

**CRIMINALIDADE NO TRÂNSITO E A IMPUNIDADE:
(MOTIVADA PELA IMPUNIDADE)**

Sandra Adeline Sousa Santos¹
Alexandre Francisco Azevedo²

RESUMO: O objetivo desta pesquisa foi de discutir sobre a criminalidade no trânsito e a impunidade que aparentemente é motivada pela própria injustiça, assim como seus tipos penais ao volante: dolo, dolo eventual e culpa. Debateu-se a sentença do infrator mediante penas brandas, processo educativo e competências de julgamento, além de apontar as estatísticas de acidentes e óbitos, percebendo-se a impunidade gerada pela própria sensação de injustiça. Observou-se também que os autores agiam com imprudência, imperícia ou negligência e analisou-se a conduta dos mesmos e a punibilidade na forma da lei, de acordo com os princípios constitucionais da proporcionalidade e razoabilidade. O local escolhido para a aplicação da pesquisa foi a Delegacia Especializada de Goiânia em Trânsito e o Tribunal de Justiça de Goiás, embora neste último não tenham sido obtidos dados compilados nas Varas Especializadas. A DICT forneceu os dados sobre os óbitos e acidentes nos anos de 2015 a 2020. Percebe-se que conforme a lei, os indivíduos envolvidos em crimes não terão ao final da sentença pena de reclusão, responderão em liberdade e no máximo pagarão multa, fiança e cesta básica, deixando a sensação de muita impunidade. Além da pesquisa de análise de casos com abordagem quantitativa, o trabalho contém conceitos teóricos, jurídicos e sociais sobre o tema proposto, jurisprudências e doutrinas, passando pela legislação pertinente, Lei 9.503/97, 11.705/2008, Lei 13.281/17, Lei nº 12.971/14 e demais atualizações.

PALAVRAS-CHAVES: Direito. Princípios. Acidentes. Criminalidade. Impunidade.

ABSTRACT: The objective of this research was to discuss the crime in traffic and the impunity that is apparently motivated by the injustice itself, as well as its penal types at the wheel: deceit, possible deceit and guilt. The offender's sentence was debated through lenient penalties, educational process and judgment skills, in addition to pointing out the statistics of accidents and deaths, perceiving the impunity generated by the very feeling of injustice. It was also observed that the authors acted with recklessness, malpractice or negligence and analyzed their conduct and punishability in the form of the law, in accordance with the constitutional principles of proportionality and reasonableness. The place chosen for the application of the research was the Specialized Police of Goiânia in Traffic and the Court of Justice of Goiás, although the latter did not obtain data compiled in the Specialized Courts. DICT provided data on deaths and accidents from 2015 to 2020. It is noticed that according to the law, individuals involved in crimes will not have at the end of the sentence imprisonment penalty, answer in freedom and at most pay fine, bail and basket basic, leaving the feeling of much impunity. In addition to the case analysis research with a quantitative approach, the work contains theoretical, legal and social concepts on the proposed theme, jurisprudence and doctrines, passing through the relevant legislation, Law 9,503/97, 11,705/2008, Law 13,281/17, Law 12,971/14.

KEYWORDS: Law. Principles. Accidents. Criminality. Impunity.

¹ Graduanda em Direito pela Faculdade Alfredo Nasser. Graduada em Ciências Naturais – Especialização em Biologia na Universidade Estadual do Pará – UEPA - E-mail: sandra.sousadireito@hotmail.com;

² Professor da Faculdade Alfredo Nasser. E-mail: profalexandre@unifan.edu.br

1 INTRODUÇÃO

O vertiginoso aumento dos acidentes e impunidade no trânsito do Brasil nos posiciona como um dos piores condutores em relação a outros países levando-se a acreditar que a preocupação deve ser constante em relação a este tema, por conta dos percentuais altíssimos de óbitos, tornando-se um problema sério de saúde pública e que onera o serviço prestado à população em função dos elevados percentuais de internações e dos altos custos hospitalares, além de gerarem problemas para a sociedade, tais como perdas materiais, despesas previdenciárias e grande sofrimento para as vítimas e seus familiares.

Devido à importância jurídica e social sobre o trânsito na sociedade, o objetivo primordial deste trabalho foi o de investigar e verificar sobre os crimes de trânsito em seus aspectos penais como também, observar e debater a sentença injusta do suposto infrator, bem como analisar as estatísticas de acidentes e óbitos. De forma mais relevante, pesquisar sobre os acidentes ocasionados pela alcoolemia, ocorridos pela imprudência, imperícia ou negligência e a punição, conforme os princípios constitucionais da proporcionalidade e razoabilidade. Para tanto, foram levantados dados e informações para uma melhor compreensão dos conceitos teóricos acerca do tema exposto, jurisprudências e doutrinas, passando pela legislação pertinente, Lei 9.503/97, Lei 11.705/2008, Lei 13.281/17 e demais atualizações.

Foram compilados os dados em sites, livros e artigos sobre o objeto de estudo proposto, a fim de proporem-se considerações atuais sobre o tema, tendo como base autores e escritores especialistas em trânsito. O presente artigo foi dividido em dois capítulos. O primeiro capítulo aborda os aspectos jurídicos do trânsito e os crimes, bem como os aspectos processuais e a educação para o trânsito esclarecendo os seus conceitos e sua aplicabilidade. No segundo capítulo apresentam-se as estatísticas dos acidentes e crimes, bem como o reflexo destes na sociedade.

2 ASPECTOS DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

No Brasil, em 25 de setembro de 1941, adveio, o antigo Código Nacional de Trânsito, sob o Decreto-Lei nº 3.651, de caráter unicamente administrativo. Posteriormente, em 1965, surgiu um novo Código Nacional de Trânsito, Lei nº 5.108, que foi complementado pelo Decreto nº 62.127/68, da mesma forma somente tratando de normas administrativas.

Em sequência surgem-se novas leis federais e estaduais, resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e centenas de normas de cunho administrativo dos DETRANs Estaduais. Já em 1941, foi promulgada a Convenção sobre o Trânsito Viário – Convenção Internacional de Trânsito de Viena – pelo Decreto nº 86.714/81, que fora aprovada pelo Decreto Legislativo 33, de 1980, que entrou em vigor em 1981. Esta Convenção foi anterior ao Código de 1945. Assim muitas de suas regras, especialmente relativas à circulação internacional, ficaram sem sintonia com o CNT.

