pessoas ou mercadorias, mas, ainda de acordo com a vontade do agente, este mesmo veículo pode servir de instrumento de violência e morte no trânsito, gerando prejuízo, dor e muito sofrimento.

Sendo assim, em muitos casos, o veículo passa a ser uma espécie de “símbolo” onde o possuidor procura se fazer representar por meio da sua “máquina”, numa tentativa clara de impressionar o público, sempre buscando *prestígio* ou *poder* por meio da potência ou sofisticação de seu veículo. Por esse motivo, é cada vez mais comum a realização “clandestina” de rachas e manobras perigosas nas grandes cidades brasileiras, sobretudo, no período da madrugada onde a fiscalização tende a ser mais tímida. Este tipo de evento conta com a participação de um público predominantemente jovem, esclarecido – muitos deles universitários – oriundos, em boa parte, da classe média urbana.¹³

CAPÍTULO II

março de 2014.

¹³ Programa Reporte Record - Reportagem sobre Acidentes de Trânsito exibida em julho de 2012. Disponível em www.reporterrecord/acidentesdetransito.com.br. Acesso em 27/05/2014.

2. Dos Crimes de Trânsito

Passamos a análise dos tipos penais previstos na legislação de trânsito em face do aumento dos acidentes. Esta proposta exige, contudo, o estudo dos preceitos fundamentais que norteiam o Direito. Fazendo isso, tornaremos mais didática e objetiva a demonstração pretendida.

Sobre tal conteúdo, recorreremos aos precisos e didáticos ensinamentos do professor Damásio de Jesus¹⁴ (2009) ressaltando que:

[...] fato social é sempre o ponto de partida na formação da noção do Direito. O direito surge das necessidades fundamentais das sociedades humanas, que são reguladas por ele como condição essencial à sua própria sobrevivência. É no Direito que encontramos a segurança das condições inerentes à vida humana, determinada pelas normas que formam a ordem jurídica.

Dessa forma, o fato social que se mostra contrário à norma do Direito forja o ilícito jurídico, cuja forma mais séria é o ilícito penal, que atenta contra os bens mais importantes da vida social. Contra a prática desses fatos, o Estado estabelece sanções procurando tornar invioláveis os bens que protege. Ao lado dessas sanções o Estado também fixa outras medidas com o objetivo de prevenir ou reprimir a ocorrência de fatos lesivos dos bens jurídicos dos cidadãos.

Este tema é definido com precisão pelo professor Damásio quando leciona, “a mais severa das sanções é a pena, estabelecida para o caso de inobservância de um imperativo”. Vimos, portanto, que o Estado estabelece normas jurídicas com a finalidade de reprimir o crime. A esse conjunto de normas jurídicas dá-se o nome de Direito Penal.

Na mesma linha, o professor Damásio (2009) leciona que o meio de que se vale o Direito Penal é a pena, em que já se viu a satisfação de uma exigência de justiça, constringendo o autor da conduta punível a submeter-se a um mal que corresponda em gravidade ao dano por ele causado. Entretanto, as ideias modernas sobre a natureza do crime e as suas causas e a exigência prática de uma luta eficaz contra a criminalidade foram desenvolvendo, ao lado da velha reação punitiva, uma série de medidas que se dirigem não a punir o criminoso, mas a promover a sua recuperação social ou segregá-lo

¹⁴ Damásio de Jesus, Direito Penal – Parte Geral, 30º ed., p. 3.

do meio nos casos de desajustamento irreduzível. São as chamadas medidas de segurança¹⁵.

Não obstante, em que pese a necessidade da segregação do indivíduo, em casos de maior periculosidade, o direito jamais pode trilhar outro caminho que não seja a busca da justiça, conforme leciona o professor Paulo Nader¹⁶:

[...] o Direito visa à concretização da justiça, que é a sua causa final, a grande razão de ser, a motivadora da formação dos institutos jurídicos. A justiça encerra toda a grandeza do Direito. (NADER, Paulo, 2008, p. 72).

Assim sendo, o direito penal - espécie do gênero Direito - só pode ser considerado legítimo quando tem o seu fim baseado na busca da realização da justiça. Nesse sentido, a pena é a privação total ou parcial de um bem jurídico imposto pelo Estado, por meio da ação penal, em retribuição ao autor de uma infração (penal), cujo escopo é evitar novas violações. A pena é, portanto, aflagante, retributiva e preventiva.

Sobre esta interpretação da norma penal, convém registrar o entendimento defendido pelo professor Damásio de Jesus:

Pena é a sanção **aflagante** imposta pelo Estado, mediante ação penal, ao autor de uma infração (penal), como **retribuição** de seu ato ilícito, consistente na diminuição de um bem jurídico, e cujo fim é evitar novos delitos. Apresenta a característica de retribuição, de ameaça de um mal contra o autor de uma infração penal. Tem finalidade **preventiva**, no sentido de evitar a prática de novas infrações. (Damásio de Jesus, Direito Penal – Parte Geral, 30º ed., p. 515).

Diante do exposto, não se pode perder de vista que a sanção da norma penal não está desvinculada da ideia de justiça, ou seja, justo é cobrar aquilo que foi estabelecido como regra geral e, portanto, o condutor de um veículo só comete injustiça – desrespeitar uma regra de trânsito – quando existe uma lei ou um pacto definindo determinadas normas que, ao quebrá-las, estará sendo injusto para com os demais

¹⁵ As penas e as medidas de segurança constituem as duas formas de sanção penal. Enquanto a pena é retributiva-preventiva, tendendo hoje a readaptar à sociedade o delinquente, a medida de segurança possui natureza essencialmente preventiva, no sentido de evitar que um sujeito que praticou um crime e se mostre perigoso venha a cometer novas infrações penais. Damásio de Jesus, Direito Penal – Parte Geral, 30º ed., p. 541.

¹⁶ PAULO NADER – professor da Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Direito aposentado do Estado do Rio de Janeiro. Membro da *Association Internationale de Methodologie Juridique*. Membro do Instituto Brasileiro de Filosofia. Especialista de Notário Saber, pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Membro da Academia Brasileira de Letras Jurídicas. Membro da Academia Valenciana de Letras. Endereço eletrônico: pnader@powerline.com.br.

membros da coletividade. Dessa forma, justo ou injusto só pode existir a partir da existência prévia de um pacto. Nesse contexto, o pacto é o Código de Trânsito e quando o motorista ou pedestre descumpre uma regra estabelecida ou pactuada, este comete um ato de injustiça. Sendo assim, o trânsito será mais ou menos justo e seguro de acordo com o grau maior ou menor de consciência da população sobre a eficácia desses comandos normativos, bem como o respeito às essas normas previamente estabelecidas e acatadas por seus usuários.

Esse entendimento é sustentado por Thomas Robbes¹⁷:

Nesta lei de natureza reside a fonte e a origem da justiça. Porque sem um pacto anterior não há transferência de direito, e todo homem tem direito a todas as coisas, conseqüentemente nenhuma ação pode ser injusta. Mas, depois de celebrado um pacto, rompê-lo é injusto. E a definição da injustiça não é outra senão o não cumprimento de um pacto. E tudo o que não é injusto é justo. (HOBBS, Thomas, p. 52).

Nesse contexto, fazer justiça no trânsito passa pela conscientização do cidadão usuário em relação à regra geral estabelecida, corroborado por um complexo de infraestrutura viária, moderna e adequada, apoiado num sistema de fiscalização eficiente e abrangente que não permita, ainda que tacitamente, o fortalecimento do sentimento de impunidade. Portanto, os crimes de trânsito previstos no CTB fazem parte da última medida do Estado como tentativa de coagir os infratores a fim de observarem as regras previamente pactuadas para a segurança da coletividade. A medida coercitiva, portanto, é instrumento legítimo do Estado para promover a justiça, porém, não o será, se esta for tida como principal, tendo em vista que um Estado de direito jamais pode abdicar do seu objetivo maior que é a defesa da liberdade, sem a qual, não poderá haver justiça.

