

FACULDADE DE CIÊNCIAS E EDUCAÇÃO DE RUBIATABA – FACER
CURSO DE DIREITO

ULISSES FERREIRA PEREIRA

**ACIDENTES E CRIMES DE TRÂNSITO, INTERVENÇÕES
CRÍTICAS NA REALIDADE BRASILEIRA**

RUBIATABA – GO

2007

FACULDADE DE CIÊNCIAS E EDUCAÇÃO DE RUBIATABA – FACER
CURSO DE DIREITO

ULISSES FERREIRA PEREIRA

**ACIDENTES E CRIMES DE TRÂNSITO, INTERVENÇÕES
CRÍTICAS NA REALIDADE BRASILEIRA**

Monografia apresentada à FACER – Faculdade de Ciências e Educação de Rubiataba, para obtenção do título de Bacharel em Direito, sob a orientação do professor Eduardo Barbosa Lima.

RUBIATABA – GO

2007

ULISSES FERREIRA PEREIRA

ACIDENTES E CRIMES DE TRÂNSITO

COMISSÃO JULGADORA

**MONOGRAFIA PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE GRADUADO PELA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E EDUCAÇÃO DE RUBIATABA**

RESULTADO: Aprovado

Orientador: _____

Eduardo Barbosa Lima

1º Examinador: _____

Geruza Silva de Oliveira

2º Examinador: _____

Samuel Balduino Pires da Silva

Rubiataba, 15 de Janeiro de 2008.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha tia avô Valci Pereira, Tia Uta, meu anjo da guarda que me ensinou os primeiros passos da minha vida e como ser uma pessoa responsável em todos os meus atos. Apesar de seu pouco estudo, nunca deixou de apoiar-me nos momentos mais difíceis e sempre me deu forças quando achava que não iria agüentar mais. Deus, obrigado por ter colocado este anjo na minha vida!

AGRADECIMENTO

Sem dúvida estou vencendo mais uma etapa da minha vida e agradeço ao meu pai Anísio, à minha mãe Ednalva, às minhas tias avós Ana e Maria Pereira, pois tais pessoas foram o alicerce para a minha formação. Agradeço ainda, aos amigos e todas as demais pessoas que me acompanharam nessa trajetória rumo a realização deste grande sonho.

RESUMO

Este trabalho aborda sobre os acidentes e crimes de trânsito mais comuns em nosso dia a dia e suas propostas de prevenção e punição, fazendo ainda um alerta aos governantes, mostrando o impacto que causa nas vítimas de trânsito e seus familiares, negando a estes cidadãos uma vida digna e produtiva. Propõe uma análise e discussão sobre a aplicabilidade da lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, colocando para o leitor a necessidade de uma reformulação na atual legislação vigente, que não se coaduna com os dias atuais, colocando propostas de um trânsito saudável e digno para pedestres e condutores para interagirem entre si de maneira consciente.

Palavras chave: Trânsito, crimes, acidentes, prevenção, lei 9.503 de 23 de setembro e 1997.

ABSTRACT

This work approaches day by day on the accidents and crimes of more common traffic in ours and your prevention proposals and punishment, still making an alert one to the rulers, showing the impact that causes in the victims of traffic and your relatives, denying these citizens a worthy and productive life. It proposes an analysis and discussion on the aplicabilidade of the law 9.503 of September 23, 1997, placing for the reader the need of a reformulação in the current effective legislation, that it is not incorporated with the current days, placing proposed of a healthy and worthy traffic for pedestrians and drivers for us to interact to each other in a conscious way.

Words key: Traffic, crimes, accidents, prevention, law 9.503 of September 23 and 1997.

ABREVIATURAS

Art.	Artigo
Arts.	Artigos
CP	Código Penal
CPP	Código de Processo Penal
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
ONU	Organização das Nações Unidas
CRER	Centro de Reabilitação e Readaptação Dr. Henrique Santillo.
TAM	TAM Linhas Aéreas
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PIB	Produto Interno Bruto
Dolo	Elemento de vontade consistente na intenção de causar dano

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1. ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	12
1.1 Índice de Acidentes de Trânsito em 2007.....	14
1.2 Principais Causas dos Acidentes de Trânsito.....	15
1.3 Mortes no Trânsito = Um Avião que Cai a Cada Dia.....	15
1.4 Um Acidente por Hora em Goiás.....	17
1.5 Atendimento Hospitalar no Centro de Reabilitação a Readaptação (CRER) - Dr. Henrique Santillo.....	18
2. CRIMES DE TRÂNSITO.....	19
2.1. Análise dos Crimes Elencados no Atual Código Nacional de Trânsito.....	19
2.2. Crimes de Perigo no Código de Trânsito Brasileiro.....	21
2.3. Complicadores do Sistema Jurídico-Penal.....	21
2.4. Finalidade do Direito Penal.....	22
2.5. Crime de Perigo Concreto e Abstrato.....	22
2.6. Crimes em Espécie.....	23
2.6.1. Homicídio Culposo de Trânsito (Art. 302).....	23
2.6.2. Lesão Corporal Culposa de Trânsito (Art. 303).....	25
2.6.3. Omissão de Socorro (Art. 304).....	25
2.6.4 Fuga do Local (Art. 305).....	26
2.6.5 Embriaguez ao Volante (Art. 306).....	27
2.6.6. Violação da Suspensão ou Proibição (Art. 307).....	28
2.6.7 Racha (Art. 308).....	28
2.6.8. Direção Sem Habilitação (Art. 309).....	29
2.6.9. Entrega da Direção a Determinadas Pessoas (Art. 310).....	29

2.6.10. Excesso de Velocidade em Determinados Locais (Art. 311).....	29
3. O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO NÃO SUPRIU AS EXPECTATIVAS NA REDUÇÃO DE MORTES E CRIMES NO TRÂNSITO.....	31
4. OCORRÊNCIAS DE ACIDENTES NO TRÂNSITO NACIONAL, CUSTOS HOSPITALARES E MEDIDAS PREVENTIVAS ADOTADAS NO PAÍS.....	36
4.1 Custos Hospitalares com Acidentes em Goiás.....	37
4.2 O Atendimento as Vítimas de Trânsito e as Seqüelas Comportamentais: Um Impacto para Todo Sistema de Saúde e População do Brasil.....	38
4.3 DPVAT: Uma Forma de Indenizar a Vítima de Acidente de Trânsito?.....	39
4.4 É Necessário Maior Investimento na Prevenção de Acidentes para Salvar Vítimas que Estão Perdendo suas Vidas.....	40
4.5 Programas de Prevenção a Acidentes e Campanhas Educativas da Polícia Rodoviária Federal.....	41
CONCLUSÃO.....	43
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	45
ANEXO.....	47

INTRODUÇÃO

O primeiro homem a dar uma volta em uma engenhoca movida a vapor foi o oficial de artilharia francês Nicolas Cugnot. Em 1769, o seu veículo de três rodas alcançou a velocidade de 4 km/h em uma rua de Paris, para - no auge de seu sucesso - colidir com uma árvore, produzindo o primeiro acidente de automóvel. Um ano depois, ele apresentou um novo modelo para o transporte de canhões. Ao dobrar uma esquina, Cugnot causou outro acidente. Desse modo, ele seria o primeiro homem condenado por condução perigosa e acabou na prisão. Já o primeiro atropelamento com morte, ocorreu no dia 7 de agosto de 1896, na Inglaterra. No Brasil Henrique Santos Dumont, irmão de Alberto, foi quem trouxe o primeiro automóvel para o país, em 1893, um Daimler a vapor. O primeiro acidente brasileiro foi causado pelo poeta Olavo Bilac, que bateu numa árvore em 1897.

O tema Acidentes de Trânsito é um assunto de grande relevância, pois necessitamos de veículos para podermos fazer o transporte e locomoção de um lugar a outro. Mas quando esses caem nas mãos de condutores imprudentes, além de destruírem limitam muitas vidas, em outros casos ocorrem acidentes gravíssimos devido ao péssimo estado de conservação de ruas e rodovias.

Diante disso, o poder público não só tem que investir em aeroportos e na segurança pública, mas também nas estradas, uma vez que o terrestre é o principal meio de transporte utilizado pela sociedade.

O objetivo essencial desta pesquisa é o de analisar casos e procedimentos cabíveis de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, bem como, promover uma discussão com relação aos agentes causadores, apontando alternativas para amenizar suas causas.

Outra meta é a de propor uma análise da aplicação do Código de Trânsito (Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997), mais especificamente na parte dos crimes, quanto à análise de alguns artigos e sua aplicabilidade, os causadores de acidentes (motoristas e condutores), juntamente com dados estatísticos.

Urge a cada indivíduo, o conhecimento dos fatores psicológicos que levam os motoristas (tanto das cidades como nas rodovias), a se envolverem em acidentes de modo imprudente, desrespeitando o Código de Trânsito, bem como, sobre a existência de programas de ajuda e incentivo para que os motoristas tenham maior responsabilidade ao dirigir.

Durante a execução desta pesquisa é uma pesquisa de caráter científico e de compilação e tem de ser venha dizer algo que não foi dito, segundo Gil (1999, paginas72) e doutrinas artigos científicos, jurisprudências, revistas jurídicas, jornais, pesquisa de campo e textos extraídos da internet e questionários.

É importante salientar que academicamente, há um grande impacto da temática exposta, pois a maioria dos acidentes de trânsito é causada pela direção de jovens alcoolizados, ou que dirigem com espírito esportivo, de modo a colocar sua vida e a de outros em risco.

A Polícia Rodoviária Federal explica que o número de veículos está aumentando a cada dia, não só nas rodovias federais, mas também, nas cidades e rodovias estaduais, sendo um grande problema de ordem estrutural, que leva a dois fatores primordiais: o primeiro diz respeito a malha viária em péssimo estado de conservação, a segunda é que a lei de trânsito em vigor necessita de uma reformulação em alguns artigos, já ficarão obsoletos face ao grande índice de reincidência em infrações de trânsito.