Em 02 de setembro de 1992, vigorou a Regulamentação Unificada de Trânsito, válida entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, e, em 03 de agosto de 1993, foram publicadas as regras de trânsito comuns aos países do Mercosul (Diário Oficial da União, nº 147). Mesmo após o advento do automóvel, não surgiram no Brasil, na verdade, normas relativas a delitos de trânsito, nem com modificações no então vigente Código de 1890, nem na Consolidação das Leis Penais com o Decreto nº 22.213, de 14 de dezembro de 1932.

No início das leis, eventual acidente de trânsito com morte ou lesões corporais só poderia se amoldar ao homicídio culposo e lesão corporal que eram ali previstos (arts. 297 e 306 do Código de 1890 e da Consolidação das Leis Penais). Nem mesmo existiam contravenções penais relacionadas a veículos. Com a Lei nº 4.611, de 2 de abril de 1965, passaram a tipificar os crimes culposos de trânsito a serem processados pelo rito sumário dos arts. 531, a 538 do Código de Processo Penal de 1941.

Em 11 de dezembro de 1973, a Lei nº 5.970 excluiu a aplicação dos arts. 6º, I, 64 e 169 do Código de Processo Penal aos casos de acidentes de trânsito, dispondo que a autoridade poderia autorizar, independentemente de perícia local, a imediata remoção de pessoas que sofreram lesões e dos veículos envolvidos, para não prejudicar o tráfego, mas devendo lavrar boletim de ocorrência, com consignação das testemunhas e circunstâncias do fato.

Em 1993 foi apresentado o Projeto de Lei nº 3.710 na oportunidade denominado Código de Trânsito Brasileiro, onde foi inserido um capítulo referente a crimes de trânsito, com o legislador voltando a subverter princípios de direito e processo penal, o que fez com que tivesse que apresentar novas propostas de emendas.

O Código de Trânsito Brasileiro propriamente dito institui-se com a Lei 9.503/97 e tem passado por diversas mudanças desde sua constituição sobre o entendimento de crimes praticados por condutores. Foi elaborado com 341 artigos, e no capítulo XIX, refere-se aos crimes, com 21 artigos, além das normas penais, mas também, processuais penais, normas gerais e especiais, elencados 10 novos crimes.

Importantes inovações foram realizadas, como exemplo, a aplicação de medidas da Lei nº 9.099/95 aos crimes de trânsito, a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo, inclusive como pena principal, e a adoção de multa reparatória, (CTB Arts. 302, 306, 309). Entendem-se como imperfeições técnicas, normas conflitantes, que o legislador insiste em reformar de forma pontual apenas, sem observar regras científicas e ordem sistemática deste processo causando muitas vezes ausência de objetividade jurídica na hora de penalizar o condutor.

O CTB em seu artigo 1º, § 1º dispõe que conforme dispõe o art. 291, os crimes praticados no trânsito são crimes especiais e, por isso, devem ser aplicadas as disposições deste código, aplicando-se de forma subsidiária, as prescrições do Código Penal e do Código de Processo Penal.

Na década de sessenta com a vinda da indústria automobilística para o Brasil a alarmante frequência dos crimes contra a segurança do trânsito, principalmente no que diz respeito ao transporte automobilístico (que veio confirmar, no mundo contemporâneo, a observação de FERRI, de que a ciência cada vez mais inventa aparelhos técnicos de progresso que estão aumentando os casos de matar sem querer), tem provocado em vários países a promulgação de leis especiais incriminando preventivamente fatos até agora deixados à margem do direito penal positivo, ou não passando de meras circunstâncias agravantes ou simples ilícito administrativo. (LIMA, MARCELLUS, 2015).

A legislação de trânsito reitera que é um direito de todos e responsabilidade dos Órgãos de trânsito assegurar este direito (Art. 1º do CTB) e que são crimes de trânsito as condutas que encontram adequação típica nos artigos 302 a 312, pois se relacionam de alguma forma à direção de veículo automotor. Nem sempre os crimes contidos no CTB são praticados na direção de veículo, como os descritos nos artigos 307 e 312. O artigo 291, parágrafo 1º trás uma exceção, em que cabe aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, composição civil, representação ou transação penal (JUS BRASIL, 2017).

Em relação à segurança viária, verifica-se através das estatísticas de óbitos, acidentes e comentários dos especialistas, que há muito tempo não há, de fato, segurança. A legislação tem-se mostrado insuficiente para reprimir e punir o condutor. As leis mais severas, na verdade, não atingem a função penal de prevenção e retribuição, desta feita não trazendo o encarceramento como penalidade mais severa. O crime mais grave é o homicídio culposo na direção de veículo automotor previsto no CTB (Art. 302), ou seja, o agente no máximo foi imprudente, imperito ou negligente, não agiu com dolo (intenção).

No que concerne à Constituição Federal, esta traz alguns dispositivos relativos e direcionados ao contexto do trânsito, dos quais se destaca: No Art. 5º trata-se dos direitos coletivos e individuais que são inerentes ao ser humano, conferindo-o liberdades públicas. No Art.6º, faz-se elencar direitos mínimos e indispensáveis à garantia de uma existência humana digna, entre eles o direito ao transporte e trânsito seguro.

Com a Emenda Constitucional nº 90 de 15.09.2015, foi acrescido o direito de transporte. Todos os brasileiros são titulares e beneficiários dele. (Art. 3º, III EC). Como o transporte pode ser público ou privado, municipal, interestadual, nacional e executado por vários modos, fez-se necessária a regulamentação desse direito para que atinja realmente aqueles que são necessitados. Este novo direito fundamental com caráter social, não tem sido fácil concretizar ao logo dos anos, a sua regulamentação.