2.1 Das Disposições Gerais

¹⁷ Portanto, para que as palavras "justo e injusto" possam ter lugar, é necessária alguma espécie de poder coercitivo, capaz de obrigar igualmente os homens ao cumprimento de seus pactos, mediante o terror de algum castigo que seja superior ao benefício que esperam tirar do rompimento do pacto, e capaz de fortalecer aquela propriedade que os homens adquirem por contrato mútuo, como recompensa do direito universal a que renunciaram. E não pode haver tal poder antes de erigir-se um Estado. O mesmo pode deduzir-se também da definição comum da justiça nas Escolas, pois nelas se diz que a justiça é a vontade constante de dar a cada um o que é seu. Portanto, onde não há o seu, isto é, não há propriedade, não pode haver injustiça. HOBBS, Thomas, O Leviatã, Edição em PDF 2009, p. 57.

O Código de Trânsito Brasileiro, em matéria penal, está dividido em duas partes, ou seja, inicialmente trata das disposições gerais com relação aos crimes de trânsito (art. 291 a 301), em seguida passa a tratar de modo mais específico dos crimes em espécies (art. 302 a 312).

Os referidos institutos registram que a conduta típica do crime de trânsito guarda relação direta com a direção de veículo automotor, conforme estampado no artigo 291 do CTB, cuja transcrição segue abaixo:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

O referido artigo deixa claro que os delitos de trânsito são aqueles cometidos na direção de veículo automotor, não abrangendo, portanto, condutas praticadas por condutores de veículos de tração animal (charrete / carroça) e de tração humana (bicicleta / carro de mão). Sendo assim, se um condutor de bicicleta atropelar e matar um pedestre, não estará configurado um crime de trânsito, pois, como já expresso pelo comando normativo, é necessário estar na direção de veículo automotor.

Além disso, o artigo 291 do CTB dispõe sobre a aplicação supletiva do Código Penal (CP), Código de Processo Penal (CPP) e lei 9.099/1995, nos casos que envolvam condutas típicas de delito de trânsito. O CTB contempla também as penas restritivas de direitos, as quais se apresentam na modalidade específica de interdição temporária de direitos, assim disciplinadas no artigo 302 do CTB, quais sejam: *suspensão ou proibição de se obter a habilitação ou permissão para dirigir*.

A interpretação desses institutos revela que o condutor de veículo automotor que incorrer em qualquer ação ou omissão, tipificada como delito pelo CTB, estará sujeito as sanções que vão desde uma medida de interdição temporária de direitos até uma pena privativa de liberdade, cominada ao limite máximo de 4 anos, se não ocorrer qualquer agravante.

Sobre a aplicação das normas gerais do Código Penal, parece que o legislador de trânsito teve a intenção de limitar aos primeiros 120 artigos, pois estes compreendem a parte geral do CP, deixando, portanto, dúvida sobre a aplicação ou não da parte especial do CP. Entretanto, há entendimento de que é perfeitamente possível a

aplicação da parte especial do CP, na situação fática de crimes de trânsito, conforme leciona o professor Julyver Modesto de Araújo¹⁸:

Embora o dispositivo em análise preveja a aplicação das normas gerais do Código Penal, há quem defenda o entendimento jurídico de que determinadas regras constantes da Parte Especial igualmente devam ser aplicadas, como é o caso do perdão judicial estabelecido pelo § 1º do artigo 121 do CP (**“na hipótese de homicídio culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária”**).

Com relação à aplicação da Lei 9.099/95 nos crimes de trânsito, conforme disposto no artigo 291 do CTB, parece ser precisa a intenção do legislador, haja vista a referida lei ter ampliado a atuação dos Juizados Especiais Cíveis, criando ainda os Juizados Especiais Criminais, destinados à persecução criminal das infrações de menor potencial ofensivo (todas as contravenções penais e os crimes cuja pena máxima não ultrapasse dois anos, conforme alteração da Lei nº 11.313/06). Assim, a referida norma aplica-se a quase todos os crimes de trânsito, exceção feita aos crimes de homicídio culposo (artigo 302), lesão corporal culposa com aumento de pena (artigo 303, parágrafo único) e embriaguez ao volante (artigo 306).

2.2 Dos Crimes em Espécie

A seção II do capítulo XIX do Código de Trânsito Brasileiro inaugura a tipificação dos Crimes em Espécie. O presente trabalho pretende analisar os cinco primeiros institutos (arts. 302 aos 306) que tratam, em suma, do *homicídio culposo* (art. 302), *lesão corporal culposa* (art. 303), *omissão de socorro* (art. 304), *afastar-se do local do acidente* (art. 305) e *embriaguez* (art. 306), à luz da doutrina e de decisões marcantes dos tribunais brasileiros, em casos de acidentes de trânsito com vítimas. Além disso, pretende-se demonstrar a efetividade desses comandos normativos quando

¹⁸ Julyver Modesto de Araújo, Mestre em Direito do Estado pela PUC/SP e Especialista em Direito Público pela Escola Superior do Ministério Público de SP; Capitão da Polícia Militar de SP, com atuação na área de policiamento de trânsito desde 1996 e atual Chefe do Gabinete de Treinamento do Comando de Policiamento de Trânsito; Coordenador e Professor dos Cursos de Pós-graduação do CEAT. Disponível em <http://www.ctbdigital.com.br/index.php?p=Comentarsista>. Acesso em 19 de junho de 2014.

da aplicação no caso concreto, haja vista a grande polêmica resultante do debate sobre dolo direto ou indireto (eventual) envolvendo o tipo penal.

2.2.1 Do homicídio culposo no trânsito

A previsão do homicídio culposo na direção de veículo automotor tem previsão expressa no CTB em seu artigo 302, cuja transcrição segue abaixo:

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

Penas – detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

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

I – não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV – no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiro;

V – (Revogado pela Lei nº 11.705, de 19-6-2008).

Para análise do referido instituto é indispensável, num primeiro momento, verificar a definição de crime culposo pelo direito penal, estampado no artigo 18, inciso II do Código Penal Brasileiro¹⁹, a saber: “[...] **Culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia**”. Dessa definição é possível extrair o entendimento de que culpa está relacionada à ausência de dolo (intenção) e, portanto, o crime de trânsito se daria quando o agente praticar (agir) homicídio na direção (conduzir) de veículo automotor por imprudência, negligência ou imperícia, sem, contudo, desejar o resultado.

Indo mais além e visando maior clareza na definição do tema, vejamos o entendimento do professor Damásio de Jesus:

Diz-se crime culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia. A **imprudência** consiste na prática de um comportamento perigoso, tal como dirigir um veículo automotor numa via pública, imprimindo-lhe velocidade incompatível com a segurança. A **negligência**, por sua vez, consiste na ausência de precaução ou

¹⁹ Decreto-lei nº 2.848, de 7-12-1940 – Código Penal Brasileiro.

indiferença em relação ao ato realizado. O sujeito deixa de fazer alguma coisa que a prudência recomenda, algo imposto pela ordem jurídica. **Imperito** é o indivíduo que não dispõe de aptidão para o exercício de arte ou profissão. Nos crimes examinados é a falta de conhecimento teórico ou prático para dirigir veículo automotor. (JESUS, Damásio F. de, 2009, p. 593).

Posto isto, à luz dos ensinamentos do professor Damásio, os crimes culposos na direção de veículo automotor são àqueles que têm como causa a imprudência, imperícia ou a negligência do agente. Num exemplo mais objetivo, o condutor comete crime de trânsito, previsto no Art. 302 do CTB, toda vez que, na direção de veículo automotor, pratica conduta incompatível com a segurança do trânsito, seja por meio da ação (imprudência), omissão (negligência) ou ainda pela falta de aptidão técnica (imperícia). A culpa pode ser definida também como a inobservância do dever de diligência, como, com acerto define a professora Solange de Oliveira²⁰:

“Culpa é a obrigação determinada a todos, na comunidade social, de realizar condutas de forma a não produzir danos a terceiros. Assim, a conduta culposa torna-se típica a partir do momento em que não tenha o agente observado o cuidado necessário nas relações com outrem”.

Ainda na seara da conceituação de culpa, o professor MIRABETE²¹ assevera que age com culpa aquele que realiza o fato ignorando o dever de cuidado. Argumenta o professor:

De acordo com o art. 26 do Código Penal Tipo para a América Latina, age com culpa em sentido estrito quem realiza o fato legalmente descrito por inobservância do dever de cuidado que lhe incumbe, de acordo com as circunstâncias e suas condições pessoais, e, no caso de representá-lo como possível, se conduz na confiança de poder evitá-lo. (MIRABETE, Júlio Fabbrini, Código Penal Interpretado. p.168).

Assim, a culpa do agente só restará configurada quando há ausência de intenção delitiva, como ocorre na maioria dos acidentes de trânsito, haja vista, em regra, dificilmente um condutor toma posse de um veículo com a prévia intenção de atingir alguém lhe causando lesão ou mesmo a morte, até porque, se tal ocorresse, estaríamos

²⁰ Solange de Oliveira Ramos. Professora Mestre em Direito Penal do curso de Direito das Faculdades Integradas HÉLIO ALONSO - FACHA. Disponível em <http://comciencia.scielo.br/scielo.php>. Acesso em 04/03/2014.

²¹ Júlio Fabbrini Mirabete, Código Penal Interpretado. Editora Atlas S.A. 1999. p.169.

diante de um crime de homicídio qualificado previsto no parágrafo 2º, inciso IV do Código Penal, onde o veículo automotor teria sido utilizado dissimuladamente como instrumento do crime.

2.2.2 Do dolo eventual no trânsito

O dolo eventual, portanto, parece ser de difícil comprovação, tanto é que o próprio CTB não o prevê expressamente, fazendo registro somente da culpa do agente quando, na direção de veículo automotor lesionar ou matar alguém. Nesse contexto do debate de culpa e dolo nos acidentes de trânsito, é oportuno citar os ensinamentos do professor MIRABETE, comentando entendimento do Tribunal de Justiça do Amapá:

A questão do reconhecimento, em acidente de trânsito, da ocorrência do dolo eventual, embora teoricamente possível, é de difícil comprovação fática, fazendo-se necessário, para tanto, a prova insuspeita do *animus dolandi* do agente, não bastando que o motorista tenha se conduzido de maneira a assumir o risco de produzir o resultado, pois é preciso não olvidar nunca que o dolo, embora eventual, é sempre dolo, ou seja, aquele elemento subjetivo em que, ao menos em mínima parcela, há de entrar o fator volitivo. (MIRABETE, Júlio Fabbrini, Código Penal Interpretado. p.168).

Entretanto, é bem verdade que alguns julgados tem se decidido a apenar como crimes dolosos aqueles nos quais os motoristas dirigem em alta velocidade, ou seja, colocando em perigo a vida dos transeuntes e demais participantes do tráfego, por sua conduta demasiadamente displicente, caracterizando o dolo eventual. Contudo, não há unanimidade na interpretação dos tribunais quanto ao reconhecimento do “dolo eventual” nos crimes de trânsito. Os Tribunais brasileiros têm decidido de modos diversos nos casos envolvendo crimes de trânsito, sobretudo, quanto ao reconhecimento do dolo eventual nos homicídios ocasionados por acidente automobilístico.

Em julgamento de Habeas Corpus, o Supremo Tribunal Federal reconheceu o dolo eventual em homicídio ocasionado por acidente de trânsito.

A conduta social desajustada daquele que, agindo com intensa reprovabilidade ético-jurídica, participa, com o seu veículo automotor, de inaceitável disputa automobilística realizada em plena via pública, nesta

desenvolvendo velocidade exagerada – além de ensejar a possibilidade de **reconhecimento do dolo eventual** inerente a esse comportamento do agente - justifica a especial exasperação da pena, motivada pela necessidade de o Estado responder, grave e energicamente, a atitude de quem, em assim agindo, comete os delitos de homicídio doloso e de lesões corporais (STF – HC 71.800/RS – Rel. Celso de Mello, DJ 03.05.1996, p. 13899).

Entretanto, em julgamento de outro HC, o STF desclassificou um homicídio de doloso para culposo por entender que “se o agente prevê o resultado como possível ou provável, mas não o aceita ou consente, não é dolo”. Essas são as palavras do ministro Luiz Fux que, discordando do voto da relatora, o qual ratificava decisão do STJ em manter a classificação do crime como doloso, pediu vista ao processo e em seu voto-vista afirmou:

Tal desclassificação, se omitida indevidamente, importa em graves consequências para a defesa, deslocando o processo ao Júri, cujo julgamento é sabidamente atécnico e, às vezes, até mesmo apaixonado, a depender do local onde ele ocorra. Essas implicações potencializam-se ainda mais no caso *sub judice*, em que as diferenças de penas entre um e outro crime são gritantes. Para se ter uma ideia, a diferença da entre as penas mínimas do crime de homicídio qualificado (12 anos) e do homicídio culposo em direção de veículo automotor (2 anos) é de 10 anos. Outrossim, observa-se atualmente, de um modo geral, seja nas acusações seja nas decisões judiciais, **certa banalização no sentido de atribuir-se aos delitos de trânsito o dolo eventual**, o que se refletiu no caso em exame”. (STF – HC 107.801/SP – Rel. Ministra Carmem Lúcia, DJe.13.10.2011).

Na mesma linha, o Superior Tribunal de Justiça em julgamento de Habeas Corpus não reconheceu o dolo eventual constante da denúncia do Ministério Público, em que o impetrante, ao conduzir veículo embriagado e em alta velocidade, invade a contramão de direção e colide com outro veículo, provocando lesões corporais graves e aborto em uma das vítimas. Assim foram as palavras do relator:

A regularidade formal da narrativa contida na denúncia não é suficiente para abertura de ação penal. A justa causa, indispensável à sua propositura, exige que a denúncia seja acompanhada de substrato probatório mínimo, capaz de ensejar juízo de viabilidade da pretensão acusatória ali deduzida. Inexistentes nos autos quaisquer indícios ou prova de que o condutor do veículo dirigia em estado de embriaguez, com excesso de velocidade, **não há falar em dolo eventual**. Tratando-se de conduta culposa, cumpre estancar a ação penal em que se imputa ação dolosa, cabendo ao Ministério

Público, se for o caso, oferecer nova denúncia. Ordem concedida. (STJ – HC 27.868/RJ – Rel. Min. Paulo Medina, RJ 2003/0055595-0).

Em julgamento do Agravo de Instrumento nº 1.189.970-DF, o Superior Tribunal de Justiça também afastou o dolo eventual entendendo que age com culpa consciente o condutor que não observa com o cuidado devido por ocasião do movimento reinante do tráfego. O Tribunal proferiu o seguinte entendimento:

1. Inexistente prova do dolo eventual no homicídio cometido em acidente de trânsito, não se cogita de competência do Tribunal do Júri para o julgamento do caso. 2. **Age com imprudência impregnada de culpa consciente** quem dirige veículo automotor de madrugada no Eixo Monumental, proximidades da Torre de Televisão, com velocidade de 105 km/h, superior à permitida para o local (60 km/h) e às condições de segurança do tráfego, vindo em consequência a colidir com outro veículo que adentrou a via preferencial procedendo de retorno, cujo condutor não observou com o cuidado devido o movimento de tráfego reinante na ocasião. [...] Ante tais fundamentos, nego provimento ao agravo interno. É como voto. Documento: 968879 - Inteiro Teor do Acórdão - Site certificado - DJ: 24/05/2010. Página 4 de 7, Superior Tribunal de Justiça.

De modo diverso, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS) entendeu configurado o dolo eventual no caso do motorista que dirigindo embriagado, colidiu com outro veículo que trafegava normalmente, ocasionando a morte de pai e duas filhas:

Motorista que ao volante de caminhão, em alta velocidade na contramão, embriagado, com 17 decigramas de álcool por litro de sangue, bate em automóvel que trafegava regularmente, matando o pai e as duas filhas menores, **responde por homicídio doloso**, com base no **dolo eventual** e não meramente por culpa. (Revista de Jurisprudência do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. 156/118).

Da mesma forma, em outro julgado, o TJRS firmou entendimento no sentido de reconhecer o dolo eventual, quando, em acidente de trânsito, o condutor do veículo dirigia em alta velocidade e descumprindo regras estabelecidas para a via:

Colher pedestre em acostamento, em velocidade excessiva, após tentativa de ultrapassagem em local proibido, **caracteriza dolo eventual**. (Revista de Jurisprudência do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. 173/45).

Diante de tal temática, é oportuno destacar a opinião do criminalista Luiz Flávio Borges D'Urso sobre o dolo ou culpa consciente nos crimes de trânsito e a polêmica resultante da interpretação dos tipos penais de homicídio culposo ou doloso no trânsito. Este tema é abordado por Luiz Flávio com as seguintes colocações:

A lei brasileira não define de forma clara e nossa doutrina não é pacífica como enquadrar um atropelamento com morte, decorrente de um racha. Pode ser um homicídio doloso (com intenção de matar ou assumindo o condutor risco de morte) ou culposo (acidental). Esse tema apresenta uma zona cinzenta entre o chamado dolo eventual e a culpa consciente, pois não há posição fixada pela doutrina, quer pela jurisprudência²².

Segundo Luiz Flávio D'Urso, uma corrente de doutrinadores chega a sustentar que nunca existe dolo eventual em homicídio de trânsito, salvo, no dolo direto quando alguém, no volante de um carro, deliberadamente mata outrem. Vale destacar, contudo, que a diferença de enquadramento entre dolo e culpa é imensa. Na culpa consciente, o motorista imagina o resultado do seu ato, mas não admite que este resultado possa ocorrer, agindo assim com imperícia, imprudência ou negligência. Neste caso, o condutor será enquadrado no artigo 302 do CTB, como homicídio culposo, o qual é decidido por juiz singular, sujeito a pena de 2 a 4 anos. Já no caso de dolo eventual, o motorista prevê o resultado e o admite, sem buscar evitá-lo, portanto, assume o risco de produzi-lo. Esse é o homicídio doloso previsto no artigo 121 do Código Penal que está sujeito a pena de 6 a 20 anos ou de 12 a 30 anos, se for qualificado, sendo julgado pelo tribunal do júri.

2.2.3 Da lesão corporal no trânsito

O crime de lesão corporal na condução de veículo automotor tem previsão expressa no artigo 303 do CTB, cuja transcrição segue adiante:

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:
Penas – detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

²² Luiz Flávio Borges D'Urso é advogado criminalista e foi presidente da OAB de São Paulo. Artigo publicado no jornal O Estado de São Paulo de 27/07/2010. Disponível em http://www.oabsp.org.br/palavra_presidente/2010/139/. Acesso em 17 de junho de 2014.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

Note-se, portanto, que no crime de lesão corporal previsto no CTB, o legislador previu um agravante da pena se, no caso fático, restar provado que o condutor incidiu nas hipóteses do parágrafo único do artigo 302, ou seja: *“I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação, II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada, III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente, IV – no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiro”*.

O legislador previu essas hipóteses de aumento de pena visando, em princípio, maior proteção às vítimas em “potencial” que podem ser atingidas pelo comportamento criminoso do motorista. Nesse contexto, destaca-se o motorista de ônibus ou veículo coletivo, pois, o inciso IV do art. 302 do CTB faz previsão expressa sobre o agravamento da pena quando se trata de motorista profissional de coletivo. Por conta disso, alguns julgados tem reconhecido o dolo eventual quando o caso envolve motorista de veículo de transporte coletivo, conforme demonstra posicionamento do Tribunal de Alçada do Rio Grande do Sul.

Age com **dolo eventual** aquele que, não querendo provocar ferimentos em **seus passageiros** ou em outras pessoas, assume o risco de fazê-lo através de um acidente de trânsito, porque dirige embriagado, em alta velocidade e na forma de ziguezague. Nessas condições, percebe-se que pode causar o resultado e, não obstante, não desiste de sua conduta. (Revista de Jurisprudência do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. 95/160).

2.2.4 Da omissão de socorro no trânsito

O crime de omissão de socorro cometido por condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito tem previsão expressa no artigo 304 do CTB, cuja transcrição segue adiante:

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

Penas – detenção, de 6 (seis) meses a 1 (um) ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

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

De acordo com o referido instituto, quanto a sua objetividade, pretendeu o legislador dar proteção à vítima do acidente, impondo ao condutor do veículo o dever jurídico de prestar socorro, desde que não se exponha a risco, o que enseja, portanto, um dever de solidariedade reconhecido pela norma penal. Importante frisar que o artigo 304 em referência, trata do condutor envolvido em acidente que não deu causa, como claramente argumenta o professor Damásio:

Quanto ao sujeito ativo do art. 304 do CTB é o condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito, não sendo por ele responsável. Se o fosse, responderia como incurso no art. 302 ou 303, aplicando-se a causa de aumento prevista no inc. III do parágrafo único do art. 302. Se houver omissão por parte de terceiro, que não seja o condutor responsável pelo acidente de trânsito ou o condutor envolvido no acidente, a classificação jurídico-penal será feita no art. 135 do Código Penal. (Complexo Jurídico Damásio de Jesus - Curso Completo de Direito Penal – Módulo XIV, p. 11).

Entretanto, oportuno se faz esclarecer que, ao contrário do art. 135 do Código Penal, na aplicação do art. 304 do CTB não haverá agravamento de pena, se em decorrência da omissão, sobrevier a morte do ofendido. A pena prevista no caput do art. 135 do Código Penal (1 a 6 meses de detenção) será triplicada nesse caso.

No parágrafo único do art. 304, o condutor do veículo incide nas penas do artigo, ainda que sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves. Apesar da clareza do dispositivo, parece que sua aplicação deve ser ponderada, pois, no caso de socorro por terceiros, o disposto no parágrafo contraria a orientação surgida à luz do art. 135 do Código Penal, ou seja, por se tratar de uma obrigação penal solidária, o cumprimento do dever por uma das pessoas afasta a obrigação das outras. Desse entendimento compartilha o professor Damásio:

[...] a solução adotada pelo CTB, fundamenta-se nas características do delito em questão. A omissão de socorro é crime instantâneo, de modo que a prestação de socorro posterior à omissão do agente encontra o delito já consumado. No caso de morte instantânea da vítima, sendo essa absolutamente evidente (esmagamento, por exemplo), o socorro é medida desnecessária, inútil. Seria inútil pretender-se punir o agente. (Complexo

Jurídico Damásio de Jesus - Curso Completo de Direito Penal – Módulo XIV, p. 12).

Por último, frise-se que o art. 304 do CTB é infração de menor potencial ofensivo, aplicando, portanto o disposto no art. 61 da Lei nº 9.099/95, inclusive o procedimento especial nela previsto.

2.2.5 Do Afastamento do local do acidente

O tipo criminal de afastamento do local do acidente de trânsito para fugir à responsabilidade penal ou civil tem previsão expressa no artigo 305 do CTB, cuja transcrição segue adiante:

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 6 (seis) meses a 1 (um) ano, ou multa.

O referido instituto trata de uma classificação delituosa um tanto criticada pela doutrina, sobretudo do ponto de vista da sua constitucionalidade. Veja que o dispositivo prevê como crime “a fuga do local do acidente de trânsito”. Sendo assim, a crítica se daria ao fato de que o legislador pretendeu punir, criminalmente, aquele que se afasta do local, com uma intenção específica, qual seja: a de não ser responsabilizado, seja por um crime cometido ou por uma eventual indenização que tenha que arcar se for considerado culpado pelo acidente, ou seja, pressupõe-se, antecipadamente, que o condutor pode ser culpado, e, por esse motivo, deve permanecer no local da ocorrência para a devida apuração dos fatos.

Nesse contexto, a previsão delitiva do artigo 305 do CTB parece entrar em colisão com outros institutos do direito interno ou mesmo internacional, como didaticamente argumenta o professor Julyver Modesto de Araújo²³:

²³ Julyver Modesto de Araújo - Mestre em Direito do Estado pela PUC/SP e ESPECIALISTA em Direito Público pela Escola Superior do Ministério Público de SP; Capitão da Polícia Militar de SP, com atuação na área de policiamento de trânsito desde 1996 e atual Chefe do Gabinete de Treinamento do Comando de Policiamento de Trânsito; Coordenador e Professor dos Cursos de Pós-graduação do CEAT. Disponível em <http://www.ctbdigital.com.br/index.php?p=Comentaristas>. Acesso em 19/06/14.

[...] Quanto a responsabilidade penal, o dispositivo viola a presunção de inocência (artigo 5º, inciso LVII, da Constituição Federal – **“ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”**) e o direito de não-incriminação, que se assenta tanto no direito constitucional do preso, em se manter calado (artigo 5º, inciso LXIII da CF – **“o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado”**), quanto na garantia internacional de não ser obrigado a depor contra si mesmo, quando for acusado de um delito (artigo 8º, inciso II, letra “g” da Convenção Americana de Direitos Humanos – Pacto de São José da Costa Rica – **“Toda pessoa acusada de um delito tem direito a que se presuma sua inocência, enquanto não for legalmente comprovada sua culpa. Durante o processo, toda pessoa tem direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínima: [...] direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada”**).

Contudo, há outros estudiosos que se posicionam contrários a essa tese, como é o caso do **Fernando Capez e Victor Eduardo Rios Gonçalves**, os quais sustentam que *“a fuga do agente visa a burlar a administração da justiça, sendo esse o motivo de sua responsabilização criminal”*. Não há, de qualquer modo, posição predominante sobre o tema, sendo oportuno aguardar o pronunciamento dos Tribunais Superiores.

No tocante a responsabilidade civil, o delito do artigo 305 do CTB também apresenta problemas, sobretudo, por prevê como crime a simples possibilidade do dever de indenizar, quando é pacífico o entendimento de que é princípio garantido de nosso direito constitucional de que não haverá prisão civil por dívida, conforme artigo 5º, inciso LXVII, da CF (*“não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel”*). Quanto à prisão do depositário infiel, a de se registrar que o tema já foi considerado pelo Supremo Tribunal Federal como inaplicável, desde 2008, em julgamento histórico que compatibilizou a regra brasileira à constante do Pacto de São José, que prevê a prisão civil apenas para os casos de pensão alimentícia. O tema foi pacificado pelo STF em julgamento de Recurso Extraordinário, conforme transcrição abaixo:

“O fato, Senhores Ministros, é que, independentemente da orientação que se venha a adotar (supralegalidade ou natureza constitucional dos tratados internacionais de direitos humanos), a conclusão será, sempre, uma só: “a de que não mais subsiste, em nosso sistema de direito positivo interno, o

instrumento da prisão civil nas hipóteses de infidelidade depositária, cuide-se de depósito voluntário (convencional) ou trate-se, como na espécie, de depósito judicial, que é modalidade de depósito necessário”.
[HC 90.983](#) (DJe 13.5.2013) - Relator Ministro Celso de Mello - Segunda Turma.

2.2.6 Da embriaguez ao volante

O crime de embriaguez ao volante cometido por condutor na direção de veículo automotor tem sido alvo de grandes debates no mundo jurídico, além de ser tema objeto de comentário nos canais de imprensa mais diversos, principalmente, pela predominância desse tipo de delito, quando da ocorrência dos acidentes de trânsito. Dessa forma, quando um condutor, dirigindo um veículo em estado de embriaguez, atropela e mata pessoas ao invadir a calçada e, tal fato gera certa comoção pública, alguns veículos de imprensa exploram ao máximo o episódio, direcionando suas críticas para a fragilidade das leis do trânsito, sobretudo, no que se refere à punição dos motoristas que dirigem bêbados. Por conta disso, várias foram as alterações da redação original do artigo 306 do CTB, incluindo três Resoluções do Contran e duas Leis Ordinárias, sendo a última a Lei 12.760 de 2012.

A referida Lei trouxe nova redação ao artigo 306, a fim de contemplar maior possibilidade de enquadramento do delito de embriaguez ao volante. Segue abaixo a transcrição do teor do artigo:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência (redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

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

§ 1º. As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

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

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

§ 2º. A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitido, observado o direito à contraprova (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

§ 3º. O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

Trata-se, portanto, do segundo delito mais grave do CTB, pois o mesmo supera a lesão corporal culposa no trânsito, cuja pena máxima é de dois anos de detenção. Além disso, com a nova redação do artigo 306, tornou-se possível constatar o estado de embriaguez do motorista por outros meios de prova que não somente o bafômetro ou exame clínico, ou seja, atualmente é possível comprovar o estado alcoólico do motorista por meio de perícia, vídeo, testemunha, etc.

Essa nova redação do artigo 306 do CTB é didaticamente esclarecida pelo professor Julyver Modesto de Araújo:

Com a alteração dada pela Lei nº 12.760/12, o crime passou a ocorrer pela condução de veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa, pouco importando a quantidade no organismo. Assim, a concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue (ou 0,3 miligrama de álcool por litro de ar) deixou de ser parte do tipo penal, para ser **uma** das formas de comprovação da sua ocorrência, sendo configurado também o crime pela detecção de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora do condutor (anexo II da Resolução nº 432/13).

Essa nova alteração do artigo 306 do CTB por força da Lei 12.760/12, teve como objetivo principal contrapor posicionamento do Poder judiciário, que vinha se consolidando no sentido da obrigatoriedade de mensuração da quantidade de álcool no organismo do condutor, haja vista que a redação anterior do artigo 306 exigia a quantidade mínima de seis decigramas de álcool por litro de sangue. Com o novo texto, passou a ser possível punir criminalmente os condutores que são flagrados sob visível influência de álcool, mas se recusam a se submeter aos testes de alcoolemia, sendo possível, nos termos do seu parágrafo 2º, a configuração do crime até mesmo por meio de vídeo e prova testemunhal da condição do acusado.

CAPÍTULO III

3. Da falta de efetividade do CTB

Para analisar os aspectos da não efetividade²⁴ do CTB ou sua inobservância por parte da sociedade, faz-se necessário, antes, analisar o contexto histórico em que se formou a sociedade para a qual a norma esta posta. Assim, não se pode olvidar que a tendência brasileira de escapar ao poder regulador das normas remonta à colonização, pois, foi nesse período que as artimanhas de burlar a lei foram se instalando no seio social e com o passar dos tempos, apenas se aprimorou. A sociedade brasileira teve suas raízes na colônia portuguesa de base patrimonialista e elitista, cuja objetividade era a exploração das riquezas para o enriquecimento da Metrópole (Portugal). Esse ambiente de exploração do mais forte sobre o mais fraco tornou-se solo fértil para o desenvolvimento das mais variadas condutas ilícitas - corrupção, abusos, contrabando, homicídios -, além de vários outros delitos que desfrutavam da complacência e incentivo da Coroa portuguesa. Nas palavras do Ministro Luís Roberto Barroso:

O colonialismo português, que, como o espanhol, foi produto de uma monarquia absolutista, legou-nos o ranço das relações políticas, econômicas e sociais de base patrimonialista, que predis põem à burocracia, ao paternalismo, à ineficiência e à corrupção. Os administradores designados ligavam-se ao monarca por laços de lealdade pessoal e por objetivos comuns de lucro, antes que por princípios de legitimidade e de dever funcional. A gestão da coisa pública tradicionalmente se deu em obediência a pressupostos privatistas e estamentais. (BARROSO, Luís Roberto. 2010: p.67).