O Código de Trânsito em vigor nota sua ambigüidade. De um lado a sua eficácia, e de outro os seus pontos negativos.

Com base em dados estatísticos do DETRAN e DENATRAN, nota-se um aumento significativo no número de vítimas fatais; sendo que esses dados apontam ainda sobre os impactos sofridos pelas vítimas e pela sociedade em geral.

Urge dessa forma, em colocar o código à prova, questionando se ele de fato está suprimindo com os anseios da população.

Os programas desenvolvidos pelo governo na esfera de diminuição e prevenção da violência, encontram-se discricionados no próprio código uma vez que nele consta sobre a viabilização de um percentual de arrecadação das multas, destinado a educação de trânsito.

Um dos pontos relevantes encontra-se vinculado à prevenção e educação, no sentido de serem colocadas sugestões e críticas, na tentativa de promover a diminuição dos grandes índices de mortes no trânsito.

1. ACIDENTES DE TRÂNSITO

Desde o surgimento das carruagens como meio de transportes, já havia um grande problema. De um lado como opção de transporte útil para a locomoção das pessoas e de alimentos para diversos lugares e por outro, um meio de transporte capaz de causar acidentes de trânsito, levando pessoas a óbito.

Com a evolução dos tempos, as carruagens foram perdendo sua serventia ficando obsoletas se comparadas com os veículos automotores, que sem dúvida proporcionaram um grande progresso aos nossos dias atuais, contudo trouxeram também conseqüências desagradáveis e muitas mortes, causadas por condutores que agem imprudentemente na maioria das vezes.

O surgimento do automóvel em fins do século XIX, como meio de transporte de bens e pessoas, e especialmente, após a expansão da indústria automobilística no início desse século, acarretou profundas modificações nas sociedades urbanas, fato que tornou essencial a intervenção de normas disciplinadoras para o trânsito de veículos e seus condutores.

Acidente de trânsito consiste em todo evento danoso que envolva veículo, via, homem ou animais, sendo que, para caracterizá-lo como tal é necessária a presença de pelo menos dois desses elementos.

Existem dois tipos de acidentes: o evitável e o não evitável. O primeiro, é aquele em que você deixou de fazer tudo que razoavelmente poderia ter feito para evitá-lo, enquanto que o segundo, é aquele em que se esgotando todas as medidas para impedi-lo, este veio a acontecer. Normalmente as pessoas perguntam: quem é o culpado?; enquanto que a pergunta correta seria: quem poderia ter evitado o acidente?.

A primeira norma legal brasileira de que se tem conhecimento é o decreto nº. 8.324, de 27 de outubro de 1.910, baixado pelo presidente Nilo Peçanha, cujo objetivo era o de disciplinar o serviço de transportes automotores, e estabelecer a exigência de verificação das condições da máquina a cargo do engenheiro chefe do serviço, para não colocar em risco a segurança.

Posteriormente, surgiu o decreto legislativo nº. 4.460, de 11 de janeiro de 1.922, que estabeleceu normas relativas à construção de estradas, determinando ainda sobre a carga máxima dos veículos.

O trânsito passou a gerar problemas e implicações, já no ano de 1.926 diversos países se reuniram em Paris, para examinar as modificações a serem introduzidas. Na convenção de 1.909, foi disciplinada a circulação internacional de automóveis e a sinalização de trânsito. Tal convenção foi ratificada pelo governo brasileiro por meio do decreto nº. 19.038, de 17 de dezembro de 1.929.

O primeiro Código Nacional de Trânsito do Brasil foi aprovado pelo decreto lei nº. 3.651, de 25 de setembro de 1.941, que vigorou até o advento do código de 1.968.

Após a implantação da indústria automobilística no Brasil, em 1.957, o crescimento vertiginoso da frota de veículos em circulação no país, passou a exigir uma revisão das normas legais em vigor, com o objetivo de adequá-las a nova realidade. Assim em 1.960, o Presidente Juscelino Kubistschek, encaminhou ao Congresso Nacional a exposição de motivos GM-407-B, que acompanhava o projeto de lei de um possível Novo Código de Trânsito.

O projeto inicial apresentado pelo governo sofreu várias modificações através do substitutivo apresentado pelo deputado Nicolau Tuma. Finalmente aceito, deu origem a lei nº. 5.108, de 21 de setembro de 1.966, que aprovou o Código Nacional de Trânsito, regulamentado pelo poder executivo através do Decreto nº. 62.127, de 16 de janeiro de 1.968, incorporando diversas alterações que foram obedecidas até a vigência do atual Código Nacional de Trânsito.

Em 1.968, o Brasil participou na cidade de Viena, do Congresso da Organização das Nações Unidas (ONU), que aprovou nova convenção internacional de circulação viária. Essa convenção após aprovada pelo Congresso Nacional, foi ratificada pelo governo brasileiro, através do decreto nº. 86.714 de 10 de dezembro de 1.981, passando momento em que as normas aprovadas passaram a vigorar em território nacional.

Após aproximadamente quatro anos de discussões foi aprovada no Congresso Nacional, uma nova legislação de trânsito no Brasil o Código de Trânsito Brasileiro, cujo projeto de lei nº. 3.710 – c / 93 transformou-se na lei nº. 9.503 de 27 de setembro de 1.997, que entrou em vigor no dia 23 de janeiro de 1.998. Um código contendo vinte capítulos e trezentos e quarenta artigos, nos quais foram impostos padrões de controle bem mais severos que os anteriores.

Deve ser ressaltado ainda que a legislação de trânsito brasileira é formada por leis, decretos e resoluções, sendo que as leis estabelecem normas gerais e os decretos têm por

finalidade regulamentar, detalhar e disciplinar a aplicação das leis, as resoluções por sua vez, são as normas estabelecidas pelos órgãos normativos do sistema nacional de trânsito.

A legislação de trânsito tanto nacional como internacional, cuida de regras gerais de circulação, da sinalização das vias públicas, das condições necessárias para poder se transitar e, especialmente sobre as exigências relacionadas ao condutor, prevendo de um lado, tudo o que é necessário para sua habilitação e de outro, os deveres a que está sujeito, ou seja, o que é proibido fazer, cominando penalidades pelo não cumprimento de qualquer um dos preceitos legais.¹

1.1 ÍNDICE DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM 2007

Infelizmente, o trânsito brasileiro mata em média 30 mil pessoas por ano e deixa uma legião de feridos formada por cerca de 513 mil vítimas. Em Goiás, o número de acidentes é muito significativo: de janeiro a junho do corrente ano foram registradas 18.800 pessoas vítimas no trânsito, acarretando um aumento de 68,11% em comparação ao mesmo período do ano passado, que é de 11.200 vítimas no trânsito.

Os elevados índices de acidentes de trânsito, incluindo atropelamentos, trás a tona um sério problema que muitas vezes passa despercebido pelas autoridades governamentais, que é o investimento e a melhoria na infra-estrutura das estradas brasileiras, bem como, o adequado patrulhamento policial, fatores que certamente diminuiriam esses lamentáveis dados. Essa problemática coloca a necessidade de uma reação vigorosa por parte das autoridades competentes e da sociedade de uma forma geral, pois do jeito que está é inadmissível, dada a grande escala de violência no ano trânsito.²

¹ Decreto nº. 8.324 de 27 de outubro de 1910, Decreto Legislativo nº. 4.460 de 11 de janeiro de 1922, Decreto nº. 19.038 de 17 de dezembro de 1929, Decreto-lei nº. 3.651 de 25 de setembro de 1941, Lei nº. 5.108 de 21 de setembro de 1966 e Lei nº. 9.503 de 27 de setembro de 1997.

² ASSIS, Deire. Feridos no trânsito já são 68% a mais em 2007. O popular. Goiânia, 26 de agosto de 2007. Coluna Cidades, página 3.; BRAGA, Jorge. Asfalto Selvagem. O Popular, 25 de agosto de 2007. Seção Opinião, página 8.

1.2 PRINCIPAIS CAUSAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

O Código de Trânsito Brasileiro proporciona normas que deveriam ser aplicadas de fato. Os agentes de trânsito por sua vez, devem ser mais rígidos para com a vigilância dos automóveis flagrados em alta velocidade, pois esta constitui um dos fatores causadores de acidentes, apontados freqüentemente em dados estatísticos.

O excesso de velocidade está banido dos grandes centros mais adiantados do mundo. A lei deve ser cumprida; punir as transgressões e atuar com rigor em relação às pessoas inabilitadas ou com licença de habilitação vencida. Não se pode admitir que essas pessoas ao conduzir veículos coloquem a vida do próximo em perigo. É necessário, que as autoridades responsáveis pela área de trânsito comecem a refletir e observar as sugestões e exemplos realizados em outras cidades, pois boas estratégias devem ser copiadas e estendidas a outros estados.

Se não forem tomadas medidas drásticas nesse sentido, continuaremos a ver pessoas saudáveis tornando-se deficientes físicas, portadoras de seqüelas que privam e limitam sua qualidade de vida.³

1.3 MORTES NO TRÂNSITO = UM AVIÃO QUE CAI A CADA DIA

O triste episódio do avião da TAM que vitimou 178 (cento e setenta e oito pessoas) foi uma perda irreparável. Muitas famílias foram extintas, deixando uma lacuna nas vidas de familiares e pessoas mais próximas. O terrível acidente também fez várias vítimas nas esferas econômica e intelectual.

Mas nunca é demais lembrar o grande número de pessoas vitimadas, diariamente em nosso trânsito terrestre conturbado e caótico, que elevam as estatísticas gerais e na maioria das vezes não provoca uma movimentação nacional, como um acidente aéreo.

Só aparecem na mídia as notícias das mortes no trânsito quando estas apresentam um índice significativo de vítimas, alarmando a sociedade como um todo.

³ Braga, Jorge. Asfalto Selvagem. O Popular, 25 de agosto de 2007. Seção Opinião, página 8.

Os órgãos de pesquisas oficiais trazem números alarmantes: a cada dia morrem em média, 160 pessoas no trânsito diariamente, ou seja, o equivalente ao desastre aéreo citado.

É necessário que haja uma maior mobilização por parte das autoridades competentes. Não só em campanhas específicas, como em operações de férias escolares e feriados prolongados.

Nossa frota nacional vem crescendo a cada dia. Saltou de 18 milhões em 1990 para mais de 36 milhões em 2003. Isso reflete a facilitação na hora de adquirir um veículo por parte das várias camadas da sociedade, contudo sem o controle de tráfego e fiscalização devidos.

É insuficiente a quantidade de policias e agentes de trânsito para amenizar essa situação, uma vez que na maioria das vezes, as vagas em concursos públicos só são abertas para repor vagas criadas por falecimentos, afastamentos e outros motivos diversos, geradas no quadro de servidores da instituição.

Esta área carece de muitos investimentos. Observamos que tem grande incidência de crimes nas rodovias, como por exemplo: tráfico, desvios fiscais, assaltos a cargas, a veículos e passageiros.

De acordo com o Instituto dos (IPEA), o custo anual dos acidentes de trânsito é alarmante em rodovias brasileiras, chegando ao índice de 22 bilhões em 2005, o que correspondente a 1,2% do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro. Os maiores índices referem-se à perda de produção, associadas ao falecimento das pessoas ou interrupção de suas atividades econômicas.

O custo médio associado a vítimas de trânsito corresponde a R\$ 1.040,00 se ela ficar sem ferimentos, se for uma vítima com ferimentos apresenta um custo médio de R\$ 36.305,00, e no caso de óbito, representa um custo de R\$ 270.165,00. Em virtude dessa realidade, constatamos que esse problema não é só de saúde pública, mas que requer propostas sanitárias e das finanças públicas.

Como percebemos nas estatísticas e nas notícias, cresce gradativamente a quantidade de acidentes de trânsito, exigindo uma mudança emergencial das políticas públicas de tráfego

e fiscalização, além de uma postura de cada cidadão que venha a amenizar esta calamidade pública que assola a todos nós diariamente.⁴

1.4 UM ACIDENTE POR HORA EM GOIÁS

A cada hora são registrados em média 42 acidentes e 5 mortos nas rodovias goianas envolvendo vítimas com menos de 29 anos de idade. Dentre eles pode ser relatado o caso de um garoto de 13 anos de idade, Lucas Peixoto. O menor estava em uma caminhonete Ford – F1000, que capotou próximo à cidade de Ouro Verde e Campo Limpo de Goiás, na noite de domingo⁵.

Incrivelmente, nesse mesmo acidente uma outra criança de apenas 10 anos, ficou gravemente ferida. Em vários trechos, foram constatados mais acidentes com vítimas fatais, não só nas rodovias federais como também nas estaduais, demonstrando um alto índice de feridos e de vítimas fatais no trânsito brasileiro.

Outro caso a ser salientando foi o homicídio do flanelinha Luciano, ocorrido em meados do mês de agosto de 2007, que perdeu sua vida por causa de um real. O fato ocorreu enquanto fazia ponto em frente ao aeroporto Santa Genoveva em Goiânia-Goiás, foi tentar receber o pagamento pelo serviço e foi atropelado.

Isso nos mostra que as leis de trânsito não são levadas a sério em nosso país, pois vidas estão sendo perdidas a cada dia por condutores imprudentes, que às vezes transformam seus automóveis em verdadeiras armas letais e insanamente tiram vidas inocentes.⁶

⁴ FARIA, Fabiano da Silva. Mortes no Trânsito, um avião que cai a cada dia. O Popular, Goiânia, 24 de julho de 2007. Seção Opinião, página 6.

⁵ ASSUNÇÃO, Marília. Um acidente por hora. O Popular, Goiânia, 24 de julho de 2007. Coluna Cidade. p. 3.

⁶ ASSUNÇÃO, Marília. Um acidente por hora. O Popular, Goiânia, 24 de julho de 2007, Coluna Cidade, página 3.; GOMES, Margareth, SILVA, Maria José da. Vigia de carros morre atropelado por 1 real.

1.5 ATENDIMENTO HOSPITALAR NO CENTRO DE REABILITAÇÃO A READAPTAÇÃO (CRER) - DR. HENRIQUE SANTILLO

No CRER cerca de 42% dos pacientes atendidos, são vítimas de acidentes de trânsito. A grande maioria das vítimas apresenta traumas graves de medula, fator que prolonga a internação e reabilitação dos mesmos.

Pode ser citado o caso de uma jovem de 18 anos, que está internada a mais de um mês, sem perspectiva de alta médica. O acidente no qual se envolveu, além de impossibilitá-la de realizar tarefas simples como sentar e alimentar-se, interrompeu uma gestação de oito meses, de sua primeira filha, que veio a óbito três dias após o parto. Consta em seu relatório que dentre as seqüelas deixadas a maior delas foi à perda de sua filha. As outras pessoas que estavam no carro não usavam cinto de segurança, dentre eles o marido e o cunhado da jovem, que ficaram gravemente feridos.

Outro caso é o de um jovem de 19 anos de idade, que ao voltar de uma noitada de farra com bebidas, foi vítima de um acidente, apresentando um possível diagnóstico de paraplégico. Por ter dado um pequeno cochilo ao volante, em poucos segundos capotou seu veículo. Estava sem cinto de segurança e foi lançado para fora do carro a aproximadamente 12 metros de distância. Com ele, haviam mais dois colegas; um deles estava sem cinto de segurança e também foi arremessado para fora do carro e o segundo que estava no banco traseiro e usava cinto de segurança nada sofreu. Ele ficará longe do trabalho e dos estudos para fazer longas horas de tratamento de reabilitação.

2. CRIMES DE TRÂNSITO

O doutrinador DAMÁSIO defende que os crimes de trânsito são de lesão e de mera conduta, demonstrando ser inadequada à classificação tradicional. Conforme leciona o festejado autor, a partir do momento em que alguém pratica um crime de trânsito irá reduzir substancialmente o nível de segurança desejado pelo interesse coletivo. Assim, a essência dos delitos automobilísticos está na lesão ao interesse jurídico da coletividade, que se consubstancia na segurança do tráfego de veículos automotores.

Nessa definição, os crimes de trânsito são ainda classificados como crimes de mera conduta porque basta o comportamento perigoso ou imprudente do agente, sem necessidade de prova de que o risco atingiu determinada pessoa, uma vez que o sujeito passivo é a coletividade. Entretanto, divergimos dessa definição porque, em tese, ela não diferencia as infrações administrativas dos delitos. Preferimos a classificação tradicional e entendemos que os chamados crimes de perigo abstrato falecem ante o primeiro filtro de constitucionalidade. Restariam, portanto, os crimes de dano e os de perigo concreto.⁷

2.1. ANÁLISE DOS CRIMES ELECADOS NO ATUAL CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

A infração de perigo abstrato não se confunde com os crimes de dano, formais e de mera conduta. Entre os crimes de dano e de perigo, o diferencial está na análise do bem jurídico. Tendo havido efetiva lesão ao bem jurídico, o crime é de dano; mera turbção e de perigo. Os crimes materiais apresentam resultado naturalístico relacionado com o objeto da ação, enquanto os formais prevêm um resultado naturalístico no tipo, desprezado para fins de consumação.

Ora, um direito que se propõe a criminalizar condutas e não personalidades pressupõem a existência de um fato perigoso. Conduta é fenômeno ocorrente no plano da experiência e fato não se presume: existe ou não existe. A conduta ameaçou o bem jurídico

⁷ Jesus, Damásio Evangelista. Crimes de Trânsito, SP, Editora Saraiva, 2002, p. 18). <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=4949>

tutelado e por isso é típica ou não o expôs o perigo, o fato é atípico. A essência do conceito de crime é a ofensa ao bem jurídico. De outra forma, por exemplo, como compreender a não punição dos atos preparatórios, do crime impossível ou em casos de impossibilidade, previstos no art. 31 do Código Penal.

Até o surgimento do novo Código de Trânsito Brasileiro, não existia a atribuição de crimes específicos para o condutor de veículos. Se ocorresse um acidente de trânsito com vítima fatal, o crime atribuível ao condutor do veículo seria de homicídio culposo na forma geral estabelecida pelo Código Penal. O atual Código de Trânsito prevê este crime expressamente para o condutor de veículo, além do que, instituir diversos outros crimes específicos, sendo os mais comuns os seguintes:

- a) O condutor de o veículo deixar de prestar imediato socorro à vítima na ocasião do acidente e fugir à responsabilidade; ele é enquadrado no seguinte artigo 304 e 305 do Código Nacional;
- b) Dirigir alcoolizado ou sob efeitos de drogas está no artigo 306;
- c) Dirigir sem habilitação ou sem a permissão para dirigir está previsto nos artigos 309;
- d) Permitir, confiar ou entregar à direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação caçada e/ou com o direito de dirigir suspenso está previsto nos artigos 292 à 296.

As penas mais comuns por esses crimes são de detenção de seis meses a um ano de detenção e/ou multa. No caso de homicídio culposo, a pena varia de dois a quatro anos e o condutor ainda tem sua habilitação suspensa ou fica proibido de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. O Código também estabeleceu determinadas situações para o agravamento da pena, geralmente de um terço até a metade:

- Dirigir sem habilitação no momento do acidente tem como pena de detenção de 6 meses a 1 ano ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave;
- Praticar o crime em faixa de pedestre ou na calçada;
- Quando o motorista estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros no exercício de sua profissão ou atividade. As penalidades pelos crimes são independentes das multas aplicáveis pelas infrações cometidas.

Nesse prisma é impossível falar em tipificação do delito do artigo 304 do Código de Trânsito Brasileiro, na hipótese em que a vítima da lesão corporal não tem interesse em

oferecer representação em conformidade com a lei 9.099/95, pois a figura autônoma da omissão de socorro, só se caracteriza quando não estiver relacionada com precedentes e condutas de homicídio culposo e de lesão corporal culposa, na direção de veículo automotor, hipótese em que a causa aumenta de pena.

2.2. CRIMES DE PERIGO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

A Lei 9.503/97 criou vários crimes de perigo estão relacionados à direção de veículo automotor – duplo equívoco. Primeiro, a redução dos acidentes de trânsito não se consegue com legislação criminal. Homicídio e lesão corporal culposa na direção de veículo automotor há muito são tidos como crimes, mas não alcançaram o esperado êxito na prevenção ou mesmo na punição dessas condutas. Portanto, os novos tipos desempenham mais uma função simbólica do que de proteção da incolumidade pública, ameaçada pelo trânsito, cada vez mais desordenado e congestionado de nossas cidades; pela falta de tempo normal do nosso estilo de vida; pelo culto à velocidade expressa em máquinas cada vez mais velozes; pela falta de educação de trânsito etc.

Os crimes de perigo, em regra, não passam de complicadores do sistema jurídico-penal, que já funciona seletivamente, e com previsível parcimônia, até mesmo nas ocorrências de dano. Arrematando, que tal criminalização colocará em cheque, mais uma vez, a credibilidade funcional da Polícia Judiciária, do Ministério Público e da Magistratura, em prejuízo da comunidade.

2.3. COMPLICADORES DO SISTEMA JURÍDICO-PENAL

Com efeito, os tipos de perigo são fontes de inesgotáveis debates, acarretando sérios problemas na interpretação e aplicação da lei. Que divergem em relação ao seu conceito. O crime de perigo é classificado, em concreto e abstrato. Naquele, o perigo deve ser

comprovado e neste último, o perigo é presumido pela norma que se contenta com a prática do fato e pressupõe ser ele perigoso; postulado, assim, como um direito penal.

Verifica-se que no direito que se propõe a criminalização de condutas e não de personalidades, para presumir a existência de um fato perigoso. Conduta é fenômeno ocorrente no plano da experiência e fato não se presume: existe ou não existe. A conduta ameaçou o bem jurídico tutelado e por isso é típica ou não o expôs o perigo e o fato é atípico.

2.4. FINALIDADE DO DIREITO PENAL

O direito tem por missão limitar a proteção dos bens jurídicos como são valores ético-sociais, colocados sob sua proteção para que não sejam expostos a perigo de ataque ou a lesões efetivas. Já o direito penal não se ocupa com a proteção de todos os bens jurídicos, mas somente daqueles que necessitem de proteção especial, dado o seu caráter de sistema fragmentário e subsidiário.

Por essas razões, não se pune o crime impossível (CP/art. 17), ou seja, não é considerada típica a conduta que por ineficácia absoluta do meio ou por absoluta impropriedade do objeto, não pode ameaçar ou lesionar o bem jurídico tutelado pela norma penal.

Assim, do ponto de vista exegético, crime é a conduta humana que lesa ou expõe a perigo um bem jurídico protegido por lei penal e por isso, sua essência é a ofensa ao bem jurídico, porque toda norma penal tem por finalidade a sua tutela, ou pelo menos deveria ter.

2.5. CRIME DE PERIGO CONCRETO E ABSTRATO

De acordo com o crime, esse pode ser considerado como sendo de dano ou de perigo. No crime de dano ocorre a lesão ao bem jurídico tutelado, enquanto que no crime de perigo, há a ameaça de lesão.

O crime de perigo pode ser subdividido em concreto ou abstrato, mas antes deve partir do próprio conceito de ofensa ao bem jurídico ou de ameaça de lesão, ou seja, difere apenas em relação ao aspecto formal. Assim, no crime de perigo concreto, o tipo consigna a situação de perigo; enquanto que no abstrato, ela é implícita no tipo e não na conduta. Logo, em ambos exige-se a potencialidade lesiva da conduta praticada pelo agente.

Portanto, no crime de perigo concreto ou abstrato sempre deve ser comprovada a possibilidade concreta de lesão, isto é, a ofensa ao bem jurídico tutelado pela norma que é a essência do conceito de crime e a autolimitação do direito penal atual.

Desse modo, de acordo com a concepção do Código Penal não pode haver punição àqueles atos ou comportamentos lesivos aos direitos de outras pessoas, pois, não é simplesmente um comportamento pecaminoso ou imoral; portanto, o direito penal só pode assegurar a ordem pacífica externa da sociedade, além desse limite não está legitimado, nem é adequado para a educação moral dos cidadãos.

2.6. CRIMES EM ESPÉCIE

Os crimes em espécie tipificados pelo Código de Trânsito em vigor, encontram-se previstos nos artigos 302 ao 312, sendo os quais especificados a seguir:

2.6.1. HOMICÍDIO CULPOSO DE TRÂNSITO (ART. 302)

O grave problema apontado inicialmente pela doutrina é com relação ao tipo penal do homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor. Este fere de morte o princípio de direito penal da taxatividade, corolário lógico do princípio constitucional da legalidade. O que seria praticar homicídio culposo? Para saber, o intérprete terá que recorrer ao tipo penal do artigo 121 do Código Penal: Caput matar alguém. O mesmo problema é encontrado no artigo seguinte que trata da lesão corporal culposa praticada na direção de veículo automotor.

Após seis anos, ainda não houve manifestação do Supremo Tribunal Federal acerca de eventual inconstitucionalidade deste artigo por ferir o princípio constitucional implícito da taxatividade dos tipos penais. Melhor seria se o Poder Judiciário Brasileiro fosse duro com o legislador simbólico, declarando a inconstitucionalidade dos tipos penais que ferem princípios do moderno direito penal. Ademais, ao majorar a pena de homicídio culposo de trânsito, em comparação com as demais condutas previstas no Código Penal em seu art. 121, § 3º, atribuiu-se um desvalor objetivo que é tido por muitos como inconstitucional. Entretanto, o legislador pretendeu que o condutor de veículo automotor agisse com maior cuidado objetivo no trânsito do que em outros atos da vida diária. Entendemos essa valoração legítima, sem afrontar o princípio da proporcionalidade e da adequação.

Tarefa ingrata é diferenciar a situação de homicídio culposo de trânsito e de homicídio doloso do Código Penal quando da ocorrência de dolo eventual e culpa consciente. Até hoje a mais avalizada doutrina encontra dificuldades em diferenciá-los e a questão fica relegada ao entendimento do juiz. No dolo eventual, o agente tolera a produção do resultado, o evento lhe é indiferente, tanto faz que ocorra ou não. Ele assume o risco de produzi-lo (CP art. 18, I, parte final). Na culpa consciente, ao contrário, o agente não quer o resultado, não assume o risco nem ele lhe é tolerável ou indiferente. O evento é representado (previsto), mas confia em sua não - produção. A dificuldade do operador do direito será de penetrar na mente do sujeito a fim de verificar se este assumiu o risco ou se apenas confiou em sua não ocorrência. Cabe dizer que o homicídio culposo absorve todos os demais delitos de trânsito, em face do princípio da consumação. Havendo duas ou mais vítimas, aplica-se a regra do concurso formal de crimes (art. 70, CP). Por fim, a questão da co-autoria nos crimes de trânsito é deveras tormentosa, especialmente em matéria de homicídio culposo.

Fazendo menção ao aspecto processual, é importante lembrar aos operadores do direito, que não se imporá prisão em flagrante ao condutor do veículo que, mesmo após ter praticado homicídio culposo, tentar minimizar o ato prestando pronto e integral socorro à vítima (art. 301). Se essa situação não ocorrer e desde que presentes hipóteses taxativas do artigo 302 do estatuto processual penal, caberá à autoridade policial a lavratura do auto de prisão em flagrante e posterior fixação de fiança ao condutor, nos termos do artigo 322, já que o crime é punido com detenção.

Dessa forma, a não ser que haja dolo eventual – o delito será reclassificado como sendo o do art. 121, do Código Penal –, e não ocorrendo as hipóteses dos artigos 323 e 324 do CPP que vedam a concessão da fiança, o motorista que praticou homicídio culposo na direção

de veículo automotor deverá ser solto pelo delegado de polícia pós a lavratura da peça coercitiva e prestação da fiança.

2.6.2. LESÃO CORPORAL CULPOSA DE TRÂNSITO (ART. 303)

Um aspecto criticado e polêmico, diz respeito à incriminação da lesão corporal e a pena *in abstracto*, porque ela acaba ultrapassando a pena da lesão corporal simples prática com dolo, prevista no Código Penal. Logo, poderíamos ter a incongruência de que o condutor afirme ter praticado a lesão dolosamente, apenas para submeter a uma pena mais branda. A redação do tipo também deixa a desejar, valendo os comentários que fizemos a respeito do crime de homicídio. De acordo com o art. 88 da Lei nº. 9.099/95, o crime de representação do ofendido, independentemente da gravidade das lesões causadas nas vítimas. Por fim, a Lei nº. 10.259/01 modificou o conceito de infração de menor potencial ofensivo, hipótese que abarcou o crime do art. 303 que passa a ser de competência do Juizado Especial Criminal.