De acordo com o Art. 22, XI da Constituição, compete privativamente a União legislar sobre trânsito e transporte. Ressalta-se a existência da Agência Nacional de Transportes Terrestres, criada pela Lei Federal nº 10.233/2001, que tem funções reguladoras e fiscalizadoras nessa área. Em relação ao (Art. 30, V), cabe aos municípios organizar e prestar serviços diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão o serviço de transporte coletivo que tem caráter essencial por força do que dispõe este inciso. A CF determinou que o transporte coletivo é um serviço de caráter essencial, sendo inserido na lei o caráter social, fundamental e que deve proporcionar bem-estar e segurança aos usuários das vias terrestres.

Conforme o portal jurídico âmbito jurídico, 2015, o direito do trânsito passou a ser entendido como uma extensão lógica do direito constitucional à vida, no que se refere à qualidade de vida do cidadão. Faz parte do dia-a-dia e trata-se das relações humanas diretamente ligadas ao fator jurídico, ambiental, sociológico, de segurança, saúde e integridade física.

2.1 A combinação de álcool e direção como elemento causador de acidentes

A combinação álcool e direção, aponta-se que também outros elementos combinados causam sérios prejuízos ao cidadão. É sabido que qualquer entorpecente combinado com o álcool deixa o sujeito alterado, mas contra estes não há detectores, infelizmente. Tampouco não se verifica no sangue dos condutores drogas sintéticas e cocaína que podem estar circulando na corrente sanguínea, na hora da fiscalização. São substâncias que aumentam a excitação dos sentidos e da mente e impulsionam falar, pensar e correr alucinadamente, agora imagine ao dirigir um veículo que requer maior percepção das coisas.

Um indivíduo alcoolizado tem seus sentidos comprometidos e por isso não consegue discernir objetos à sua frente, muito menos interpretar as leis e regras ao trafegar. De outra maneira, a culpa e responsabilidade também podem ser do sóbrio num dado evento qualquer, pois há condutas perigosas no trânsito que só os sóbrios praticam, quase sempre, como dirigir acima da velocidade permitida, costurar o trânsito e ultrapassar em locais potencialmente perigosos.

A embriaguês por ser um fator predominante de mortes nas vias e para que o condutor seja isento da pena, além de ter que ser completa, deve ser produto de caso fortuito ou força maior, não elidindo a culpabilidade à embriaguês voluntária. Esta não se dá somente com ingestão de álcool, podendo também ser resultante de uso de substância entorpecente ou de efeitos análogos conforme o art. 28, II do CTB.

Observa-se que Leis mais severas têm sido aplicadas no intuito de diminuir índices de óbitos (Lei nº 11.705/08 – Lei Seca), mas as infrações por ingestão do álcool e excesso de velocidade aumentaram a cada ano, conforme as estatísticas demonstradas mais à frente neste artigo.

Os especialistas em trânsito entendem que para o condutor desenvolver uma atitude segura no volante, precisa desenvolver as habilidades da direção defensiva como: atenção difusa, habilidade, decisão, previsão e conhecimento das leis, além do que, deve ter bom senso e obedecer às normas. A Lei nº 11.705/2008 deveria ter eficácia em reduzir acidentes ocasionados por embriaguez, e a Lei Seca se tornou ainda mais rígida com o passar dos anos, pois deixou de existir um limite de álcool permitido para dirigir e as punições para os condutores embriagados ficaram mais graves.

Com a pandemia, a preocupação em relação ao consumo de álcool e de outras drogas aumentou. Conforme a OMS (Organização Mundial da Saúde), que sugeriu aos países atingidos que limitem a venda de bebidas alcoólicas, a restrição no consumo foi aliada também ao combate do novo coronavírus, uma vez que o álcool afeta a imunidade, entretanto o consumo de álcool aumentou e acredita-se que justamente devido ao isolamento social.

Em meio a um intenso debate sobre flexibilização das leis de trânsito no meio jurídico e social, devido ao Projeto de Lei nº 3.267/2019, possibilitou-se discutir os efeitos da Lei Seca no Brasil que é fundamental para evidenciar uma crise de saúde: os acidentes de trânsito. O consumo de bebida alcoólica, quando associado à direção de um veículo, pode ser fatal. A existência da Lei se justifica justamente por esta razão: coibir as mortes no trânsito por embriaguez ou pelo menos mitigar esta mortandade.

A “Lei do Bafômetro”, instituída em 8 de fevereiro de 2006, dispensa-se a produção de prova de embriaguez, o exame clínico ou do bafômetro, bastando à prova testemunhal ou outra, no caso de recusa do condutor de fazer o exame. Desta feita, dando um salto significativo na tentativa de punir os criminosos. Sendo sabido que a maioria se utiliza do princípio constitucional de não ser obrigado a constituir provas contra si mesmo. Lamenta-se que se tenha um CTB ainda, de pouca aplicabilidade em relação à punição dos criminosos, além de ausência efetiva de fiscalização constante.

Segundo o Senador Fabiano Contarato (REDE) “a impunidade no Brasil não é uma sensação, é uma certeza. Ninguém está preso ou fica preso por crime de trânsito. Essa é a triste realidade que quero mudar”. Ele é o autor do Projeto de Lei (PL) 600-2019, que estabelece pena de reclusão (em regime inicial fechado) para quem usar álcool ou outra substância psicoativa e, ao volante, matar ou lesionar pessoas.

A perspectiva de um castigo moderado, mas inevitável, causará, sempre, impressão forte do que o vago temor de terrível suplício, em torno do qual se oferece a esperança da impunidade. (AVO, Beatriz, 2016).

Ou seja, há muito tempo entendia-se que elevar as punições não inibe comportamentos perigosos no trânsito. Com a convicção da impunidade, a violência lamentavelmente permanece.

Sabe-se que pelas estatísticas, a justiça não tem fama de punir exemplarmente os motoristas que causam mortes ou lesões. Anualmente aproximadamente 45 mil pessoas morrem e 1 milhão ficam feridas e quase não se sabe de um condutor que tenha tido a restrição de liberdade decretada. Indigna-se o cidadão do trânsito que percebe que o autor do crime terá apenas algumas cestas básicas a pagar ou responderá o processo e a pena em liberdade.

E para quem for flagrado dirigindo sob o efeito do álcool, o valor da multa é de R\$ 2.943,70, o veículo será apreendido e o condutor terá o direito de dirigir suspenso por 12 meses, em caso de reincidência a multa dobra. Entretanto, percebe-se que a multa é cara, mas a vida é muito barata.