A herança brasileira de resistência aos preceitos legais ou de verdadeira banalização desses preceitos, tem relação direta com a falta de efetividade do CTB e o conseqüente aumento dos acidentes de trânsito. Essa herança de insubmissão à Lei pode ser retratada nas mais variadas situações no dia a dia do trânsito, como, por exemplo, motoristas que dirige com aparelho celular ao ouvido, sem respeitar os limites de velocidade, sem respeitar a faixa do pedestre, do idoso, do deficiente, etc. Nas palavras do advogado criminalista Luiz Flávio D’Urso “a violência no trânsito, que leva a tantas mortes, além do problema criminal é acima de tudo um *problema cultural*”. A cultura brasileira de “desvio da norma legal” tem sido constatada por dois fenômenos que julgo serem os mais relevantes, são eles: a cultura da impunidade e a corrupção no trânsito.

²⁴ Para Luís Roberto Barroso, “a ideia de efetividade expressa o cumprimento da norma, o fato real de ela ser aplicada e observada, de uma conduta humana se verificar na conformidade de seu conteúdo. Efetividade, em suma, significa a realização do direito, o desempenho concreto de sua função social”. Curso de Direito Constitucional Contemporâneo, 2010, p. 221.

a) A Impunidade – a sensação de não ser flagrado durante uma infração de trânsito tem contribuído para o fortalecimento da cultura de impunidade por parte dos motoristas, tanto é que são várias as situações em que o motorista desobedece às regras do trânsito – alta velocidade, manobras indevidas, ultrapassagem proibida, entre tantas outras -, simplesmente por sentir-se seguro de que não será punido. Assim, parece pacífico o entendimento de que a eficácia de uma norma legal esteja diretamente relacionada à eficácia do poder fiscalizador do Estado. Um exemplo disso é o uso do cinto de segurança, equipamento de uso obrigatório de acordo com o CTB. Contudo, nos primeiros anos da aprovação da Nova Lei, ou seja, nos primeiros anos a partir de 1998, muitos condutores ainda insistiam em não utilizar o equipamento de segurança, em que pese todas as campanhas pró-cinto demonstrando, inclusive, cientificamente, a eficiência do equipamento, principalmente, em situações de acidentes com colisões frontais. Entretanto, somente após intensa fiscalização, somada a aplicação rigorosa de penalidades de multa é que houve uma mudança deste quadro de desrespeito às normas vigentes.

Um estudo recente do Centro de Pesquisa Jurídica Aplicada da Fundação Getúlio Vargas²⁵ revelou que 82% dos brasileiros acham fácil desobedecer às leis no país. E o fazem mesmo quando os maiores prejudicados são eles próprios. Segundo o estudo, uma fiscalização eficiente e constante teria o poder de fazer os cidadãos abandonar as condutas de risco até que a postura responsável se tornasse automática. Foi o que ocorreu, em certa medida, com o cinto de segurança. E é o que se tem tentado, até agora com pouco sucesso, com a embriaguez ao volante. Em 2008, quando entrou em vigor a Lei Seca, o impacto positivo foi imediato. Com medo de serem pegos no bafômetro, muitos motoristas deixaram de conduzir depois de beber. Como consequência, no ano seguinte houve uma redução de quase 4.000 pedidos de indenização por morte ao DPVAT. Bastou os motoristas descobrirem que não eram

²⁵ O Centro de Pesquisas Jurídicas Aplicadas da FGV tem por objetivo promover estudos e pesquisas voltados para a consistência e efetividade de instituições e institutos jurídicos. Prioritários nas pesquisas do Centro serão os temas relativos à utilização, funcionamento e operação da legislação e recursos de autoridade disponíveis no sistema brasileiro. O CPJA FGV estuda o Índice de Percepção do Cumprimento da Lei – IPCLBrasil – é um levantamento estatístico de natureza qualitativa, realizado em oito unidades da federação brasileira, com base em amostra representativa da população. Disponível em <http://direitogv.fgv.br/centro-pesquisa-juridica-aplicada>. Acesso em 17/06/2014.

obrigados a soprar o bafômetro e que as blitzes eram previstas para a curva de mortes retomar a tragédia ascendente.

O referido estudo aponta ainda que, apesar de a Lei Seca permitir a punição dos condutores embriagados mesmo sem o bafômetro, em muitas capitais, porém, só são realizadas operações policiais durante a noite e nos fins de semana. Em cidades pequenas, por sua vez, as autoridades frequentemente fazem vista grossa para as infrações de trânsito porque puni-las é considerada uma medida impopular – apesar de benéfica para a população.

Assim posto, não se pode olvidar que a força efetiva do poder fiscalizador do Estado deve ser entendida como peça fundamental no conjunto de medidas que visam dar mais eficiência no sistema de trânsito. Não basta, portanto, apenas o incremento do conjunto normativo principal, acrescentando institutos mais rígidos ou abrangentes, é preciso, contudo, dispensar a máxima efetividade na fiscalização e observância desses comandos na realidade prática do trânsito, a fim de extinguir a sensação nociva de impunidade.

b) A Corrupção - Outro ponto que merece destaque nessa conjuntura da falta de efetividade da norma de trânsito é o fato da *corrupção* do poder público. A compreensão desse fenômeno passa pela análise do processo histórico de colonização da nossa sociedade, cuja povoação se deu por meio dos descobridores portugueses e hispânicos. Por isso, muito da nossa cultura, obviamente, tem sua essência vinculada aos descobridores da pátria. Sendo assim, a sociedade brasileira engendrada pelos colonizadores esteve por muito tempo baseada no sistema de exploração da colônia (Brasil) pela Metrópole (Lisboa) e, portanto, boa parte da nossa cultura carrega as marcas desse sistema de exploração ou vantagens em face do mais fraco. Assim sendo, pode-se destacar que a corrupção do sistema público, seja o de trânsito ou de qualquer outra área do governo, tem suas raízes na colonização, pois é inegável que a corrupção na cúpula política atravessou séculos na história brasileira e, ainda hoje, vigora sob o manto dos mais variados disfarces que a máquina pública dispõe. Nesse sentido, quando um agente de fiscalização de trânsito aceita ou exige propina para não fiscalizar determinada atividade infracional ou ilícita de um motorista, na verdade, ele apenas está reproduzindo um método comumente a muito praticado na política brasileira que remonta aos nossos primeiros anos de colonização. Nos primeiros anos da descoberta do

Brasil (Terra de Vera Cruz), os descobridores já demonstravam habilidades para a prática da corrupção, sobretudo, porque junto com os colonizadores vieram os degradados²⁶ trazidos de Portugal, embora não há consenso entre os historiadores, o fato tem relevância na medida em que estes eram pessoas condenadas em Portugal e que vieram cumprir pena no Brasil Colônia causando influência na cultura local. Este tema é tratado didaticamente pelo professor e historiador Mouzar Benetido²⁷ que trás o seguinte relato do início da corrupção pública no Brasil:

E já na fundação da nossa primeira capital há um exemplo claro de roubo, com superfaturamento na construção de Salvador, por empreiteiras, entre 1549 e 1556. Prática que se alastrou inclusive durante o período de ocupação holandesa, tido erroneamente por muitos como um governo "limpo". Apesar de o príncipe Maurício de Nassau ser um homem culto e ter trazido cientistas e artistas para Pernambuco, com ele vieram também, como colonizadores, pessoas que, no que tange à malandragem, não ficavam atrás dos portugueses. Aliás, teve origem na Holanda a história de que não existe pecado ao sul do Equador. Aqui valia tudo.

Diante desse cenário se consolidou a sociedade brasileira e sua trajetória foi e continua a ser marcada por episódios de corrupção envolvendo agentes do governo. Vale destacar que o Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos que tem a missão de cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, entretanto, muitos desses órgãos são públicos (Contran, Cetran, Denatran, Detran, PRF, PRE, etc.) e, portanto, não raro aparecerem envolvidos em atos de corrupção, conforme demonstra a reportagem do Jornal O DIA RIO²⁸, exibida em 23/12/2013:

“DENÚNCIA LIGA DEPUTADO À CORRUPÇÃO NO DETRAN”.