2.6.3. OMISSÃO DE SOCORRO (ART. 304)

De pouquíssima aplicação prática, este artigo acabou caindo em desuso porque seu enunciado típico agrava a pena de homicídios culposos, bem como, de lesão corporal culposa, não se podendo imaginar nenhuma possibilidade. A única hipótese possível de aplicação desse crime autônomo é a de um motorista – sem qualquer culpa – atropelar alguém e omitir-se a prestar socorro. Mas ainda assim, não haveria diferença entre a omissão de socorro comum do Código Penal (art. 135).

Prestação de socorro é dever do causador do atropelamento, e a causa especial de aumento da pena só é afastada em situação que impossibilite fazê-la, tal como a que comporte risco de vida ao autor ou que caracterize que ele estava fisicamente incapacitado de prestar o socorro. A alegação de que houve a morte imediata da vítima também não exclui aquele aumento, visto que ao causador não cabe, no momento do acidente, presumir as condições físicas da vítima ou medir a gravidade das lesões; isso é responsabilidade do especialista médico.

2.6.4 FUGA DO LOCAL (ART. 305)

Ao tentar punir criminalmente alguém somente pelo fato de não fazer prova contra si mesmo, o artigo 305 é de flagrante inconstitucionalidade. O dispositivo também viola frontalmente o art. 8º, II, g, do Pacto de São José⁸.

Ninguém tem o dever de auto-incriminar-se. Além disso, há outro aspecto a ser considerado. A obrigação de sujeitar-se ao processo (penal ou civil) é puramente moral. Dessa forma, poderia o legislador transformar em crime uma obrigação moral. Dessa forma, poderia o legislador transformar em crime uma obrigação moral? Até o momento, o dispositivo foi de pouquíssima aplicação prática, caindo em absoluto desuso em função das controvérsias que suscitou.

2.6.5 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE (ART. 306)

Sobre a embriaguez no volante, quem conduzir automóvel sob o efeito de substâncias alcoólicas encerra grave perigo para a segurança coletiva, tanto que, em alguns países, os tribunais costumam negar o benefício da suspensão condicional da pena, ainda que se trate de delinqüente primário. Por outro lado, no Brasil, há uma espécie de incentivo à indústria das bebidas alcoólicas. O paradoxo que chega a existir entre a lei e a realidade beira ao ridículo.

Ao mesmo tempo em que o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro incrimina a conduta de dirigir embriagado, a legislação administrativa permite a venda de bebidas alcoólicas às margens das rodovias. Além disso, as restrições à propaganda de bebida são poucas e insuficientes, permitindo uma estranha associação entre álcool e atividades esportivas, automobilismo, lazer, mulheres bonitas, sensação de bem-estar, etc.

Esquece-se que a embriaguez é a principal causa de acidentes de trânsito, quase sempre fatais. Além disso, a educação dos motoristas é fundamental para superar essa questão. A conscientização através da inclusão de disciplinas como segurança no trânsito, a partir das séries iniciais no ensino fundamental daria resultados mais significativos do que a edição de qualquer lei punitiva. Para exemplificar essa questão, basta ir a qualquer festa em

⁸ Convenção Americana de Direitos Humanos, 1996 (Pacto de San José da Costa Rica).

qualquer cidade brasileira para presenciar que inúmeros motoristas dirigem embriagados para suas residências nos finais de noite.

Ao analisar o tipo penal do art. 306, percebemos que ainda restam dúvidas por parte dos operadores do direito quanto à ocorrência do delito em questão. Em primeiro lugar, é preciso fixar que a punição criminal independe da multa de trânsito que será emitida nos termos do art. 165 do CTB. Para configurar a infração administrativa, há de se comprovar a presença de pelo menos seis decigramas de álcool por litro de sangue⁹.

Quantidade inferior a esta não configura a infração, mas pode tipificar o crime do art. 306. Essa é a interpretação dominante nos tribunais acerca do tema. Afinal, o Direito Penal é sempre subsidiário e só atua quando os demais ramos da ciência jurídica não forem suficientes para reprimir determinado comportamento. Essa valoração será feita pelo legislador que utiliza de modernos princípios penais.

Portanto, é de se pensar que se a infração administrativa requer, no mínimo, seis decigramas, o direito penal não deveria contentar-se com menos do que isso. Nessa interpretação, o tipo penal exige que o condutor do veículo tenha, no mínimo, essa quantidade de álcool para que se configure o crime. Em que pese uma lógica para tal raciocínio, é de se lembrar que o tipo penal exige outro elemento normativo que irá suprir essa quantidade mínima de álcool: a condução anormal do veículo. Dessa forma, se ficar demonstrado a presença de álcool no sangue do motorista superior a seis decigramas e este conduzir seu veículo sem anormalidades, não configurará o crime do art. 306, sem ressalvas para a infração administrativa.

A prova da influência do álcool poderá ser feita por qualquer meio válido em direito. Essa é a interpretação mais razoável da lei em perfeita consonância com o Código de Processo Penal. É claro que sempre será preferível uma prova técnica, mas o estatuto processual não estabeleceu hierarquia entre os meios probatórios. Portanto, o operador do Direito deverá ser coerente com nosso sistema processual e atender ao disposto na lei adjetiva. Qualquer interpretação no sentido de que a prova deverá ser essencialmente pericial e técnica não é válida em face ao sistema legal de provas exposto no atual CPP.

Temos para nós que meros indícios, desde que fortes e coerentes com o contexto apresentado nos autos da ação penal. São suficientes para embasar uma condenação. Essa é a melhor interpretação até mesmo porque, de acordo com os modernos princípios do

⁹ NUCCI, Guilherme de Souza. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 1990, p. 44.

garantismo, o acusado não é obrigado a se submeter a qualquer exame e negando-se, não responde por crime de desobediência. De observar novamente o art. 8º, II, g, do Pacto de San José: ninguém tem o dever de auto-incriminar-se. Por isso, é urgente e necessário instituir os agentes policiais rodoviários que parem de ameaçar os condutores que irão para a cadeia caso se neguem a fazer o exame do bafômetro.

Seus ultrapassados formulários ainda contêm um espaço onde se prevê que o condutor que se negar a produzir prova contra si mesmo responde automaticamente pelo crime de desobediência. A situação beira ao ridículo e não se coaduna com o Estado Democrático de Direito. Deve a Administração Pública adequar-se ao ordenamento jurídico e padronizar a conduta de seus agentes.

2.6.6. VIOLAÇÃO DA SUSPENSÃO OU PROIBIÇÃO (ART. 307)

O comportamento do agente consiste em violar, isto é, transgredir, infringir a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, como medida imposta de reprimenda penal ou administrativa. O delito é consumado com o motorista colocando o veículo em movimento, estando impedido de dirigi-lo por penalidade anteriormente imposta. A hipótese do caput, e também do parágrafo único, não passa de uma nova modalidade do crime de desobediência (art. 330, CP)¹⁰. O art. 307 traz uma exceção ao princípio da dosimetria da penalidade prevista no art. 293¹¹ (de dois meses a cinco anos).

2.6.7 RACHA (ART. 308)

Trata-se de crime de perigo concreto, uma vez que exige para sua configuração dano potencial à incolumidade pública ou privada. Observação interessante é que o crime exige concurso de dois ou mais motoristas, já que o racha não pode ser cometido por uma só pessoa. Na hipótese de ocorrer homicídio culposo ou lesão corporal culposa, o crime do art. 308 é subsidiário. E na eventual hipótese da competição ser autorizada, o fato será atípico.

¹⁰ Código Penal Brasileiro, lei 9.503/97. <http://publique.rdc.puc-rio.br/clipping/cgi/egilun.exe/sys/star.htm?inford=5826&sid=898tpl=printview>

¹¹ Código de Trânsito Brasileiro – 9.503/97

2.6.8. DIREÇÃO SEM HABILITAÇÃO (ART. 309)

Da mesma forma que o crime anterior, a direção sem habilitação é crime de perigo concreto, exigindo que haja perigo de dano para potencial configuração do tipo penal. A conduta transforma-se em crime somente quando trafega na contramão de direção, ultrapassa sinal vermelho, efetua manobra arriscada. (art. 162, I a V, do CT: infração gravíssima; multa; recolhimento da CNH e retenção do veículo até a apresentação do condutor habilitado).

2.6.9. ENTREGA DA DIREÇÃO A DETERMINADAS PESSOAS (ART. 310)

A natureza jurídica do crime do art. 310 é discutível. Segundo a maioria da doutrina, o crime é de perigo abstrato e deve ser considerado inconstitucional pela presunção do perigo, o que já não existe mais em nossa legislação. Entretanto, outro entendimento é possível, uma vez que considerando o crime como de lesão e de mera conduta, o comportamento do agente rebaixa o nível de segurança no tráfego.

Daí punir quem entrega, permite ou confia a alguém nas condições mencionadas a direção indevida. Importante acrescentar que admitindo o tipo como válido mesmo após o filtro constitucional, este não prevê forma culposa. Questão polêmica é com relação à responsabilização de quem entrega veículo a terceiro que, ao conduzi-lo, comete crime culposos, homicídio ou lesão corporal. A jurisprudência se divide. Alguns julgados dão conta que ambos respondem pelo crime culposos, hipóteses em que estará absorvido o crime do art. 310.

Outros sustentam que a simples entrega do automóvel não configura necessariamente conduta culposa, uma vez que o terceiro pode até ser bom motorista, situação em que o agente será responsabilizado apenas pelo crime desse artigo.

2.6.10. EXCESSO DE VELOCIDADE EM DETERMINADOS LOCAIS (ART. 311)

O artigo trata de hipóteses de direção perigosa com excesso de velocidade em determinados locais. O tipo penal é de perigo concreto ao afirmar que o motorista deve gerar

perigo de dano à incolumidade pública. Não é preciso, entretanto, prova de perigo real a determinada pessoa, bastando demonstrar que o condutor efetuou manobra perigosa. Interessante é que se o condutor trafegar com velocidade incompatível fora dos locais previstos no art. 311, não está configurado o crime. Da mesma forma efetuou manobras perigosas em velocidade compatível e de acordo com a sinalização. Nos dois casos, entretanto, subsiste a hipótese do art. 34 da Lei das Contravenções Penais.

3. O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO NÃO SUPRIU AS EXPECTATIVAS NA REDUÇÃO DE MORTES E CRIMES NO TRÂNSITO

Como podemos ver, conforme pesquisas e notícias de jornais, o grande índice de violência no trânsito, a cada dois dias morrem nas vias brasileiras o equivalente ao acidente aéreo da TAM, que matou 199 pessoas e chocou o país em julho de 2007. Durante a instituição do Código de Trânsito Brasileiro, desde a sua vigência o índice de acidentes seria o equivalente a queda de 1600 aviões Airbus lotados com 320 passageiros, com vidas perdidas no trânsito até os dias de hoje.

Nos primeiros 3 (três) anos de vigência do nosso Código de Trânsito Brasileiro teve uma grande redução nos crimes e nos acidentes envolvendo vítimas no trânsito. Em 2001, começou a crescer ano a ano o número de acidentes, colocando os índices iguais aos códigos anteriores a vigência do código atual.

Segundo estimativas são mais de 35 mil mortes anuais e subindo a cada ano, isso seria igual a duas cidades de Rubiataba – Goiás ou a uma cidade com o número de habitantes de Uruaçu – Goiás. Chegando a uma cidade do porte de Goianésia, o número de vítimas por ano. Só no ano de 2006 no Estado do Rio de Janeiro, pelo menos 1.098 pessoas morreram no trânsito. De acordo com informações do Corpo de Bombeiros Estadual do Rio, esta estimativa é só para as vítimas que são mortas no local do acidente, a outra parte das vítimas é encaminhada para os hospitais e logo após vem a óbito. Essas vítimas não estão computadas na estimativa repassada pelo Corpo de Bombeiros.

Podemos citar uma lista imensa sobre a ineficácia do atual código em vigor. Segundo os especialistas na área de trânsito, existem várias brechas na lei, como a falta de regulamentação de alguns itens, aspectos estes de difícil aplicação, como multas de infração aos pedestres, efetivo insuficiente de agentes fiscalizadores, falta de investimentos para sensibilização e conscientização no trânsito, são sucessivas anistias de infrações e principalmente a lentidão no julgamento dos crimes envolvendo vítimas de trânsito, são infelizmente os principais obstáculos para colocar em prática a lei.

Segundo o Advogado, Cyro Vidal Soares da Silva um dos autores do CTB

Crítica a dubridade do texto. Muitos juízes interpretem, por exemplo, que só é crime dirigir embriagado se o condutor “colocar em risco a vida de terceiros”. Outros sentenciam que o fato de conduzir veículo alcoolizado já configura o risco.¹²

Como podemos notar pelas palavras do Sr. Cyro, ainda existe uma grande dificuldade na interpretação de quem vai julgar os crimes e infrações de trânsito, não tendo coerência em determinadas sentenças ou às vezes não conseguindo absorver o enunciado correto da lei em questão.

O diretor do Senatran afirma que, o maior número de acidentes e mortes no trânsito é provocado por jovens que dirigem sob efeito de álcool, que não usam cinto de segurança e dirigem por espírito esportivo envolvendo assim em acidentes.

O artigo 165 da Lei 9.053/97 vem disciplinando a seguinte redação.

Dirigir sob influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica – infração gravíssima – penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir. Medida administrativa – retenção do veículo até apresentação do condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

O parágrafo único deste artigo faz remissão ao artigo 277 desta mesma lei a 9.503/97.

Todo condutor de veículos automotores, envolvido em acidentes de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos, em aparelhos homologados pelo Detran, permitam certificar seu estado. Parágrafo único – medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente tóxico ou efeitos análogos.

Todas as vítimas envolvidas em acidentes fatais de trânsito serão submetidas a teste de alcoolemia.

¹² Cyro Vidal Soares da Silva (<http://publique.rdc.puc-rio.br/clipping/cgilva.exe/start.htm?inoid=15828sid=896tp1=printerview>)

O artigo 167 da lei 9.503/97 que instituiu o Código de Trânsito vem com a seguinte redação.

Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65 desta mesma lei. Infração – grave; penalidade – multa; medida administrativa – retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

É obrigatório o uso de cinto de segurança refere-se ao condutor, pois o mesmo é inicialmente, o responsável pelos demais ocupantes do veículo e presume ser o conhecedor da legislação.

O artigo acima mencionado remete ao artigo 65 da Lei 9.503/97 que institui o Código de Trânsito Brasileiro que vem com a seguinte redação.

É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiro em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo Contran.

A obrigatoriedade do cinto de segurança é para todos os condutores com exceção feita aos veículos em que é permitido o transporte de passageiros em pé.

O artigo 173 da Lei 9.503/97 que institui o Código de Trânsito Brasileiro vem com a seguinte redação.

Disputar corrida por espírito de emulação: Infração – gravíssima; Penalidade – multa (três vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo; Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

O sentido da palavra emulação significa um sentimento de querer igualar ou superar outro, ou rivalidade.

O presidente da Comissão da Viação e Transporte da Câmara dos Deputados, falou que temos 10 projetos de lei por semana para aperfeiçoar o código. Mas a questão não é só de lei, é de execução.

Só para a elaboração do código, foram gastos sete anos de estudo e aperfeiçoamento.

O Código de Trânsito Brasileiro foi promulgado no dia 23 de setembro de 1997, mas só entrou em vigor dia 22 de janeiro de 1998. Ele foi confeccionado desde o ano de 1991 por 12 especialistas e criado pelo Ministério da Justiça, que vislumbraram a diminuição de

acidentes no país. Mas apenas em julho do ano de 1992, é que o projeto foi aprovado, ou seja cinco anos depois.¹³

Como estamos vendo o nosso código de trânsito está voltando a estaca-zero, desde a extinção do código de 1966, e com entrada do novo Código de Trânsito com a lei 9.503/97, o atual Código de Trânsito Brasileiro onde trouxe grandes inovações como permissão para dirigir temporária, para dirigir no primeiro ano de sua carteira, e o direito a recorrer as multas, e o índice calculado pela UFIR.

Sua aplicabilidade teve um resultado significativo nos três primeiros anos de sua vigência, logo após foi aumentando gradativamente, os índices de fatalidades no trânsito. Em um país em que os meios de transportes predominantes são por via de automotores, se dê maior ênfase a notícias esparsas de queda de aviões, sendo que os acidentes de trânsito matam diariamente na mesma proporção.

As Rodovias Federais e Estaduais estão em péssimo estado de conservação, se transformando em uma imensa colcha de retalhos. Faltam recursos para a manutenção diária dessas rodovias e fazer impor os direitos dos condutores que pagam impostos altos para ter qualidade em trafegar nessas rodovias de um modo em geral.

Segundo o artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro vem falando o seguinte.

A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§2º Os Órgãos ou entidades executivas de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo Contran.

Essa educação que cita o artigo 74 do Código de Trânsito, de que todos têm direito a uma educação voltada para o trânsito, mais isso não é ministrado pelos órgãos competentes, que apontam que todas as escolas precisam ter programas de educação para o trânsito, mas essas determinações nem sempre são colocadas em prática.

¹³ <http://publique.rdc.puc-rio.br/clipping/cgi/cgilua.exe/sys/star.htm?inford=15826&sid=89tp1=printerview>.

Segundo entrevista realizada junto a Polícia Rodoviária Federal de Uruaçu-GO, não existe nenhum programa de educação ministrado por eles, só algumas palestras ou participações na Semana Nacional do Trânsito que é em setembro.

A quantidade de carros vem aumentando cada dia mais, faltando uma estrutura de trânsito apropriada para absolver toda esta quantidade.

Hoje a estrutura da Polícia Rodoviária conta com equipamentos, como ambulâncias com UTIs e helicópteros, mais não conta com profissionais na área médica, ou seja, falta estrutura, pois só contam apenas com alguns policiais com cursos de primeiros socorros, mas não existe um corpo médico adequado para socorrer a vítima no local.

Os helicópteros são usados nas grandes cidades do Brasil, não abrangendo o interior. Como estamos vendo à grande deficiência de profissionais e a própria estrutura é falha, pois tem equipamentos mais não tem profissionais para fazer o atendimento adequado.

O presidente da Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados/
Eliseu Padilha (PMDB-RS) <http://publique.rdc.puc-rio.br>.

Temos na comissão 10 projetos de lei por semana para aperfeiçoar o código, mas a questão não é só de lei, é de execução.

Já existem vários projetos como demonstra o presidente da Câmara dos Deputados, para a reforma do Código Brasileiro de Trânsito, mais o obstáculo maior é sua execução, mais isso não pode retardar esse processo, porque da forma como está não podemos aceitar ou tolerar essa quantidade de mortes no trânsito cada vez mais alarmantes.

O código de trânsito é obsoleto e precisa ser reformado o mais rápido possível, para haver paz no trânsito e redução dessas vítimas, que perdem suas vidas inocentemente a cada dia em nosso trânsito.¹⁴

¹⁴ Código de Trânsito Brasileiro, lei 9.503/97. <http://publique.rdc.puc-rio.br/clipping/cgi/egilun.exe/sys/star.htm?infoid=5826&sid=898tpl=printview> - Dados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal de Uruaçu-GO.

4. OCORRÊNCIAS DE ACIDENTES NO TRÂNSITO NACIONAL, CUSTOS HOSPITALARES E MEDIDAS PREVENTIVAS ADOTADAS NO PAÍS.

A realidade do trânsito brasileiro é caótica, pois a cada ano o número de acidentes de trânsito é cada vez maior. Temos que atentar para essa situação, uma vez que a cada três minutos morre uma vítima no trânsito, e atualmente no Brasil o trânsito é o maior fator de mortes, não se igualando a nenhuma doença.

De modo geral, as vítimas que não morrem durante o acidente, sofrem traumas, ficam debilitadas ou mutiladas e esse fato vem ocasionando uma grande despesa hospitalar para os cofres públicos do país.

Nesse sentido, o trânsito tornou-se um problema de saúde pública, pois o investimento hospitalar acaba por privar investimentos em outros setores da economia nacional. Uma vez diminuídas as mortes no trânsito, aumenta-se a expectativa de vida, além disso, os bilhões de reais investidos apenas em recursos para tratamentos hospitalares, podem ser economizados e destinados a outras áreas.

As autoridades policiais têm se esforçado bastante para desenvolver um bom trabalho, apesar da escassez de recursos e de uma lei deficiente quanto à aplicabilidade, cujas leis, precisam ser revistas com urgência para não prejudicar ainda mais o desempenho policial.

Apesar de haver estudos para um novo projeto no código de trânsito, com algumas alterações bem significativas na sua aplicação e desenvolvimento, este ainda encontra-se na fila de espera na câmara dos deputados para ser votado.

Na Semana Nacional de Trânsito enfatiza a importância de a comunidade abraçar a causa, participando e principalmente conscientizando-se de que todos devem respeitar as leis de trânsito, colaborando para que essas sejam cumpridas e que cada motorista tenha respeito pela sua própria vida e a dos outros ao conduzir seu veículo em vias públicas. Assim, investir na prevenção de acidentes ainda é um grande negócio para toda a sociedade.

4.1 CUSTOS HOSPITALARES COM ACIDENTES EM GOIÁS

O tratamento inicial das vítimas do trânsito indica um gasto mensal, em média, de R\$ 3,5 milhões de reais. No Hospital de Urgência de Goiânia (HUGO), as estimativas são alarmantes, pois conforme consta nos procedimentos iniciais feitos para entrada e atendimento hospitalar, uma média de 85 pacientes é atendida diariamente, devido a acidentes de trânsito, ou seja, a maioria dos atendimentos realizados, é de vítimas de acidentes politraumáticos.

Segundo estatísticas repassadas pelo HUGO de Goiânia, no período de janeiro a julho o número de atendimentos a vítimas de acidentes de trânsito foi de 16.965, foram realizadas 4.464 cirurgias, sendo que as decorrentes de acidentes de trânsito foram 1.563, somando tudo, 35,01% das cirurgias realizadas, o total de amputações feitas (201), foram decorrentes de acidentes de trânsito e 15,63% são de óbitos por acidentes, o que se refere a um número de 33 pessoas.

O custo mensal para fazer esse atendimento é altíssimo para o Estado e a sociedade em geral, para se ter uma noção apenas o hospital HUGO, consome em média 41 milhões por ano só com vítimas de acidentes. Segundo informações repassadas pelo diretor do hospital, os pacientes permanecem por um longo período na unidade para fazer seu tratamento médico, mas devido à gravidade do quadro precisam de uma tecnologia avançada para um acompanhamento melhor e mais adequado, sendo que na maioria dos casos é necessário proceder o encaminhamento para o CRER.

Na Vila São Bento Cottolengo, referência do Estado na reabilitação de pacientes, sendo que a maior parte das lesões graves atendidas, é provocada por acidentes de trânsito. A assistente social Maria Auxiliadora de Melo, aponta que esta é a segunda causa de internações no centro, com a estimativa de 35% dos casos, ficando atrás somente dos acidentes vasculares cerebrais.

A presidente da Associação dos Deficientes Físicos do Estado de Goiás (ADFEGO), Luzia Alves da Silva, afirma que cerca de 80% dos associados da entidade são vítimas de acidentes de trânsito, salienta ainda que a referida entidade reúne cerca de 3.000 pessoas. Segundo a presidente, o que são observados comumente são sintomas de revolta, isolamento e

depressão, que gera um problema de saúde gravíssimo a ser enfrentado pelo deficiente e por seus familiares.¹⁵

4.2 O ATENDIMENTO AS VÍTIMAS DE TRÂNSITO E AS SEQUELAS COMPORTAMENTAIS: UM IMPACTO PARA TODO SISTEMA DE SAÚDE E POPULAÇÃO DO BRASIL

Em 70% das colisões os resultados são fraturas na face que necessitam de intervenções na buco-maxilofacial. Das cirurgias realizadas devido ao tratamento na face no país, cerca de 52% são decorrentes de acidentes de trânsito. Esses tratamentos geram para a saúde uma média de 6,5 bilhões anuais.

As seqüelas comportamentais mais freqüentes entre os acidentados são:

- Alucinações;
- Episódio de flash-back relacionado ao trauma;
- Quadro de depressão;
- Ansiedade;
- Medo intenso;
- Sentimentos de falta de ajuda;
- Revolta;
- Negação;
- Horror;
- Alteração do sono;
- Dificuldade de convívio social;
- Medo de morte entre outros.

¹⁵ GOMES, Margareth, SILVA, Maria José da. O popular. Goiânia 25 de agosto de 2007. Coluna Cidades, p.5.

No ano de 2006, os acidentes de trânsito causaram 123 mil internações no Brasil, 41,5 mil por atropelamentos e 34,7 mil por acidentes motociclísticos. No Brasil, atualmente cerca de 100 mil pessoas morrem por traumatismo craniano em questão de horas, a grande maioria vítimas de trânsito. Os acidentes de trânsito hoje representam cerca da metade de casos de neurotraumas, 1/3 das lesões medulares existentes, sendo que as maiores vítimas são adolescentes, jovens e adultos.

Assim, todos os dados, informações e estatísticas apontam para a necessidade de um maior investimento na prevenção de acidentes, a fim de amenizar esta situação de caos no Estado.¹⁶

4.3 DPVAT: UMA FORMA DE INDENIZAR A VÍTIMA DE ACIDENTE DE TRÂNSITO?

O DPVAT (Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não) existe desde 1974 e atende a todas as pessoas que foram vítimas de acidentes de trânsito. A cobertura abrange, inclusive, os danos causados aos proprietários e motoristas dos veículos.

A Lei 66.194 de 19/12/1974 prevê o seguro DPVAT como obrigatório para todos os proprietários de veículos. Esse seguro tem como finalidade a cobertura dos danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre ou por sua carga, a pessoa transportada ou não.

O limite máximo de indenizações de pessoa vitimada por morte é de R\$ 13.479,48, por invalidez permanente até R\$ 13.479,48 e de assistência médica e suplementar é de até R\$ 2.695,90. A documentação necessária para pedido de indenização é a seguinte:

- 1) Por morte: registro de ocorrência expedido pela autoridade policial competente, certidão de óbito e prova da quantidade de beneficiário;
- 2) Por invalidez permanente: laudo do instituto médico legal da circunscrição do acidente, quinze dias contados a partir da apresentação da documentação necessária. Essas

¹⁶ Deire Assis. Hospital HUGO. Ministério da Saúde. O popular, 26 de agosto de 2007. Coluna Cidades, p.3.

foram as principais dicas para uma pessoa solicitar os serviços pelo seguro obrigatório DPVA, os documentos necessários para encaminhar pra receber as indenizações.

O DPVAT é o meio encontrado para tentar amenizar o sofrimento e as perdas materiais sofridas pelas vítimas de acidentes de trânsito. Mas qual é o valor de uma vida? Quanto vale uma vida humana? Será que alguma quantia de dinheiro consegue sanar com a dor de uma mãe ou pai que viu toda sua família perder a vida? Eis aí vários questionamentos que devem ser feitos por toda a população. Mas então, se houver a aprovação de uma medida visando a aumentar os valores das indenizações poderia resolver a questão? Urge salientar que, o melhor seguro ainda está na prevenção, isto é, evitar um mal ou um acidente para que ele nunca aconteça. Vale lembrar que não dá pra mensurar o valor de uma vida através de uma indenização em dinheiro, nem as lesões sofridas que acompanharão uma pessoa pra o resto de sua existência. Outro mecanismo capaz de coibir a quantidade alarmante de carnificina no trânsito é através de leis mais severas, já que as leis vigentes em pouco ou quase nada são respeitadas no país.¹⁷

4.4 É NECESSÁRIO MAIOR INVESTIMENTO NA PREVENÇÃO DE ACIDENTES PARA SALVAR VÍTIMAS QUE ESTÃO PERDENDO SUAS VIDAS

Atualmente, observamos que há uma grande quantidade de matérias de jornais, televisão e revistas, apontando para o tema “Mortes no trânsito”, evidenciando que o quantitativo de mortos é assustador, uma vez que o número de vítimas aumenta gradativamente, entretanto, esses dados não recebem a atenção devida por parte dos governantes e legisladores no que se refere a elaboração e publicação de leis mais rígidas.

A cada dia, morrem várias pessoas não só no Estado de Goiás como em todo país, os dados são alarmantes, as estatísticas mostram o peso que o trânsito tem nas cidades e os impactos sofridos nos aspectos emocionais, econômicos, tudo isso graças a uma legislação obsoleta e uma pavimentação em péssimo estado de conservação.

O governo de nosso país acaba tendo um rombo anual de vários bilhões de reais, quantia essa que poderia ser investida em outras áreas para o desenvolvimento do país, no

¹⁷ Lei 66.194 de 19/12/1974. <http://www.dpvatseguro.com.br/>

entanto, são gastos com tratamentos médicos, desde o primeiro atendimento até as longas internações e cirurgias para reparação dos traumas e seqüelas sofridos em acidentes.

Com relação à classificação internacional de doenças registradas mediante ocorrência expedida por autoridade policial competente (de acordo com a extensão das lesões físicas ou o estado de invalidez permanente), as normas dos seguros de acidentes pessoais suplementares encontram-se previstas em tabela própria ou tabela de acidentes do trabalho, quando for o caso.