2.2 Tipos penais cometidos ao volante: dolo, dolo eventual e culpa

Necessário faz-se a distinção entre dolo, dolo eventual e culpa especialmente no que concerne aos crimes de trânsito. Tem-se decidido em tribunais a apenas como crimes dolosos aqueles nos quais os motoristas dirigem embriagados, em alta velocidade, ou seja, colocando

em perigo a vida dos transeuntes e demais participantes do tráfego, por sua conduta demasiadamente displicente, descuidada, caracterizando o dolo eventual.

No dolo eventual, a postura do agente em relação ao resultado é de indiferença. É verdade que, nesta modalidade de dolo, a sua vontade não é dirigida ao resultado morte, neste caso, mas prevendo a possibilidade de ele (resultado) ocorrer, revela-se indiferente e dá sequência à sua empreitada, assumindo o risco de causá-lo. Em outras palavras, ele não o deseja, mas se acontecer, o autor não se importa. Já na culpa consciente, a postura do agente não é de indiferença, mas de excesso de confiança, neste caso acredita-se que com total habilidade que nenhum acidente irá ocorrer. Assim já decidiu o Tribunal de Justiça de São Paulo ao julgar o RES nº 319.588-3/4, de relatoria do Des. Cerqueira Leite, j.27-9-2000).

Veja-se que no dolo eventual ou culpa consciente: Em sentido amplo assume o risco de produzir o resultado lesivo já decorre do simples fato de sentar ao volante de um veículo, dependendo do modo que se pretende conduzi-lo. Assim, é preciso mais do que o simples “assumir o risco” para caracterizar-se o dolo eventual no delito de trânsito, do contrário punir-se-à indistintamente o motorista que age culposamente como aquele que age dolosamente.

A prisão só se consuma nos casos raros em que o juiz entende que o condutor assumiu o risco de matar quando dirigiu embriagado, caracterizando o chamado dolo eventual. O causador do acidente não usou o carro com a intenção deliberada de matar alguém, mas, como sabia que se bebesse poderia perder o controle do carro, deveria ter evitado beber para evitar as consequências desse ato (OLIVEIRA, 2019).

Conforme Martinelli (2020), o elemento volitivo não pode ser minimizado, e nesta medida que se contém o conceito menos elástico do dolo eventual, a ser adotado com prudência e critério. Poder-se-ia, em tese, prever o acidente e a presença do pedestre no passeio, mas é demasiado dizer que o denunciado, por um ato volitivo, assumiu o risco de tirar a vida de todos os passageiros do veículo e o de atropelar e matar o solitário ocupante da calçada. Portanto, apesar de não estarem previstos expressamente no texto constitucional os princípios da proporcionalidade e razoabilidade, deverão servir de parâmetro para o legislador e o juiz no momento da elaboração e aplicação da norma penal incriminadora, na busca da concretização da justiça, dando a cada um, o que lhe é devido.

A culpa inconsciente é caracterizada quando o agente não prevê um resultado que é perfeitamente previsível, o agente não tem conhecimento efetivo do perigo que sua conduta causará para o bem jurídico alheio. Em relação a potencial consciência da ilicitude, a doutrina entende que, antes do crime havia entendimento da antijuridicidade.

Considerando o critério subjetivo da culpabilidade, na qual se insere a culpa inconsciente, também se pode constatar a existência da culpa consciente, do dolo eventual e do dolo direto. A culpa consciente evidencia-se quando o autor da ação, embora prevendo as consequências ou resultado da mesma, acredita piamente, de modo sincero, na possibilidade de contornar situações e evitar o evento lesivo ao direito. É o caso de: Eu sei que estou dirigindo em alta velocidade e ali adiante existe uma escola, mas se aparecer uma criança eu acredito que posso evitar o atropelamento.

Para efeito da lei, considera-se culposa a lesão não desejada, isto é, a lesão praticada sem a intenção de matar, o qual não desejou o resultado, nem o procurou diz-se neste caso, que ele não agiu com dolo ou dolosamente, mas agiu com negligência, imprudência ou imperícia na direção do veículo. Assim, a culpa se verifica quando o autor das lesões não quer o resultado, mas vem a produzir porque não tendo empregado a cautela, a atenção ou a diligência necessária deixou de prever um resultado.

Em prosseguimento a culpabilidade e não da culpa, surge logo acima da culpa consciente o dolo eventual. Este se caracteriza pela indiferença do autor da ação em relação a um resultado que pode ocorrer em consequência do seu ato, o qual assume com inteira responsabilidade como, por exemplo: "Eu sei que estou dirigindo em alta velocidade e acima do limite permitido dentro da cidade e posso vir a atropelar alguém ou colidir com outro veículo, mas não me importo com isso e assumo a responsabilidade do que possa acontecer".

Já o dolo é a intenção direta do agente em querer matar alguém, como por exemplo, quem adquire um veículo com o intuito de atropelar e matar, conduta difícil de ser caracterizada na punibilidade do agente. Embora fosse supostamente real a intenção, entende-se como conduta culposa ou mesmo lesão corporal de natureza grave, na pior das hipóteses.

Em relação ao crime preterdoloso, eventualmente o agente assume o risco, mais do que previsível, de causar o dano, esteja ou não bêbado ou drogado (dolo no antecedente), por dirigir sem condições de fazê-lo (culpa do crime consequente), causando desastre com vítimas ou danos. No crime culposo é o delito em que o agente age por negligência, imprudência e imperícia. A lei presume o crime doloso pelo estado de embriaguez, mas que geralmente nos tribunais é interpretado como crime culposo.

Na punição para os criminosos no trânsito, a lei poderia ser mais clara, devido à falta de objetividade jurídica, pois confunde os conceitos de crimes de dolo, dolo eventual e culpa (imprudência, imperícia e negligência), quando na verdade, se o sujeito antes do fato tinha total consciência, deveria ser tratado como crime mais severamente punido, com intenção de causar efetivamente o dano a outrem (volição e consciência).

A constrição da liberdade de locomoção, assim como a restrição de outros direitos na forma de sanção jurídica respeita diversos princípios, e em face da legalidade ou reserva legal, toda conduta tida como crime deve ser prevista em lei, assim também ocorre com os crimes de trânsito devidamente tipificados nos arts. 302 a 312 do CTB. Logo, a mobilidade urbana é considerada a indicadora de enorme quantidade de óbitos e estes em sua maioria ocasionados por imprudência dos condutores.

Em relação à competência para o julgamento, quase todos os delitos de trânsito são analisados pelo rito sumaríssimo (ou dos Juizados Especiais Criminais), exceto os delitos de homicídio culposo no trânsito, lesão corporal culposa no trânsito agravada, embriaguês no volante e o de “racha” no trânsito, que serão julgados no juízo comum (sumário ou ordinário conforme o caso), sendo que nessas exceções não terá direito o agente às medidas despenalizadoras que são elencadas na Lei 9.099/1995.

Em outras palavras, considerada a pena do caput do art. 303 do CTB, a competência para julgar o crime de lesão corporal culposa no trânsito é do Juizado Especial Criminal, já que se trata de infração penal de menor potencial ofensivo. Nas demais formas, as que têm causas de aumento e qualificadoras, o julgamento cabe ao juízo singular. Sabe-se que se o delito for de homicídio culposo no trânsito, lesão corporal culposa agravada, embriaguês no trânsito, ou racha, não haverá medidas despenalizadoras e o rito não será os dos Juizados, ante as mudanças ocorridas com a Lei nº 11.705/08 e com a Lei nº 12.971/14.

De acordo com Mirabete, (2014), o que deve ser ressaltado quanto aos delitos julgados pelo juizado Especial é que não se trata da competência dos Juizados, como a princípio pode parecer, de uma competência constitucional, pois na verdade, a Constituição somente impôs a criação dos Juizados Especiais, sendo a norma autorizadora, deixando para a legislação ordinária a definição dos limites da competência ao definir os delitos de pequeno potencial ofensivo. Conforme art. 78 CPP:

Não podem ser apreciados pelo juizado especial os crimes de menor potencial ofensivo quando praticados em concurso com crimes que estão excluídos de tal competência. Tratando-se de continência ou conexão, no caso de crimes comuns, a competência é determinada pelo juízo competente para processar e julgar o crime mais grave.

Entende-se que havendo conexão entre delitos de trânsito de pequeno potencial ofensivo, no caso os delitos de trânsito com pena máxima igual ou inferior a um ano, com delito comum, a competência para julgamento de ambos os delitos é do Juízo comum ou pelo Rito sumário.

Para se fixar o patamar de admissibilidade para o julgamento pelo Juizado, utiliza-se a Lei nº 9.099/95 também o critério da menor complexidade no julgamento e, por isso, conforme Lima (2015) exclui dos Juizados aqueles crimes que, apesar de menor potencial ofensivo, seriam julgados através de procedimento especial, a uma, porque tal demonstra certo cuidado do legislador em relação a tais delitos e, duas, porque o rito do juizado deve ser célere, não se compatibilizando com pormenores ou exceções processuais próprias daqueles ritos.

Por exemplo, a lesão corporal culposa cometida na direção de veículo automotor (art. 303 da Lei 9.503/1997 – CTB) é considerada, em regra, infração penal de menor potencial ofensivo, cabendo à aplicação dos benefícios previstos na Lei 9.099/1995, conforme estabelece o art. 291, § 1º do CTB. Tem incidência, portanto de acordo com Garcia (2020), a composição dos danos civis, a transação penal e a representação do ofendido. No caso do delito de lesões corporais culposas no trânsito, tipificado no art. 303 do Código de Trânsito, necessária será a representação, apesar de ter a pena máxima maior que um ano.

A característica do homicídio culposo é tipificada no artigo 302 do CTB, transcrita, *ipsis literis*, “praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor”, por exemplo, o condutor está trafegando e, em decorrência de um acidente de trânsito, culposamente vem a causar a morte de um terceiro, sujeitando-o a uma pena de detenção de 02 a 04 anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, elencando diversas causas de aumento de pena.

No que tange a lesão corporal culposa, esta é descrita no artigo 303 do CTB, transcrita, *ipsis literis*, “praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor”, ou seja, o condutor trafegando e, em decorrência de um acidente de trânsito, culposamente vem a causar lesão corporal em uma terceira pessoa, usuária da via ou não, sujeitando-o a uma pena de detenção de 06 meses a 02 anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, elevadas se concorrerem situações previstas no § único do artigo 302.

A reprovabilidade social que recai sobre alguém que se embriaga e mata ou fere um inocente deve ser proporcional à dor que causa à vítima, se sobreviver, e à sua família. Queremos que referidos autores passem ao menos um período mínimo na prisão, como um preso comum, ainda que no regime semiaberto ou aberto. A prisão tem um evidente potencial dissuasório e não vemos por que não a utilizar, quando necessário (Fonte: Agência Senado).

Em regra, as consequências lesivas nas vias de circulação, serão de natureza culposa, pois o legislador entende que o condutor jamais desejaria gerar prejuízos a terceiros, mas por falta de cuidado, sem habilidade, excesso de confiança gera danos e para tanto, deve ser responsabilizado.

Em relação a modalidade dolosa, em especial para o Tribunal de Justiça, trata-se de uma excepcionalidade no qual o autor comprovadamente pretendeu ou assumiu o risco em potencial, mesmo tendo conhecimento do perigo. Havendo o resultado morte, poderá ser encaminhado o julgamento para o Tribunal do Júri.

2.3 A reparação civil nos crimes de trânsito

Um instituto novo na legislação de trânsito brasileira é o da reparação do dano, na figura da multa reparatória, que pode ser paga diretamente à vítima; o espírito da Lei era garantir o ressarcimento dos danos sem ter de recorrer posteriormente ao juiz cível. A composição dos danos civis será reduzida a escrito e homologada pelo Juiz mediante sentença irrecorrível, terá eficácia de título a ser executado no juízo civil competente.

Conforme dispõe o Art. 297 CTB: A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no & 1º do art. 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime, ou seja, a multa não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo (CP Arts. 50 a 52).

De acordo com Delmanto (2015, p.452), pode-se dizer que no processo penal, até algum tempo atrás, havia pouca preocupação com a vítima do crime. Afora algumas alterações no CP foi somente com a Lei n. 11.719/ 2008, modificadora do CPP, que a vítima passou a ter maior atenção, uma vez que o juiz, ao proferir a sentença condenatória, fica obrigado a fixar valor mínimo para reparação dos danos causados pela infração, considerando os prejuízos sofridos pelo ofendido (CPP, art. 387, IV).

Conforme o Art. 297 do CTB: “a multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo”. Assim, cabe ao Ministério Público carrear aos autos tal prova, como laudos periciais e provas testemunhais, lembrando que o juiz irá impor uma multa reparatória e não definitiva.

2.4 Princípios constitucionais da razoabilidade e proporcionalidade para aplicação da pena

Sobre os princípios constitucionais, em cada crime de trânsito as medidas do poder de polícia ou as aplicações de medidas de segurança devem ser proporcionais, mas também razoáveis, por isso, devem ser usados a medida mais adequada a cada situação fática. Em

punição aos condutores, nenhuma norma jurídica deve desprezar a razoabilidade e a proporcionalidade em punir o infrator e é necessário que a pena seja razoável, que exista uma proporcionalidade entre a conduta e a pena a ela cominada para afastar a sensação de impunidade.

Em face da lesão corporal dolosa leve praticada na direção de veículo automotor, não tem previsão expressa, e por isso recebe tratamento de lesão corporal comum, prevista no art. 129 do CP, com pena de detenção de três meses a um ano. A pena prevista no art. 303 do CTB é de seis meses a dois anos. Percebe-se, assim, a situação de insustentável desproporcionalidade provocada pelo legislador: quem, com “dolo”, lesa levemente vítima na condução de veículo automotor tem pena menor que aquele que gera a mesma intensidade de lesão com culpa.

A lei está em vigor desde 1997, e já foi objeto de inúmeras reformas, sem, no entanto, corrigir o vício. A direção sem habilitação e lesão corporal para o STF decidiu que o crime de lesão corporal absorve o crime de direção sem habilitação pela aplicação do princípio da consunção, conforme entendimento, (HC 128921, julgado em 25.08.2015).

Nas questões processuais se incidir causa de aumento a pena máxima ultrapassa dois anos, afastando a competência do Juizado Especial Criminal que julga infração de menor potencial ofensivo (JEcrim). No que concerne à absolvição do réu, de acordo com Jurisprudência do Rel. Des. Newton Brasil: Resultado danoso involuntário: “Réu que age conforme os procedimentos de cautela habituais, colocando em movimento seu caminhão e somente após o grito de seu ajudante/vítima o autorizando a assim a proceder. Agir negligente não configurado. Absolvição” (TJRS, 3ª Câm. Crim., Ap. 700353443365, Rel. Des. Newton Brasil de Leão, j. 24-6-2010, Dje 1º-7-2010, Bol. IBCCrim n. 213 – agosto de 2010, p 1392). Neste último caso, os conceitos constitucionais foram aplicados absolvendo o réu.

2.5 A educação para o trânsito como forma de coibir a criminalidade

A educação para o trânsito é um direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (Art. 74 CTB). A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (Art. 76 CTB).

Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras,

diretamente ou mediante convênio e promoverá ensino interdisciplinar, treinamento para os professores, corpo técnico para fazer levantamentos estatísticos, elaboração de planos diretores para o trânsito. (Art. 76, I, II, III, IV).

Compreende-se que a Educação é fundamental para mudança de comportamentos que sejam lesivos à sociedade, tanto na esfera jurídica como social. É primordial que haja o ensino de trânsito desde a tenra idade, pois se entende que existem pessoas com dificuldades até para atravessar uma rua, e por vezes não sabe os seus deveres, pois somente focam em seus direitos. Muitos acidentes acabam por inocentar o condutor que trafegava na sua preferência como, por exemplo, quando o pedestre decidiu atravessar a via correndo sem olhar para os lados, culminando em sua morte e absolvendo o autor por culpa exclusiva da vítima.

Conforme entendimento consolidado da Rel. Min. Maria Thereza de Assis prevê que, “O fundamento da responsabilidade pelo crime culposos reside na violação do dever objetivo necessário nas circunstâncias”. *In casu*, tendo o motorista respeitado todas as regras de trânsito, surgindo o transeunte, de inopino na via, provocando o seu próprio óbito, mostra-se ilegal o processo crime pela suposta prática de homicídio culposos. Tem-se, a um só tempo, o emprego dos princípios da confiança e da autocolocação da vítima em perigo, o que, à evidência, exclui a tipicidade do comportamento do condutor [...] (STJ, 6ª T., HC 147.250, Rel. Min. Maria Thereza de Assis Moura, j. 4-3-2010, v.u., Dje 22-3-2010, RT v.897, p. 577).

A mais difícil tarefa das leis é inculcar a maneira correta no cidadão quando estiver circulando nas vias. A previsão legal de que em todos os níveis da sociedade deveriam ser ensinados a educação sobre o trânsito, e esses saberes discutidos e levados a sério dentro dos conceitos de mobilidade urbana, na prática sabemos que não ocorrem. A única vez que há um movimento de todos os setores em relação à conscientização sobre trânsito é na semana nacional de trânsito que começa oficialmente no dia 18 e segue até o dia 25 de setembro anualmente.

Todos os Órgãos que compõe o Sistema Nacional de Trânsito são convocados a participar de ações que mobilizam a sociedade. Obviamente, o objetivo é conscientizar a sociedade, com vistas à internalização de valores que contribuam para um trânsito mais seguro. Entretanto, aparentemente os esforços tem se mostrado ineficientes devido ao alarmante número de acidentes e mortes. Se a lei prevê esta mobilização, poder-se-ia haver uma disciplina específica sobre segurança no trânsito, desde as séries iniciais até a Universidade com o intuito de mitigar a violência na utilização das vias.

Como agravante, há uma cultura arraigada de desrespeito às leis de trânsito e ausência de civilidade dos motoristas, e até mesmo dos pedestres, principalmente nos locais onde não há fiscalização intensificada. Decorre da falta de visão igualitária e justamente em um espaço

absolutamente utilizado por todo tipo de usuário, pelas ruas, avenidas, estradas, viadutos. (Matta, Roberto, *et. al*, 2014).

3 ESTATÍSTICAS DE ACIDENTES E CRIMES DE TRÂNSITO

Percebe-se os altos índices de mortes na mobilidade urbana, considerando-se que a maioria absoluta se vincula a falha do elemento humano como imprudência, imperícia, negligência, ou seja, crimes culposos. Foi feito o levantamento e análise dos dados disponíveis acerca dos acidentes de trânsito na cidade de Goiânia/GO com enfoque na principal causa que é a embriaguês, nos anos de 2015 a 2020 de forma dedutiva, em face do Código de Trânsito Brasileiro e Código Penal e Processual Penal, tendo em vista as novas penalidades impostas aos infratores pela lei 11.705, de 19 de junho de 2008 (conhecida também como Lei Seca).

Neste trabalho foi utilizada a metodologia de compilação, através de pesquisas em livros, teses, artigos e comentários de especialistas em questões comentadas da OAB. Foi realizada também uma pesquisa qualitativa e quantitativa, analisando-se os óbitos ocorridos em face de delitos de trânsito e seus consequentes desdobramentos, no intuito de verificar se as eventuais penalidades estão sendo aplicadas e os infratores estão sendo punidos efetivamente. Todavia não foi possível a compilação destes dados junto às Varas Especializadas de Crimes de Trânsito, pois não tinham estes dados reunidos.

A pesquisa a respeito das ocorrências de trânsito foi embasada nos registros de acidentes ocasionados por condutores na direção veicular na cidade de Goiânia, Goiás em vias urbanas e alguns Estados para se fazer um comparativo. Optou-se por esta modalidade de condução ilícita relacionada ao álcool, tendo em vista ser esta a de maior relevância jurídica e social atualmente. Obteve-se um quantitativo:

Número de motoristas autuados em flagrantes por embriaguez ao volante:

EMBRIAGUÊS AO VOLANTE	
ANO	CONDUTORES
2015	419
2016	287
2017	271
2018	532
2019	54
2020 (até	AGOSTO)
	39

“Não temos dados específicos sobre mulheres autuadas por embriaguez ao volante. Apenas podemos mencionar que o número é baixo”. DICT via e-mail.

Neste quantitativo, verificou-se que os números foram maiores em 2015 e 2018 e que houve uma considerável queda nos anos de 2019 e 2020. Acredita-se que os números estão relacionados à fiscalização nas vias urbanas e rodovias para coibir os crimes de trânsito e também na questão da conscientização que houve nestes anos. Entende-se que o brasileiro só muda o seu comportamento, quando é instigado a pagar uma multa por isso.

Em 2020 os pardais foram retirados das rodovias federais e a fiscalização reduziu consideravelmente, fomentando os índices de acidentes. Os especialistas entendem que se não houvesse a pandemia do COVID-19 para impedir as pessoas de viajarem e circularem, com certeza seria um dos anos com milhares de mortes nas rodovias.

Em GOIÁS, de acordo com os dados coletados do DETRAN/GO (2020), do total de condutores habilitados em todo o Estado é no total de 2.881.557, sexo feminino 952.015 e sexo masculino 1.909.602. Observa-se que quase a metade das condutoras são mulheres e mesmo assim os números são bem menores de acidentes e óbitos em 2020, principalmente envolvendo alcoolemia.

De acordo com as mortes por embriaguês, a explicação do diretor de operações do órgão, coronel Sebastião Vaz, é que o baixo número de infrações por embriaguez, somente será possível, com a conscientização da população, especialmente como exemplo o reflexo da Balada Responsável. Os números do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar mostram uma redução dos acidentes na capital.

Conforme o jornal O POPULAR, 2020, apud SECOM, UFG-GO, a cada 33 horas uma pessoa morre no trânsito de Goiânia, e ainda no local em que o acidente ocorreu, de acordo com a Delegacia de Investigação de Crimes de Trânsito (DICT).

No mesmo período do ano passado em 2019, o DETRAN/GO autuou 2.260 motoristas por dirigir embriagado, e neste ano, 1.653 – redução de 36,72%. A professora da Universidade Federal de Goiás (UFG) e doutora em trânsito, Márcia Helena Macedo, afirma que esta relação é clara e relembra que, logo que a Lei Seca foi implantada, houve redução no número de acidentes registrados oficialmente, assim como de violência doméstica.

Conforme a estimativa, em todo o Estado de Goiás, o Corpo de Bombeiros Militar registrou 21.594 acidentes de trânsito de janeiro a agosto deste ano. Uma média de 88,5 ocorrências por dia. No ano passado, neste período, a média foi de 95,33 acidentes diários em

todo o perímetro goiano. Não há dados específicos sobre quantos acidentes teriam sido causados ou com participação de motoristas embriagados.

O que se tem oficialmente são dados do DETRAN/GO, entre janeiro e abril deste ano. Neste caso, em todo o Estado foram registrados 31.863 acidentes, 260 com motoristas embriagados, ou 0,8% do total. Em Goiânia, das 11.998 ocorrências no trânsito registradas pelo órgão, em 41 havia a presença direta de um motorista visivelmente embriagado – 0,34%.

Tem-se a dificuldade em punir motoristas que dirigem com teor alcoólico. Há também a ausência de fiscalização em muitos pontos estratégicos, sendo comum ouvir-se de que em época de eleição, há uma tendência em não multar motoristas, para não haver desgastes aos governos, avalia a Prof^a Márcia Macedo, 2020. Este fato é repugnante devido a ausência de registro de mortes por embriaguês, porque muitas vezes o indivíduo morre a caminho do hospital e este fato é suprimido.

Se este sujeito for hospitalizado, não ocorrem exames para constatar a embriaguez. Por conta disto há mais índices, pois existe elevada falta de fiscalização eficiente e punição para infratores. Obviamente, este tema vem repercutindo constantemente nos diversos meios sociais, como outros temas sobre a maioria penal, restrições mais severas aos crimes hediondos, penas mais rigorosas para corrupção e o cerne desta composição: rigor em punir os motoristas alcoolizados.

Em 2020 as mortes continuam crescentes, a preocupação deve ser constante devido a falta de conscientização dos motoristas e constantes mortes no trânsito. Segundo Marcos Pivetta, especialista em trânsito da Folha de São Paulo, 2020, os acidentes de carro são a terceira maior causa de mortes ou ferimentos no mundo no ano corrente, ficando atrás apenas das isquemias do coração e da depressão. Hoje, os acidentes de carro estão em nono lugar no ranking dos maiores problemas de saúde, causando anualmente meio milhão de mortes e 15 milhões de feridos.

Para a economista Natália Oliveira, coordenadora, economista do Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES) da Escola Nacional de Seguros, destacou-se em entrevista à Agência Brasil em 2018, se não fosse a Lei Seca, os acidentes teriam provocado perdas mais acentuadas de vidas humanas e também econômicas. O que se discute, na verdade, são as teoricamente aplicações efetivas aos que desrespeitam e causam mortes no trânsito e o terceiro que ofenda fatalmente uma vítima não poderia este ter o privilégio de pagar uma pena branda ao agir com total consciência do feito (culpa consciente ou dolo eventual), antes de embriagar-se e dirigir sem responsabilidade.

Geograficamente, delimitaram-se os dados mais relevantes que ocorreram na área do município de Goiânia Goiás, a maioria dos óbitos ocasionados por alcoolemia, tendo as vítimas sido socorridas e falecidas em decorrência dos ferimentos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O principal objetivo deste artigo foi discutir sobre a criminalidade no trânsito, a educação e a impunidade na possibilidade de aplicação das penas brandas, o que nos remete a sensação de pura injustiça. O que torna relevante este trabalho, é o crescimento exagerado dos números de acidentes e óbitos. Discorre-se sobre os aspectos da CF, CTB, Lei 9.503/97, a Lei Seca 11.705/2008 e Leis Penais, competências e estatísticas de mortes com a combinação direção e álcool e sentenças aparentemente desproporcionais, levando-se em consideração os princípios constitucionais. O que aparentemente nos dá a impressão de que a certeza da impunidade faz as pessoas reincidirem.

Verifica-se que o bem maior (a vida) é tratado como algo sem muita importância no trânsito. Os princípios constitucionais da razoabilidade e proporcionalidade, ora discutidos, entre a conduta do agente e a pena a ele cominada para a aplicação penal, enfatiza que os institutos jurídicos devem promover a justiça.

O tema escolhido traz comentários sobre a impunidade existente na aplicação da pena para os crimes de trânsito, precariedade na educação para o trânsito, pois os condutores ainda desrespeitam as normas, e dirigem embriagados acreditando não ter nem um problema em tais atitudes.

Foi realizado um estudo comparativo de dados compilados de acidentes e óbitos, salientando que a responsabilidade por um trânsito seguro é de todos os usuários das vias. Com a observância dos princípios e de que todos os cidadãos são detentores, como também pela competência do Estado em administrá-los, empenhando-se em desenvolver o mínimo quanto às necessidades básicas da pessoa humana e deixando de existir a distância social das classes quanto a aplicação da penalidade, ou seja, todos devem ser punidos conforme a lei, auxiliados por um sistema aparentemente falido, em especial no âmbito do trânsito.

Descreve-se sobre a importância da educação para o trânsito e do exercício da cidadania, tendo-se em vista o direito fundamental do cidadão a um trânsito seguro. Pretende-se enfatizar o papel de suma importância do motorista na prevenção de acidentes e no tráfego nas vias públicas.

Apesar das normas mais rigorosas, observa-se a ideia de impunidade dos motoristas, que desrespeitam as leis, mesmo na iminência da punição. O usuário da via deve desenvolver uma nova conduta e defender uma punição mais severa ao delinquente no trânsito, que não gere a certeza da impunidade, sendo sentenciado de forma célere e que assegure que motoristas irresponsáveis sejam reeducados e punidos no rigor devido da lei.

Conclui-se pela necessidade de mudanças sociais permanentes, através da valorização dos direitos humanos em busca do combate à impunidade na aplicação das leis, tendo-se em vista a necessidade de um trânsito seguro, primordial para a preservação da vida, como direito fundamental de primeira dimensão.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Paulo Gustavo Sampaio. **Homicídio e lesão corporal: forma culposa qualificada no CTB. Jus Navegandi.** Disponível em :<<https://jus.com.br/artigos/1736/homicidio-e-lesao-corporal-forma-culposa-qualificada-no-ctb>> Acesso em: 10 de março de 2020.

SILVA, Amanda. **Artigo: Tudo sobre blitz da lei seca.** Disponível em: <<https://www.cursosdetransito.com.br/blog/2019/08/19/tudo-sobre-blitz-da-lei-seca-informacoes-atualizadas-2019/>> Acesso: 15 de ago de 2020.

MAGELA, Geraldo. **Artigo: Crime de trânsito pode deixar de ter pena alternativa.** Disponível em:< <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/08/14/crime-de-transito-pode-deixar-de-ter-pena-alternativa-garante-ccj/>> Acesso: 18 de out de 2020.

AVO, Beatriz. **Dos delitos e das penas, Cesare Beccaria.** Disponível em:< <https://beatrizdavo.jusbrasil.com.br/artigos/334336185/dos-delitos-e-das-penas-cesare-beccaria.>> Acesso em: 15 de set de 2020.

BRANCO, Adriano Murgel; BEKESAS, Maria Cristina Miranda. **A segurança nas rodovias.** Revista. Artigo Publicado na Brasil Engenharia, edição 542/2000. Disponível em:< www.brasilengenharia.com.br>. Acesso em 20 de jul de 2020.

BRASIL. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito.** Site Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em:< <http://www.denatran.gov.br/contran.htm>>. Acesso em: 20 de Ago de 2020.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal - Vol. 4 - Legislação Penal Especial.** Saraiva. São Paulo, 2013.

CAVALCANTE, Fabiano. **Segurança no Trânsito.** Artigo publicado no site de Fabiano Cavalcante. Disponível em:< <http://www.aonde.com/clique/clique.php?url=http://geocities.com/HotSprin>>. Acesso em: 05 de set de 2020.

Código Penal. **Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Código de Processo Penal.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3689.htm>. