

Data de aprovação ____/____/____

A PUNIBILIDADE DOS AUTORES DE CRIMES DE TRÂNSITO: UMA ANÁLISE DAS SANÇÕES PENAIS NO COMBATE AS FATALIDADES DE TRÂNSITO.

João Lucas de Sousa Canário¹

Walber Cunha Lima²

RESUMO

O trânsito no Brasil é responsável pela maioria absoluta de óbitos por causas externas e estes na sua maioria vinculados à imprudência e imperícia dos condutores. O objetivo desse trabalho foi fazer uma análise da eficácia das punições aplicadas aos autores de crimes de trânsito, sob o olhar da teoria mista da pena, adotada pelo nosso código penal. Foram feitas pesquisas com base em dados extraídos da internet de como os condutores estão sendo autuados por seus crimes, além de detectar se realmente as sanções previstas no código de trânsito brasileiro estão sendo eficazes na reeducação daquele transgressor. Ainda foi feito um levantamento de como os órgãos estão trabalhando para combater os crimes cometidos no trânsito. Os resultados mostram que as sanções penais por si só não são suficientes para prevenir os crimes. Nada adianta ter as penas previstas no Código de Trânsito Brasileiro se não há fiscalização, nem uma maior educação dos motoristas relacionado ao trânsito. A junção dos 3 fatores, condutor, fiscalização, e punição é fundamental para a redução das fatalidades no trânsito.

Palavras-chave: Trânsito. Conductor. Infrações. Sanções.

¹ Acadêmico do curso de direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte. E-mail: lucas-canario@hotmail.com

² Professor-orientador. Doutor em Ciências Sociais - UFRN. Docente do Curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte – UNI-RN. E-mail: walber@unirn.edu.br.

THE PUNIBILITY OF TRAFFIC CRIME AUTHORS: AN ANALYSIS OF CRIMINAL SANCTIONS IN FIGHTING TRAFFIC OFFENSES

ABSTRACT

Traffic in Brazil is responsible for most deaths from external causes and these are mostly linked to the recklessness and malpractice of drivers. The objective of this work was to analyze the effectiveness of punishments applied to traffic law violators, under the perspective of the mixed theory of penalty, adopted by our penal code, in combating traffic violations. Researches were carried out based on data extracted from the internet on how drivers are being fined for their infractions, in addition to detecting whether the sanctions provided for in the Brazilian traffic code are being effective in the re-education of that offender. A survey was also carried out on how the agencies are working to combat traffic crimes. The results show that 90% of accidents are caused by human errors, which can range from lack of attention by drivers to disrespect for legislation. The combination of the 3 factors, driver, inspection, and punishment is essential to reduce traffic fatalities.

Keywords: Traffic. Conductor. Infractions. Sanctions.

1 INTRODUÇÃO

Desde quando foi criado o primeiro Código nacional de trânsito, no dia 25 de setembro de 1941, já havia uma preocupação com a organização do tráfego e conseqüentemente com a prevenção de possíveis acidentes automobilísticos nas estradas de todo Brasil.

Com o passar dos anos, e com o avanço da produção de veículos automotores, foi gerando um crescimento no número de pessoas que possuíam o carro como meio de locomoção. Nisso foi necessária uma maior atenção por parte dos órgãos responsáveis pelo trânsito em conscientizar os condutores de como eles deveriam agir para que fosse evitado futuros acidentes. Além disso, esses órgãos fiscalizadores foram promovendo alterações no código de trânsito brasileiro afim de tornar mais rígidas as leis para quem porventura viesse cometer alguma infração.

Acontece que essas medidas por si só não são necessárias para evitar as fatalidades nas ruas e avenidas de todo Brasil. Sabemos que a maior parte desses acidentes são causados pela imprudência e imperícias dos motoristas em não respeitar essas leis, além de não ter a consciência de realizar revisões constantes no veículo afim de encontrar alguma irregularidade. Com base nas pesquisas realizadas pelo ONVS³.

Desta forma, analisando a teoria que nosso código de direito penal utiliza para punir e reeducar os infratores na forma da lei, nesse caso a teoria adotada é a “Mista da pena”, percebe-se que a lei está lá para ser cumprida, e qualquer um que queira descumpri-la, estará sujeito a pena prevista no texto da infração cometida. Assim presume-se que essa lei tem tanto a função de punir o infrator, como de reeducá-lo para que não venha cometer o mesmo erro posteriormente, segundo o que diz a teoria mista da pena⁴.

Por fim, com base na teoria mista da pena adotada pelo nosso código penal, é de suma importância que as leis adotadas pelo código de trânsito brasileiro sejam aplicadas, assim como as fiscalizações feitas pelos órgãos responsáveis pelo trânsito sejam eficazes e constantes para que haja uma redução nesses números de fatalidades.

2 A TEORIA MISTA DA PENA ADOTADA PELO CÓDIGO PENAL

Este é um ponto crucial do artigo, onde é de grande importância a compreensão sobre a teoria mista da pena, ou teoria unificadora da pena, para que

³ Observatório Nacional de Segurança Viária: Segundo a entidade, 90% dos acidentes ocorrem por falhas humanas que podem envolver desde a desatenção dos condutores até o desrespeito à legislação. Os exemplos são claros, excesso de velocidade, uso do celular, falta de equipamentos de segurança como o cinto de segurança ou capacete, o uso de bebidas antes de dirigir ou até mesmo dirigir cansado.

⁴ A teoria mista na verdade é uma espécie de junção entre as teorias absoluta e relativa, pois, para esta a pena possui dois desideratos específicos, diversos e simultâneos, isto é, seria tanto uma retribuição ao mal praticado por um autor de fato tido como crime, como também uma forma de prevenção para a prática de novos delitos.

adiante entendamos como as penas previstas no código de trânsito brasileiro devem funcionar.

Para entendermos um pouco mais sobre ela, primeiramente devemos falar de duas teorias: A teoria absoluta/retributiva e a teoria relativa da pena. A primeira, como o próprio nome sugere, a ideia principal é a de retribuição, ou seja, o estado terá de impor a pena como caráter retributivo ao agente pelo delito praticado.

Partindo desse ideal podemos constatar que a pena serviria mais como um instrumento de vingança do que justiça de fato. Sendo assim, em seu livro sobre teoria da pena, o jurista Rogério Greco (2016, p. 585) leciona que:

“Na reprovação, segundo a teoria absoluta, reside o caráter retributivo da pena. Na precisa lição de Roxin:

“A teoria da retribuição não encontra o sentido da pena na perspectiva de algum fim socialmente útil, senão em que mediante a imposição de um mal merecidamente se retribui, equilibra e expia a culpabilidade do autor pelo fato cometido. Se fala aqui de uma teoria ‘absoluta’ porque para ela o fim da pena é independente, ‘desvinculado’ de seu efeito social. A concepção da pena como retribuição compensatória realmente já é conhecida desde a antiguidade e permanece viva na consciência dos profanos com uma certa naturalidade: a pena deve ser justa e isso pressupõe que se corresponda em sua duração e intensidade com a gravidade do delito, que o compense.”

Já a segunda não mais importa a punição que o autor da infração irá responder, e sim ter como intento a prevenção de novas infrações. Para esta teoria a pena é aplicada para que o autor do crime não volte a praticar delitos, ou seja, reeducá-lo para inibir a prática de novos delitos.

A teoria mista da pena, ou teoria unificadora, objeto do presente estudo, é a junção das duas teorias supramencionadas, reunindo em uma só os aspectos de retribuir e reeducar o infrator, de modo que tal pena tenha um resultado mais positivo tanto para o agente, quanto para a sociedade e o direito penal em si. Seria uma medida de se fazer justiça para um crime que ocorreu, e ao mesmo tempo uma medida de caráter social e educador para que a sociedade esteja em paz quando o cumprimento da pena for finalizado.

No Brasil, apesar de bastante se discutir sobre se a teoria mista da pena é realmente utilizada pelo nosso código penal, o legislador pátrio alterou no código penal, mediante a lei 7.209/1984 (BRASIL, 1984), o artigo 59, caput, que passou a ter a seguinte redação:

Art. 59: “O juiz, atendendo à culpabilidade, aos antecedentes, à conduta social, à personalidade do agente, aos motivos, às circunstâncias e consequências do crime, bem como ao comportamento da vítima, estabelecerá, conforme seja necessário e suficiente para reprovação e prevenção do crime.”

Com essas palavras, de acordo com o ensinamento de Rogério Greco, o legislador estabeleceu expressamente nesse artigo que a intenção da pena no Brasil é de punir o causador do fato pela infração que cometeu, de acordo com a teoria absoluta, e de que o infrator repense sobre seus atos, afim de prevenir que novas infrações aconteçam.

Há outras correntes que defendem que o código penal não se manifestou acerca de qualquer teoria da pena, porém a corrente majoritária defende que a teoria adotada pelo nosso código penal é a teoria mista da pena.

3 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Após 25 anos do surgimento do primeiro código nacional de trânsito, em 28 de janeiro de 1941, através do decreto-lei nº 2.944, em 21 de setembro de 1966 (BRASIL, 1966), surgia o segundo código nacional de trânsito, mediante a Lei nº. 5.108, trazendo inovações, tendo em vista o avanço da tecnologia, o aumento populacional e conseqüentemente uma maior fabricação de veículos automotores para suprir a demanda. Este novo código era composto por 131 artigos e uma das inovações trazida por ele era que o cidadão deveria ser submetido ao exame de sanidade física e mental, caso fosse reprovado estaria inapto a receber a carteira de habilitação.

No entanto, no decorrer dos anos, devido a esse aumento populacional e produção veicular, foram ocorrendo muitos acidentes, e o índice de fatalidades no trânsito só aumentava. Com isso a necessidade de novas leis, e novas medidas que reduzissem esses índices, se tornava cada vez mais alta, à medida que a lei 5.108 não mais era suficiente para coibir tais índices, mesmo que novas leis fossem surgindo.

Foi então que em 23 de setembro de 1997, publicou-se o CTB⁵ (BRASIL, 1997), através da lei 9.503, que entrou em vigor no ano seguinte, em 22 de janeiro de 1998. Tal código trazia consigo mudanças necessárias como um capítulo que abordava especificamente os crimes de trânsito (no código anterior os crimes de trânsito eram abrangidos pelo código penal e à lei de contravenções penais).

Possuindo 341 artigos em sua estrutura, 20 capítulos que se referem a alguns exemplos como o licenciamento do veículo, da educação para o trânsito, da fiscalização, das infrações, das penas e dos crimes de trânsito. Adiante, serão tratados apenas os capítulos que trazem relevância para o atual trabalho, os capítulos XV, XVI, XVII, XVIII, e XIX, em ordem.

2.1 Das infrações de trânsito

Um dos capítulos do CTB⁵ (BRASIL, 1997) dispõe sobre as infrações, ou seja, é quando o condutor viola preceitos e regras contidas no código. São 94 artigos onde cada um deles define o tipo de infração, qual a gravidade da infração, seja ela leve⁶, média⁷, grave⁸ ou gravíssima⁹ (vale ressaltar que a gravidade define qual a pontuação o condutor receberá na carteira e a multa) e, em alguns casos, qual a medida administrativa será utilizada, como por exemplo, a retenção do veículo.

Isto é, quando o cidadão dá entrada na auto escola, passa no exame e recebe sua CNH¹⁰, essas medidas começam a valer a fim de evitar que acidentes aconteçam nas vias terrestres, servindo como uma espécie de “prevenção”. Desta

⁵ Código de trânsito Brasileiro.

⁶ 3 pontos na CNH e multa no valor de R\$ 88,38.

⁷ 4 pontos na CNH e multa no valor de R\$ 130,16.

⁸ 5 pontos na CNH e multa no valor de R\$ 195,23.

⁹ 7 pontos na CNH e multa no valor de R\$ 293,47.

¹⁰ Carteira Nacional de Habilitação

forma, caso o condutor descumpra as regras, em uma situação real, é como se ele estivesse colocado a sua própria vida e a de outrem em risco. Não é que as infrações sirvam única e exclusivamente para multar o motorista. É como explica Celso Alves Mariano (diretor do portal do trânsito): “Cometer infrações de trânsito é uma atitude que pode levar a graves acidentes”.

Segundo dados extraídos do RENAINF¹¹ as infrações mais cometidas no Brasil são: excesso de velocidade, avançar sinal vermelho, não usar cinto de segurança, estacionar na calçada, e segurar ou manusear o celular. Continuando, conforme dados de pesquisas mais recentes realizadas em março de 2020, segundo o RENAINF¹¹, nesse mesmo mês mais de 780.000 infrações de trânsito foram registradas em todo o Brasil, número bastante elevado levando-se em consideração o período de pandemia.

2.2 Das penalidades

O capítulo XVI do CTB⁵ (BRASIL, 1997), traz um complemento do capítulo das infrações, onde em seu artigo 256 determina que:

Art. 256: “A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas no código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, as infrações nele previstas, as seguintes penalidades:”.

Ou seja, caso a autoridade policial se depare com algum condutor cometendo ato de infração, deverá aplicar as penalidades previstas no código em questão. Neste caso, este capítulo traz uma ideia de que tem de haver fiscalizações corriqueiras a fim de autuar os motoristas na forma da lei.

Tais penalidades podem ser por meio de advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH¹⁰, cassação da permissão para dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem. Este último por sua vez é

¹¹ Registro Nacional de Infrações de Trânsito.

uma medida adotada quando o condutor perde a carteira de habilitação e terá de passar pela reciclagem em qualquer auto escola. Segundo Celso Alves Mariano (Czerwonka, 2019), sobre o curso de reciclagem:

“Ainda que tardio, ele pode proporcionar com alguma eficiência este momento de contato com o conhecimento, com os motivos e as necessidades do respeito às normas. Com o conhecimento do que pode e o que não pode, do certo e do errado, do seguro e do arriscado. A consciência cidadã virá com o amadurecimento dos usuários do trânsito, que por sua vez, virá com a educação”.

Tais penalidades, previstas nos artigos 256 a 268-A, aplicadas de maneira correta, promoverá uma maior reeducação dos condutores brasileiros afim de que eles não venham cometer mais outras infrações.

2.3 Das medidas administrativas

O capítulo XVII do CTB⁵ é bastante breve, contendo apenas 10 artigos, e como já relatado anteriormente de forma superficial, alguns casos de infrações podem acarretar em uma medida administrativa. Possuindo 10 medidas, elencadas no artigo 296 (CTB, 1997), poderão ser aplicadas em algumas situações os seguintes incisos:

- I - retenção do veículo;
- II - remoção do veículo;
- III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
- IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;
- V - recolhimento do Certificado de Registro;
- VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
- VII - (VETADO)
- VIII - transbordo do excesso de carga;

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.

Cada uma delas tem algumas finalidades como, no caso de retenção ou remoção do veículo, promover a harmonia no trânsito, de forma que aquele veículo não venha mais oferecer perigo a outros motoristas ou pedestres, e a desobstrução da via proporcionando a fluidez do tráfego.