Rio - A teia do crime. A Justiça do Rio de Janeiro tem em mãos evidências do gerenciamento político de um dos maiores esquemas de corrupção descobertos no DETRAN. Gravações telefônicas e depoimentos à 1ª Vara Criminal de Santa Cruz ligam o deputado estadual Coronel Jairo (PMDB) à quadrilha que movimentava 2 milhões de reais por mês na legalização de carros irregulares. O grupo tinha 181 pessoas — funcionários do departamento de trânsito, despachantes e policiais. (Jornal O Dia Rio, de 23/12/13)

²⁶ Degradados – trata-se de pessoas condenadas em Portugal e eram submetidas a cumprir a pena trabalhando no Brasil Colônia. Disponível em: <http://www.geomundo.com.br/sala-de-aula-10117.htm>. Acesso em 20/06/2014.

²⁷ Mouzar Benetido. Artigo 500 Anos de Corrupção. Disponível em: <http://www.geomundo.com.br/sala-de-aula-10117.htm>. Acesso em 20/06/2014.

²⁸ Disponível em: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2013-12-23/denuncia-liga-deputado-a-corrupcao>. Acesso em 20/06/2014.

Dito isto, não há dúvida que a corrupção nos órgãos de trânsito acaba por contribuir para o aumento de acidentes, na medida em que, a credibilidade de todo o Sistema Nacional de Trânsito fica comprometida, alimentando, portanto, a crítica e o descaso, por parte da sociedade, em relação ao conjunto normativo do CTB.

3.1 Do equívoco da primazia da norma

Com relação a aplicação das normas do CTB, nota-se que a política de segurança no trânsito tem sido um tanto equivocada, pelo menos em alguns casos, o legislador deu *primazia* à aplicação da norma coercitiva. Tanto é assim, que nos últimos cinco anos, o artigo 306 do CTB (embriaguez ao volante) sofreu várias alterações em sua redação original (nova redação dada pelas Leis 11.705/08 e 12.760/12), ou seja, buscando tornar mais rigorosa a punição do motorista que dirigir embriagado, o legislador tem priorizado o endurecimento da norma, deixando para segundo plano, outras medidas de prevenção de acidentes, como por exemplo: efetivação da educação de trânsito nas escolas públicas (fundamental e médio), maior integração do Sistema Nacional de Trânsito visando treinamento, parcerias e trabalhos em conjunto na prevenção de acidentes, além de outras tantas formas de atuação estatal que não à força coercitiva. Além do que, a utilização do direito penal como última alternativa encontra amparo no princípio do direito penal da *intervenção mínima*, como bem leciona Munões Conde²⁹:

“O Direito Penal somente deve intervir nos casos de ataques muito graves aos bens jurídicos mais importantes. As perturbações mais leves do ordenamento jurídico são objeto de outros ramos do Direito”. (1975, p. 59-60)

Assim, se outros ramos do direito (direito civil, direito administrativo, etc.) conseguirem conter os ataques a determinado bem jurídico, não há porque haver a intervenção do direito penal. Por isso se dizer que a intervenção do direito penal deve

²⁹ MUÑOZ CONDE, Francisco. Introducción al derecho penal. Barcelona: Bosch, 1975.

ser a mínima possível. Afinal, será através do direito penal que o Estado imporá as consequências mais drásticas contra o seu cidadão: a pena de prisão.

No trânsito, como não poderia ser diferente, a norma penal deve ser o último recurso coercitivo do Estado para proteção dos bens jurídicos tutelados, devendo, portanto, ser priorizadas outras formas de conscientização social. Nesse sentido, a efetividade do direito penal depende de fatores que transcendem o efeito intimidador da norma. Nesse processo, a formação do condutor ou motorista ocupa lugar de destaque, sobretudo, porque é nela que se dá, pelo menos em tese, à conscientização necessária para a direção segura. Em comparação com outros países, o Brasil figura como um dos que menos investe na formação dos condutores, conforme relata o jornalista André Eler:

A Austrália, por exemplo, tem um dos melhores sistemas de habilitação do mundo. Para tirarem carta, os australianos devem frequentar 120 horas de aulas práticas. No Brasil, são apenas 25 horas. Os australianos, depois de passarem no teste, enfrentam inúmeras restrições até que se provem totalmente aptos a dirigir. Eles têm direito a habilitação a partir dos 16 anos, mas até os 18 só lhes é permitido dirigir de dia e acompanhado de um adulto, além de não poderem levar nenhum passageiro. Dos 18 aos 22 anos, os australianos não podem jamais serem flagrados bêbados ao volante. Se isso acontecer, eles perdem a carteira e só podem obter outra depois de um ano. Assim formam-se motoristas hábeis e prudentes. No Brasil, a primeira habilitação tem status de provisória durante um ano, mas as regras são frouxas. Mesmo que o motorista cometa uma infração gravíssima, grave ou duas médias nesse período, sua única punição é ter que voltar para a autoescola. (Tema: “Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por câncer”. Revista Veja de 21/12/2013)

3.2 Dos acidentes de trânsito

Os acidentes de trânsito, por mais dramáticos que possam parecer, tem sido encarados pela sociedade como um fato comum e cotidiano. Pois estes, já não são capazes de provocar comoção social suficiente para resultar numa reflexão profunda sobre nossas atitudes na direção de um veículo. É como se a sociedade estivesse anestesiada ou adormecida diante das tragédias diariamente provocadas pelo trânsito.

Diante disto, a fim de ilustrar questões do referido tema, apresento alguns casos relevantes sobre acidentes de trânsito a fim de fazer uma análise jurídica da situação fática à luz do Direito Penal e do Código de Trânsito Brasileiro. Dos dois casos

de acidente a ser apresentado, o primeiro deles ocorreu entre um ônibus e uma carreta que transportava tubo de aço, e que resultou em mais de 15 mortos, figurando como um dos mais graves acidentes ocorrido no ano de 2012 na BR-040 em Minas Gerais, fato divulgado pela grande mídia nacional e que exigiu o emprego de um custoso aparato de resgate e segurança por parte do Estado, incluído agentes policiais e bombeiros, viaturas e até dois helicópteros, conforme divulgado pelo Jornal Nacional da Rede Globo, cuja, manchete segue abaixo:

1. ACIDENTE ENTRE ÔNIBUS E CARRETA DEIXA 17 MORTOS EM MG. O acidente foi na BR-040, próximo a cidade de Curvelo. Segundo a PM, uma carreta acompanhada por batedores ia em direção a Brasília quando um ônibus que vinha no sentido contrário fez uma ultrapassagem proibida³⁰. (anexo I)

Diante de tal situação fática, como classificar a conduta desse motorista de ônibus que, ao desrespeitar uma linha de divisão de fluxo opostos (linha amarela contínua) fazendo uma manobra de ultrapassagem perigosa, acaba colidindo com outro veículo que trafegava em sentido contrário ocasionando a morte de mais 15 pessoas? Qual a tese que deve prevalecer neste caso, a do crime culposo ou doloso (eventual)? Muitos diriam, diante da gravidade do acidente, que o enquadramento correto seria o do dolo eventual, porém, o próprio motorista morreu. Não há que falar em reprimenda quando o agente já não se encontra vivo para suportar a pena. Não há mais finalidade de proteção ao bem jurídico (vida), pois este já foi atingido (morte). O objetivo da norma penal de aflição, retribuição e prevenção perde-se a razão de ser. O monopólio da segurança estatal ao bem tutelado falhou. O caso em questão revela o equívoco de se pensar que normas mais rígidas serão suficientes para diminuir o número de acidentes de trânsito nas estradas brasileiras. Mesmo que o condutor sobrevivesse, mesmo que fosse condenado por crime doloso (eventual), mesmo assim, o poder de coerção da norma estatal se mostraria impotente e incapaz de reparar o bem jurídico atingido (15 vidas humanas). Portanto, é preciso repensar se a sistemática de gestão do nosso trânsito, especialmente no que se refere ao agravamento das normas penais, tem alcançado resultado satisfatório na diminuição dos acidentes automobilísticos. O CTB

³⁰ Reportagem do Jornal Nacional - Rede Globo, exibido em 17/03/2012. Disponível em www.g1/redeglobo.com.br. Acesso em 17/06/2014.

precisa ser analisado do ponto de vista da sua efetividade, pois essa deve ser a finalidade de qualquer norma legal, sem a qual, jamais avançaremos no processo de eficiência, prevenção e segurança no trânsito.

Em segundo aparece outro acidente de trânsito, também envolvendo veículo de transporte coletivo (ônibus) na Capital Manaus/AM. A notícia desse acidente também foi veiculada nos mais diversos meios de comunicação e ganhou grande repercussão na mídia nacional, conforme reportagem abaixo:

2. DESGOVERNADO, CAMINHÃO ATRAVESSOU A PISTA E BATEU DE FRENTE COM O MICROÔNIBUS QUE ESTAVA LOTADO. Subiu para 15 o número de mortos do acidente entre um caminhão e um micro-ônibus na noite de sexta-feira em Manaus. [...] dos 15 mortos, seis eram mulheres e nove eram homens. A caçamba, desgovernada, teria perdido o controle, atravessando a pista e batido de frente com o ônibus que vinha em sentido contrário e estava lotado³¹. (anexo II)

Em mais um acidente grave na capital amazonense, o trânsito brasileiro deixou um saldo de mais de 11 mortos, além de apresentar uma cena ainda mais comovente, ou seja, médicos socorristas, na tentativa de salvar o bebê realizaram uma cirurgia cesariana em vítima grávida, porém, preza nas ferragens. Infelizmente, mãe e filho não resistiram. Este parece ser apenas mais um caso de tragédia no trânsito brasileiro, e talvez o seja realmente. Entretanto, encarar este fato como aceitável é negar o próprio direito. O Direito não admite a não indignação diante da violência. Este caso, portanto, não é uma fatalidade, mas antes um descaso com a vida humana. Este é mais um exemplo de que a tutela da vida por parte do Estado, no que se refere à segurança do trânsito, tem falhado. Um Estado de direito jamais pode aceitar a destruição de 12 vidas humanas como fato acidental, inevitável e corriqueiro. Infelizmente, este é o panorama que tem ocorrido nos mais diversos acidentes registrados nas estradas brasileiras, ou seja, a comoção social, quando ocorre, envolve somente os parentes próximos das vítimas, não alcançando um número suficiente de pessoas que possam dizer um *basta* a esta situação de conformismo com a violência do trânsito. Assim, nota-se que o CTB, com todo o incremento dos novos institutos, ainda não foi capaz de garantir a tutela jurídica de proteção à vida, permitindo que milhares delas se percam em acidentes horríveis e dramáticos; e o pior, com a contemplação passível e impotente do Estado.

³¹ Último Segundo Manaus – Disponível em ultimosegundo.ig.com.br/. Acesso em 18/04/2014.

CONCLUSÃO

Com o presente trabalho foi possível analisar os pontos mais relevantes da problemática dos acidentes de trânsito no Brasil. Vimos, portanto, a evolução do trânsito desde a chegada das primeiras fábricas nos anos 50, o desenvolvimento da

legislação de trânsito ao longo das últimas décadas, a aprovação dos dois Códigos (CNT e o CTB), além das principais inovações do Novo Diploma, com novos institutos prevendo os crimes de trânsito e a falta de efetividades desses comandos normativos.

O trânsito brasileiro tem apresentado um índice de acidentes inaceitável para qualquer Estado de direito, não havendo, portanto, justificativa para não repensarmos sobre a política de segurança no trânsito. Conforme ficou demonstrado na exposição deste trabalho, o Brasil tem problemas sérios relacionados ao comportamento dos motoristas e pedestres frente às regras do trânsito, cuja origem remonta aos primeiros anos da nossa colonização. Desenvolvemos uma cultura nociva à nossa própria segurança, a qual não busca o objetivo maior do direito “um dever ser”, caminha, contudo, na direção oposta, buscando, sempre que possível, escapar ao alcance do conjunto normativo protetor, mesmo que isso traga prejuízo para si próprio.

A falta de efetividade do CTB também tem relação direta com a Política Nacional de Transito, pois, a partir da aprovação do Novo CTB, muitas ações de governo ou políticas de segurança não foram realizadas, em que pese estarem previstas na Nova Lei. A educação de trânsito ficou apenas no papel, assim como, o investimento no setor não teve a prioridade necessária para reduzir o número de acidentes.

Os crimes de trânsito previsto no CTB, por si só, não foram capazes de evitar mais tragédias nas estradas. Apesar de alguns tribunais terem reconhecido o dolo (eventual) em acidentes automobilísticos, não há unanimidade nos julgados. Esta é, portanto uma questão que ainda não ficou pacificada juridicamente, ficando ao arbítrio do magistrado diante do caso concreto.

A conclusão a que se chega é que o novo CTB está de acordo com os diplomas mais avançados do mundo, entretanto, não tem aplicabilidade efetiva na realidade brasileira, sobretudo, por enfrentar problemas de cultura, gestão e corrupção.

ANEXOS

Anexo I



Motorista ao ultrapassar em faixa proibida provoca acidente matando 15 pessoas na BR 040 em Minas Gerais.

Anexo II



Caminhão desgovernado invade pista contrária e choca-se com ônibus lotado matando 11 pessoas em Manaus/AM.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEXY, Robert. **Teoria dos Direitos Fundamentais**. 5ª ed., São Paulo: Malheiros Editores, 2008.

BARROSO, Luís Roberto. **Curso de Direito Constitucional Contemporâneo**. 2ª ed., São Paulo: Saraiva, 2010.

BAUMAN, Zygmunt. **Amor líquido: sobre a fragilidade dos laços humanos**. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é Educação?** (coleção primeiros passos). São Paulo: Brasiliense, 1981.

BRASIL. Constituição do (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

CALDAS, Cristina. **Automóveis: Excessos e suas Consequências**. Disponível em <http://comciencia.scielo.br/scielo.php>. Acesso em 04/03/2014.

GOMES, Luiz Flávio. **Com frota menor, Brasil mata mais que EUA no trânsito**. Disponível em <http://institutoavantebrasil.com.br/Blog> do Luiz Flávio Gomes. Acesso em 04/03/2014.

HOBBS, Thomas De, Malmesbury. **Leviatã – Matéria, Forma e Poder de um Estado Eclesiástico e Civil**. Edição em PDF. 2009

JESUS, Damásio de. **Curso Completo de Direito Penal**. Edição em PDF. 2009

JESUS, Damásio de. **Direito Penal – Parte Geral**. 30ª ed., São Paulo: Saraiva, 2009.

MIRABETE, Júlio Fabbrini. **Código Penal Interpretado**. São Paulo: Atlas, 1999.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 28ª ed., São Paulo: Atlas, 2012.

MUÑOZ CONDE, Francisco. **Introducción al derecho penal**. Barcelona: Bosch, 1975.

NADER, Paulo. **Introdução ao Estudo do Direito**. 19ª ed., São Paulo: Saraiva, 2009.

PIOVESAN, Flávia. **Direito Humanos e o Direito Constitucional Internacional**. 11ª ed., São Paulo: Saraiva, 2010.

RAMOS, Solange de Oliveira. **Comentários aos Crimes do Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em [Disponível em http://comciencia.scielo.br/scielo.php](http://comciencia.scielo.br/scielo.php). Acesso em 04/03/2014.

SAGRADA, Bíblia. Tradução: João Ferreira de Almeida. 2ª Edição Contemporânea. São Paulo: Vida, 1993.

VEJA, Revista. Reportagem de 21/12/2013, com o Tema **“Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por câncer”**. Disponível em www.revistaveja.com.br. Acesso em 17 de maio de 2014.