Em nosso país, os acidentes de trânsito são problemas de saúde que estão aí e que necessitam de maiores investimentos com relação à prevenção dos mesmos, uma vez que essa situação está transformando a realidade do trânsito brasileiro, pois de acordo com estatísticas, a cada ano ocorre um aumento significativo nos índices de acidentes.

Os seguros, como por exemplo, o DPVAT que é um seguro obrigatório, não está dando conta de suprir com a demanda das vítimas, devido a grande procura por parte das vítimas.

Urge ressaltar um questionamento: as leis de trânsito estão realmente suprimindo as necessidades atuais? Assim, devemos pensar em medidas urgentes para amenizar com essa situação caótica que transformou o trânsito brasileiro. Contudo, é preciso que haja um investimento maior em campanhas de prevenção e ainda, a criação de leis mais rígidas para quem comete desde infrações de trânsito a crimes dolosos, visando a coibir que infratores do trânsito tirem à vida de pessoas inocentes.¹⁸

4.5 PROGRAMAS DE PREVENÇÃO A ACIDENTES E CAMPANHAS EDUCATIVAS DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL.

Atualmente a Polícia Rodoviária Federal vem prestando junto a sociedade um grande papel no que se refere à prevenção e diminuição de acidentes de trânsito, ministrando para empresas cursos de direção defensiva para seus funcionários não cobrando nenhum custo pelo serviço prestado.

O curso de direção defensiva ministrada pela PRF consiste em preparar o motorista para qualquer situação que ele possa vir a sofrer no trânsito, dentre as quais podem ser citadas

¹⁸ Dados fornecidos pela polícia Rodoviária Federal de Uruaçu-Go.

as frenagens, derrapagens, colisões frontais, colisões laterais, ou seja, todas as medidas a serem tomadas para impedir um acidente.

Segundo estatísticas da PRF, todos os funcionários das empresas submetidos ao curso apresentam um índice de diminuição nos acidentes de trânsito, fato que contribui eficazmente para uma economia em custos hospitalares e indenizações tanto para a empresa quanto para a economia geral do país, além disso, promove uma melhoria na qualidade de vida dos condutores e diminui as mortes no trânsito.

Assim, a empresa que tiver interesse pelo curso é só entrar em contato com a Polícia Rodoviária Federal local ou com a mais próxima, enviando um ofício para delegacia solicitando que seja ministrado o curso a referida empresa.

Mas além do curso de direção defensiva, a Polícia Rodoviária Federal desenvolve vários programas voltados para a educação, a fim de conscientizar motoristas para dirigirem com atenção, prudência e responsabilidade.

Para a realização desse trabalho educativo, a instituição realiza palestras e cursos enfocando a temática do trânsito para os vários segmentos da sociedade: escolas, universidades e empresas. Ela promove ainda a divulgação e conscientização por meio de campanhas educativas com a distribuição de panfletos informativos para a população em geral.

A PRF tem feito um grande trabalho na segurança pública de uma forma geral, sendo polivalente em suas diversas atribuições, fazendo a custódia de bens das pessoas vítimas de acidentes nas Rodovias.

Nesse sentido, o trabalho de prevenção não fica apenas restrito ao trânsito, pois abrange ainda a fiscalização contra a prostituição infantil nas margens de todas as Rodovias Federais (postos de gasolina, motéis e casas noturnas), o combate aos entorpecentes, fiscalização contra a ilegalidade e clandestinidade de ônibus e de mercadorias, o tráfico de animais silvestres, o transporte ilegal de madeiras e a extração de carvão. Por isso, desenvolve um papel essencial na promoção de paz nas Rodovias.¹⁹

¹⁹ Dados da Polícia Rodoviária Federal de Uruaçu – GO em 20/01/2008.

CONCLUSÃO

Apesar do atual Código de Trânsito Brasileiro, ter 10 anos de vigência no país, é possível concluir que o mesmo não supriu com as expectativas esperadas, principalmente com relação a sua aplicabilidade, pois certos artigos não têm efetividade, fato que demonstra que na prática ele está longe de suprir com as reais finalidades, conforme pode ser verificado em dados atuais e estatísticos.

A cada dia o número de mortos, de crimes de trânsito e o péssimo estado de conservação das estradas, são questões divulgadas amplamente na mídia. Contudo, essa problemática, tem passado despercebida, pois não vem recebendo a atenção adequada de nossos governantes para tentar atenuar a situação. O trânsito tornou-se um problema de saúde pública que afeta não apenas a sociedade como também os cofres públicos, caracterizando como fator predominante de traumas e fraturas nos hospitais as vítimas envolvidas em colisões ou acidentes de trânsito.

Temos que atentar para essa situação, uma vez que a cada três minutos morre uma vítima no trânsito, e atualmente Brasil o trânsito é o maior fator de mortes, não se igualando a nenhuma doença.

Hoje, o maior número de casos de crimes de trânsito está ligado ao consumo de álcool por motoristas, sendo na maioria dos casos homens na faixa etária de 16 à 45 anos, ocorrendo com mais frequência entre jovens de classe média alta, que dirigem por espírito esportivo ou se envolvem em rachas só pelo sabor da aventura, que nem sempre tem um final feliz.

Pude constatar que não existe nos municípios de Rubiataba e Uruaçu, programas ou incentivos em escolas para ministrar palestras sobre educação no trânsito, a fim de mostrar aos jovens, enquanto futuros condutores como deverão ser se portar no trânsito de maneira consciente.

São vários os esforços das autoridades policiais para desenvolver um grande trabalho, lançando mão de poucos recursos e de uma lei que necessita de reformulação o mais rápido possível, a fim de seu trabalho não fique prejudicado ainda mais.

Já existem estudos para um novo projeto no código de trânsito, mas ainda está na fila de espera na câmara dos deputados para ser votado, com algumas alterações bem significativas na sua aplicação e desenvolvimento.

Para que os programas de assistência governamental se tornem realidade, tal como foi enfatizada na Semana Nacional de Trânsito, a comunidade tem que abraçar esta causa, participando e principalmente conscientizando-se de que todos devem respeitar as leis de trânsito, colaborando para que essas sejam cumpridas.

Assim, é preciso que sejam adotadas medidas mais eficazes, tais como leis mais rígidas e educativas, que visem amenizar esta triste realidade, de modo que cada motorista tenha um maior respeito pela sua própria vida e a de outros ao conduzirem seus veículos em vias públicas.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ASSIS, Deire. **Custos Hospitalares com acidentes são altos.** O Popular, 26, de agosto de 2007. Coluna Cidades, p. 3.

ASSIS, Deire. **Feridos no trânsito já são 68% a mais em 2007.** O Popular. Goiânia, 26 de agosto de 2007. Coluna cidades, p. 3.

ASSIS, Deire. **No Centro de Reabilitação e Readaptação – Dr. Henrique Santillo.** O popular. Goiânia, 26 de agosto de 2007. Coluna cidades, p. 3.

ASSIS, Deire. **Trânsito vai matar mais de 400 até o fim do ano se nada for feito.** O Popular, 22, de agosto de 2007. Coluna Cidades, p. 2.

BRAGA, Jorge. **Asfalto Selvagem.** O Popular, 25 de agosto de 2007. Seção Opinião, p. 8.

ASSUNÇÃO, Marília. **Um acidente por hora.** O popular. Goiânia, 24 de julho de 2007. coluna cidade, p. 3

BRASIL, Lei nº 10.259, de 12 de julho de 2001.

BRASIL. Decreto-Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Instituiu o Código de Trânsito Brasileiro

BRASIL, Lei nº 10.259, de 12 de julho de 2001.

Convenção Americana de Direitos Humanos, 1996 (Pacto de San José da Costa Rica).

FARIA, Fabiano da Silva. **Mortes no trânsito, um avião que cai a cada dia.** O popular. Goiânia, 24 de julho de 25007. Seção Opinião, p. 6.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 1999, p. 72-73.

GOMES, Margareth; SILVA, Maria José. **Vigia de carros morre atropelado por R\$ 1,00**. O Popular, Goiânia 25 de agosto de 2007. Coluna cidades, p. 5.

NUCCI, Guilherme de Souza; MENDES, Oliveira. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 1999, Cap. 2, p. 7-45.

NUNES, Luiz Antônio Rizatto. **Manual de Monografia Jurídica**. 3ª ed. rev. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2001, p. 18-31.

PRF – Posto Policial da Polícia Rodoviária Federal – Uruaçu-GO, dia 17/12/2007 às 22:00.

TACRIM, HC 334.462,10º Câmara., rel. Vico Mañas, 3-2-1999, v.u. apud Crimes de Trânsito, Guilherme de Souza Nucci.

<http://publique.rdc.puc-rio.br/clipping/cgilva.exe/start.htm?infoid=15828sid=896tpl=printerview>
acesso em: 17/10/2007.

<http://serrano.neves.non.br/cgd/012201/6a006.htm>, acesso em: 14/06/2007.

<http://www.tex.pro.br/wwwoot/documentospactodesaojosedacostarica.htm>. BRASIL. Adota a abertura da conferência especializada interamericana sobre os Direitos Humanos em San José da Costa Rica, em 22 de 1969. E ratificada pelo Brasil em 25 de setembro de 1992. Acesso em: 14/06/2007.

http://www.trt02.gov.br/geral/tribunal2/legis/leis/10259_01.htm. BRASIL. Decreto-Lei nº 10.259, de 12 de junho de 2001. Dispõe sobre as instituições dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais no âmbito da Justiça Federal. Poder Executivo. Acesso em 15/06/2007.

<http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/19503.htm>. BRASIL. Decreto-Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro. Poder Executivo. Acesso em: 15/06/2007.

ANEXO