Em alguns casos quando o condutor atinge a pontuação máxima na carteira de habilitação, que a partir da nova lei nº 14.071/20 (BRASIL, 2020), na qual entrou em vigor em abril de 2021, passou a ser considerado o limite de 40 pontos, em um período de 12 meses, caso o condutor não cometa nenhuma infração gravíssima, ele perderá o direito de dirigir por 6 meses a 1 ano, tendo sua CNH¹⁰ recolhida.

2.4 Do processo administrativo aplicado no CTB⁵

Assim como existem medidas administrativas a serem tomadas nos casos em que a lei prevê, o capítulo XIX do CTB⁵ traz o devido processo legal que deverá ser instaurado no momento do cometimento da infração. Em outras palavras, fazendo uma analogia ao direito processual penal, o auto de infração é muito parecido com a estrutura do auto de prisão em flagrante, devendo conter o tipo da infração, local, hora e data do ocorrido e a assinatura do infrator.

Tal processo administrativo é tão vultoso não só para que o cidadão tenha o direito de se defender, mas também serve como uma ferramenta de controle dos atos do Estado. Ora, se não existisse o processo administrativo, estaria abrindo brecha para que as autoridades aplicassem multas excessivas e sem explicações, sem ao menos dar chances para que os condutores venham se defender.

Antes que o Poder Público exija o cumprimento por parte do cidadão, é dever do mesmo cumprir sua parte. No próprio Código de Trânsito Brasileiro, conforme

artigo 281, parágrafo único, o auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente se existir vícios.

Caso os condutores sintam-se injustiçados por alguma infração que não cometeram, ou que circunstâncias alheias não podiam evitar, será facultado a eles o direito de defesa, garantindo assim a aplicação dos princípios do direito processual do contraditório e da ampla defesa, bem como os princípios da reserva legal, da proporcionalidade, dignidade da pessoa humana, entre outros princípios de suma importância.

2.5 Dos crimes de trânsito

Por fim, o último capítulo do CTB⁵ abordado por este presente trabalho, fala sobre os crimes de trânsito. Possuindo 21 artigos, do 291 ao 312-B, este capítulo expõe que os crimes abordados podem ser punidos com multa, suspensão do direito de dirigir, proibição de obter o direito de dirigir e até detenção em regime aberto ou semiaberto, aplicando-se as normas gerais do CP¹² e do CPP¹³ se o capítulo não dispuser de modo diverso.

Todavia as leis de trânsito brasileiro tratam os crimes de trânsito como crimes culposos, ou seja, crimes praticados sem intenção. Neste caso o agente não quer nem assume o resultado dos crimes.

Alguns crimes, como por exemplo o de homicídio culposo na direção de veículo automotor, e lesão corporal culposa, estão previstos no CTB⁵, mais especificamente os artigos 302 e 303, e trazem consigo a pena a qual os condutores deverão responder caso os cometam. Se analisarmos com cuidado esses dois artigos, daremos conta que os parágrafos e incisos contido neles consta as agravantes da pena prevista, ou seja, o condutor que cometer o crime e ainda estiver enquadrado em uma das agravantes, terá sua pena aumentada de 1/3 à metade.

Concluindo, são os crimes considerados mais “bárbaros” cometidos pelos motoristas nas vias públicas, muitas vezes crimes que são considerados evitáveis, por imprudência ou imperícia dos condutores.

¹² Código Penal

¹³ Código Processual Penal

4 DA APLICABILIDADE DAS PENAS PREVISTAS NO CTB⁵ NO COMBATE AOS CRIMES DE TRÂNSITO

Assim como acontece no código penal, as penas previstas no código de trânsito brasileiro têm a mesma finalidade, a de retribuir e reeducar o infrator. Tais crimes estão previstos no capítulo XIX, seção II do CTB⁵, e estão elencados desde o artigo 302 até o artigo 312-B.

Quando analisarmos um por um, veremos que há a pena de detenção por um tempo previsto, assim como multa e suspensão ou proibição do direito de dirigir. Esta última medida é aplicada aos crimes de trânsito por um tempo de dois meses a cinco anos. Vale ressaltar que após o fim dessa suspensão o condutor só poderá regularizar sua CNH¹⁰ somente mediante o curso de reciclagem¹⁴, onde terá duração de 30h e contempla as disciplinas de relacionamento interpessoal, direção defensiva, primeiros socorros e legislação de trânsito.

O artigo 312-A traz a ideia de que caso o juiz decida aplicar a substituição da pena privativa de liberdade por pena restritiva de direito, o condutor deverá prestar serviços à comunidade ou a entidades públicas, como por exemplo, trabalho, ao fim de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito, entre outros. E já no artigo 312-B as penas privativas de liberdade não poderão ser convertidas em restritivas de direito caso o condutor tenha praticado o crime de homicídio culposo ou lesão corporal culposa sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Vejam que as penas previstas no CTB⁵ também seguem a teoria mista da pena adotada pelo código penal. Com isso, caso os condutores sejam punidos na forma da lei, e tudo ocorra como a lei prevê, os motoristas iriam retribuir o mau causado, assim como também passariam por experiências que os tornariam mais preparados para enfrentar o tráfego terrestre novamente, prevenindo novos acidentes.

¹⁴ O Curso de Reciclagem é uma penalidade imposta aos infratores, aplicada pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran) e que é obrigatório ao infrator com direito de dirigir suspenso, ou que tenha provocado acidente grave, que tenha sido condenado por delito de trânsito, ou ainda, que tenha a CNH cassada.

4.1 Homicídio culposo sob direção de veículo automotor

O código de trânsito brasileiro, em seu art. 302 (CTB, 1997), tipifica o crime de homicídio na direção de veículo automotor, vejamos:

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

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

Ainda estabelece que, caso o homicídio em questão seja praticado por pessoa que não tenha permissão para dirigir ou carteira de habilitação, praticá-lo em faixa de pedestre ou calçada, deixar de prestar socorro ou no exercício de sua função quando estiver conduzindo veículo de transporte de passageiro, a pena será majorada em 1/3 (um terço) à metade.

E em caso de embriaguez ao volante ou sob influência de qualquer substância psicoativa que determine dependência, a pena será de: "reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor" (CTB, 1997).

4.2 Lesão corporal culposa cometida no trânsito

O artigo do Código de trânsito que versa sobre lesão corporal culposa é o art. 303 (CTB, 1997), *in verbis*:

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

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

E assim como ocorre no crime de homicídio culposo no trânsito, a pena é majorada em 1/3 (um terço) à metade, nas hipóteses previstas no parágrafo primeiro

do art. 302 (CTB, 1997), as quais já mencionadas anteriormente. Como também a pena é de reclusão de dois a cinco anos, em caso de embriaguez ao volante ou sob influência de substância psicoativa, e se o crime resultar em lesão corporal grave ou gravíssima.

4.3 Deixar de prestar socorro imediato à vítima

Tal conduta de omissão de socorro à vítima de acidente de trânsito também é crime, segundo o art. 304 (CTB, 1997):

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

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

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

4.4 Fuga do local do acidente

Já a conduta criminosa de afastar-se o condutor do local do acidente para fugir da responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída, está prevista no art. 305 (CTB,1997):

Art. 305. “Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa”.

Apesar de estar expressamente presente no código de trânsito, é uma conduta que se tornou obsoleta tendo em vista um conflito aparente de normas, na qual este artigo violaria o que está disposto no art. 8º, II, g, do Pacto de São José, *in*

verbis: “a nenhuma pessoa será imposta a obrigação de depor contra si ou confessar-se culpada”. Ou seja, é expressamente inconstitucional.

4.5 Embriaguez ao volante

Este é um artigo bastante conhecido nos dias de hoje devido a criação da Lei nº 11.705, em 2008, e determina, segundo o art. 306 (CTB, 1997), que:

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

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

Todavia, só será considerado crime se o condutor, no momento que for submetido a teste de alcoolemia ou toxicológico, ficar constatado concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue. Valores inferiores não serão considerados crimes, e sim infração, não podendo ser atribuído a pena prevista neste artigo.

Além disso, caso os sinais sejam óbvios, podendo ser constatados por prova testemunhal, vídeo, de que o condutor esteja embriagado, poderá o condutor ser preso em flagrante, independentemente da realização de teste de alcoolemia ou toxicológico.

4.6 Violação da suspensão ou a proibição do direito de dirigir

Caso o condutor seja pego violando a suspensão ou o direito de dirigir, o art. 307 (CTB, 1997) dispõe:

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

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

Além disso, caso o condenado deixar de entregar a permissão de dirigir ou a carteira de habilitação, no prazo estabelecido no § 1 do art. 293 (CTB, 1997), incorrerá na mesma pena deste artigo abordado anteriormente.

4.7 Prática de racha em via pública

A famosa corrida fora da lei, ocorrida nas vias públicas brasileiras, mais conhecida como “racha” é crime, e está previsto no art. 308 (CTB, 1997):

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

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

Caso a prática do crime resultar em lesão corporal grave ou gravíssima, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos. E caso o resultado for morte, a pena é mais severa: de cinco (cinco) a 10 (dez) anos de reclusão.

4.8 Dirigir sem permissão ou habilitação

O artigo 309 (CTB, 1997) versa sobre dirigir veículo automotor sem a devida permissão ou habilitação, analisemos:

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

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa”.

Notem que apenas quando for gerado perigo de dano que esta conduta será considerada crime. Desta maneira apenas quando o condutor dirigir o veículo de maneira perigosa, gerando perigo para a paz no trânsito e as vidas das pessoas, que será enquadrado neste artigo supramencionado.

4.9 Entregar direção de veículo automotor a pessoa não habilitada

O CTB⁵ em seu art. 310 (CTB, 1997), dispõe:

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

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa”.

Desta forma, além do condutor ser responsabilizado por estar dirigindo o veículo sem que esteja apto para isso, caso seja comprovado que quem cedeu o veículo ao mesmo, foi algum terceiro, este será responsabilizado penalmente nos termos do artigo 310 mencionado.

4.10 Excesso de velocidade

Transitar com velocidade incompatível a segurança de determinadas áreas é crime e está tipificado no art. 311 (CTB, 1997):

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

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Percebamos que apenas em algumas determinadas áreas que a conduta será considerada crime, quais sejam, perto de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de pessoas, entre outras. Ou seja, lugares afastados desses mencionados, não serão consideradas áreas de risco, conseqüentemente a conduta não será abrangida por este artigo.

4.11 Fraude Processual

Será constatada a fraude processual o disposto no art. 312 (CTB, 1997), analisemos:

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

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere".

Não será necessário que esteja acontecendo os trâmites legais para ser considerado crime a inovação, basta que na hora dos acontecimentos o infrator altere o cenário do acidente, ou dificulte a perícia afim de induzir o juiz a erro.

5 DA ANÁLISE DOS CRIMES COMETIDOS NO TRÂNSITO BRASILEIRO

Tomando como base o ano de 2021, segundo dados fornecidos pelo Ministério da Infraestrutura (2021), no trânsito brasileiro foram constatados 542.527 (quinhentos e quarenta e dois mil, quinhentos e vinte e sete) acidentes, com 908.584 (novecentos e oito mil, quinhentos e oitenta e quatro) pessoas feridas, e cumulados ainda com o número de pessoas mortas nas rodovias, quais sejam 8.563 (oito mil, quinhentos e sessenta e três) cidadãos, que comparados ao ano anterior, houve uma redução de 38%. Vale ressaltar que mesmo que o ano de 2021 ainda não terminou, esta redução é expressivamente alta tendo em vista que falta menos de dois meses para o término do ano.

Além disso, segundo o Ministério da Infraestrutura (2021), em 2020 ocorreram 844.449 (oitocentos e quarenta e quatro mil, quatrocentos e quarenta e nove) acidentes em todo trânsito brasileiro, e 1.314.031 (um milhão trezentos e quatorze mil e trinta e um) feridos. O que de fato há uma redução expressiva para os casos em 2021.

Porém, vale observar que entre 2020 e 2021 houve uma pandemia global, que influenciou nessa redução nos gráficos de acidentes/mortes/feridos, onde a maioria dos cidadãos estavam trabalhando de casa, e só saíam de casa para as atividades essenciais.

Desta forma tomando como base o período de 2019, segundo o ministério da infraestrutura (2021), foram contabilizados 973.504 (novecentos e setenta e três mil, quinhentos e quatro) acidentes, sendo que deles 1.508.480 (um milhão, quinhentos e oito mil, quatrocentos e oitenta) pessoas ficaram feridas, e 31.945 (trinta e um mil, novecentos e quarenta e cinco) vieram a óbito.

Se comparados com o ano de 2018, segundo o Ministério da Infraestrutura (2021), em 2019 houve um aumento de 66% no número de acidentes, um aumento de 65% no total de feridos, e a quantidade de óbitos se manteve.

Deste montante total de pessoas mortas em 2019 segundo o portal de trânsito (2020), 11.435 (onze mil quatrocentos e trinta e cinco) são motociclistas, 7.282 (sete mil duzentos e oitenta e dois) são ocupantes de automóveis, e 6.802 (seis mil oitocentos e dois) são pedestres. Além disso, a faixa etária mais vulnerável, segundo os dados, estaria entre 20 e 29 anos de idade.

Fora os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, os outros crimes previstos no CTB⁵ fizeram com que em 2020, 251.418 (duzentos e cinquenta e um mil, quatrocentos e dezoito) novos processos por crimes no trânsito fossem registrados no banco de dados do CNJ¹⁵ (2019).

5.1 Da punibilidade dos autores dos crimes de trânsito

É certo que para cada acidente de trânsito ocorrido nas vias terrestres brasileiras, deve-se tomar as medidas cabíveis tais como a de primeiros socorros, e após, o chamado pela a autoridade competente, seja ela a PRF¹⁶, Polícia Militar Rodoviária, entre outros. A autoridade competente deve apurar os fatos e em caso de crime, deve-se dar voz de prisão em flagrante. Caso não seja possível a apreensão do autor do crime, deve-se fazer o registro da ocorrência a fim de se instaurar o inquérito policial junto a Polícia Civil.

Porém o número de processos instaurados em 2020 mostra que há um número bastante reduzido de ações penais sobre crimes de trânsito, se comparados com o número de mortes e feridos no mesmo período. Isso sem levar em consideração os outros crimes previstos no CTB que também ensejam na abertura de inquérito policial.

Isto nos mostra que mais da metade dos crimes não chegam a ser instaurado o devido processo legal, o que dificulta o poder das sanções penais de retribuir ao transgressor o mal causado, e prevenir futuros acidentes.

5.2 Da Lei Seca de 2008

Ainda que haja um índice baixo relativo aos números de processos instaurados sobre crimes de trânsito, usaremos como exemplo a lei “mais famosa” no meio automobilístico, a lei 11.705, na qual foi promulgada em 19 de junho de 2008. Esta lei dispõe que está estabelecida a alcoolemia 0 (zero) para os condutores de veículos automotivos. Segundo dados do Ministério da Saúde (2021) extraídos do próprio site, mostram que as mortes por lesões de trânsito vêm decrescendo todo

¹⁵ Conselho Nacional de Justiça

¹⁶ Polícia Rodoviária Federal

ano, desde quando a Lei Seca entrou em vigor. Isso também se deve pelo aumento das fiscalizações, as chamadas “blitz da lei seca”, assim como campanhas educativas como a “se dirigir não beba”.

Apesar disso, o uso de álcool sob direção de veículo automotor está presente na maioria dos casos com vítimas registrados. É como explica o professor Carlos Augusto Elias (Portal do Trânsito, 2021):

“Existem muito estudos que apontam que a associação de bebida e direção está presente em boa parte dos sinistros com vítimas, especialmente nos que têm vítimas fatais. Coibir que os motoristas façam uso de qualquer tipo de droga, afasta o risco, especialmente dos mais vulneráveis, ou seja, ciclistas, pedestres e pessoas que transitam com veículos de tração humana, além de animais. Logo, a Lei Seca ajuda todo ecossistema e mais fortemente os mais frágeis”

Diante disso podemos perceber que caso haja uma maior rigidez nas fiscalizações, um aumento nas campanhas educativas, e a instauração do devido processo legal para que seja apurado o fato e atribuída a pena para o infrator, haverá uma redução não só no número de pessoas que dirigem sob a influência de álcool, como também uma redução de pessoas que cometem os crimes elencados nos artigos 302 até o 312 do Código de Trânsito Brasileiro.

6 DAS FISCALIZAÇÕES DE TRÂNSITO E CAMPANHAS EDUCATIVAS

É certo que, para que haja a punibilidade para os autores de crime de trânsito, deve-se promover fiscalizações constantes a fim de constatar alguma conduta delituosa. É o que afirma Carlos Augusto (Portal do Trânsito, 2021):

“Por tudo que falei e acredito, a melhoria para se alcançar resultados satisfatórios requer o fortalecimento de duas frentes. A primeira delas é uma priorização, por parte do Poder Público, na efetiva fiscalização e punição dos condutores. A segunda também perpassa pelo Poder Público, com a realização de campanhas que elucidem a sociedade, mas indo além:

precisamos de um esforço social que contemple a academia, a imprensa, as instituições religiosas, a classe artística e intelectual e todo o conjunto dos movimentos sociais ajudando, não só esclarecendo, mas principalmente fazendo sua parte e dando o exemplo. Avançaríamos muito com esse esforço coletivo”

Em alguns estados é notória a diferença de delitos cometidos no trânsito quando há fiscalização e quando não há. De alguma forma quando os cidadãos sabem que está havendo fiscalização, eles se tornam mais cautelosos no trânsito, e pensam melhor antes de tomar alguma atitude, como ir para festas consumir bebida alcoólica e voltar dirigindo na madrugada.

É como cita o texto elaborado pela auto escola cascavel, em seu site:

“As blitz são ações de fiscalização para os motoristas que mais ajudam a diminuir acidentes, especialmente as que possuem relação direta com a lei seca. Evitar que um condutor alcoolizado siga sua viagem é, sem dúvidas, uma excelente alternativa para que ele não cometa nenhum problema durante o seu trajeto.

Além disso, com a punição rigorosa e o risco de ser preso ou processado, faz com que o condutor comece a refletir antes de pegar o carro depois de beber”.

De mais a mais, as fiscalizações são medidas fundamentais para que haja uma redução no número de mortos ou feridos no trânsito. Porém não são bastantes para chegarmos a um cenário ideal no trânsito. Mesmo que a fiscalização reduza os índices, apenas servem de inibidoras do motorista. Ou seja, caso não haja esse controle, os condutores intrinsecamente não são capazes de compreender que aquela conduta, dirigir bêbado por exemplo, colocará em risco, não só a própria vida, como também a vida de outras pessoas.

Para que esse modo de pensar seja alterado, é necessária uma maior compreensão dos fatos, realizando uma análise do que pode ocorrer caso o condutor realize uma determinada ação. Para isso, é necessário que o governo, através de verbas públicas, crie campanhas educativas para promover a paz no trânsito, e

conscientizar os motoristas sobre as infrações e crimes de trânsito. Para o defensor público e especialista em direito do trânsito, Juliano Viali Santos (Quatro rodas, 2020), “A fiscalização é necessária, importante e deve continuar, desde que transparente. Mas a fiscalização sozinha não funciona como um agente educativo, mas somente inibidor do motorista”. Para o defensor, o ideal que o governo investisse na educação para o trânsito, implantando-a desde a pré-escola até o ensino superior.

7 CONCLUSÃO

Para a realização deste presente trabalho, foi tomado como base a teoria mista da pena, adotado pelo nosso código penal, e como ela se comportaria nos crimes previstos no código de trânsito brasileiro. Apesar de conter sanções penais em cada artigo do capítulo de crimes de trânsito, elas por si só não são capazes de punir o infrator, e prevenir futuros acidentes, como idealiza a teoria mista da pena. Os argumentos trazidos por este trabalho nos mostram que a redução dos crimes de trânsito é uma tarefa árdua a ser cumprida pelos órgãos responsáveis pelo tráfego.

Isto se deve pois, ficou devidamente demonstrado que há uma diferença discrepante entre o número de ocorrências e os processos iniciados no judiciário. Ou seja, de nada adianta ter medidas punitivas se não há uma fiscalização severa para o enquadramento das condutas delituosas.

Ademais, analisando as causas do porquê as ocorrências estarem acontecendo e o judiciário possuir um índice baixo de processos por crimes de trânsito, ficou constatado que mais da metade dos crimes não são instaurados o devido processo legal, dificultando o poder das sanções penais no combate aos crimes.

Além disto, tomando como base a Lei Seca, restou comprovado que com o aumento das fiscalizações em determinada área, o índice de acidentes diminuiu, pois de alguma forma esta medida inibe o motorista de cometer algum crime, por receio de ser autuado e penalizado.

Por fim, na opinião de especialistas, a junção das fiscalizações e de campanhas de educação no trânsito reduziriam significativamente os delitos no trânsito.

REFERÊNCIAS

Código de Trânsito Brasileiro – CTB – LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Jorge, Fernando. A teoria da pena: teorias, princípios e sua aplicação no Brasil. 06/01/2021. Disponível em: <https://claudiaseixas.adv.br/a-teoria-da-pena-teorias-principios-e-a-sua-aplicacao-no-brasil/>. Acesso em 16/07/2021

Site Rogério Greco. (Acesso em 16/07/2021)

GRECO. Rogério, Curso de Direito Penal, parte geral. Volume 1. Ed. Impetus. 18ª Edição, revista, ampliada e atualizada. 2016. P. 585.

Czerwonka, Mariana. Veja lista de infrações mais cometidas no Brasil e como fugir da multa. Portal do Trânsito, 14/07/2020. Disponível em : <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/veja-lista-de-infracoes-mais-cometidas-no-brasil-e-como-fugir-da-multa/>. Acesso em 20/07/2021

Czerwonka, Mariana. O que é e em que situações o Curso de Reciclagem é obrigatório?. Portal do Trânsito, 02/09/2019. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/o-que-e-e-em-que-situacoes-o-curso-de-reciclagem-e-obrigatorio-2/>. Acesso em 21/07/2021

Brasil , Ituran. Você conhece a origem do código de trânsito brasileiro?, 16/10/2018. Disponível em: <https://www.ituran.com.br/blog/voce-conhece-origem-do-codigo-de-transito-brasileiro/#:~:text=Ap%C3%B3s%2025%20anos%2C%20em%2021,segundo%20%C3%B3digo%20Nacional%20de%20Tr%C3%A2nsito.&text=Portanto%2C%20em%2023%20de%20setembro,22%20de%20janeiro%20de%201998.> Acesso em 25/07/2021

Cippolini, Tiago. O que devemos entender sobre processo administrativo de trânsito?, 2017. Disponível em: <https://tiagocipp.jusbrasil.com.br/artigos/475243127/o-que-devemos-entender-sobre-processo-administrativo-de-transito#:~:text=Segundo%2C%20que%20toda%20infra%C3%A7%C3%A3o%2C%20por,281%20do%20CTB.&text=O%20processo%20administrativo%20serve%20d e%20controle%20sobre%20os%20atos%20do%20Estado.> Acesso em 26/07/2021

Roselino Neto, Fernando. A teoria da pena: teorias, princípios e sua aplicação no Brasil. Disponível em: <https://claudiaseixas.adv.br/a-teoria-da-pena-teorias-principios-e-a-sua-aplicacao-no-brasil/>. Acesso em 26/07/2021

Site do Ministério da Saúde. Acesso em 25/08/2021

Czerwonka, Mariana. Dados oficiais de 2019 mostram queda irrisória no número de mortes no trânsito brasileiro. Portal do Trânsito, 29/12/2020. Disponível em <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/dados-oficiais-de-2019-mostram-queda-irrisoria-no-numero-de-mortes-no-transito-brasileiro/>. Acesso em 27/08/2021

Maluf, Rafael. Processos por crimes de trânsito caem 62% em 2020. Jornal Jurid, 28/09/2021. Disponível em: <https://www.jornaljurid.com.br/noticias/processos-por-crimes-de-transito-caem-62-em-2020>. Acesso em 30/08/2021

Site do Conselho Nacional de Justiça. Acesso em 05/09/2021

Machado, Pauline. Lei Seca completa 13 anos: temos motivos para comemorar?. Portal Do trânsito, 19/06/2021. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/lei-seca-completa-13-anos-temos-motivos-para-comemorar/>. Acesso em 10/09/2021

Autor desconhecido. Maio Amarelo como a fiscalização para os motoristas diminui os acidentes? Auto Escola cascavel. Disponível em: <https://autoescolacascavel.com.br/noticias/maio-amarelo-como-a-fiscalizacao-para-os-motoristas-diminui-acidentes/>. Acesso em: 12/10/2021

Telles, Daniel. Brasil prometeu reduzir mortes no trânsito pela metade. E não cumpriu. Quatro Rodas, 06/05/2020. Disponível em: <https://quatorodas.abril.com.br/noticias/brasil-prometeu-reduzir-mortes-no-transito-pela-metade-e-nao-cumpriu/>. Acesso em: 21/10/2021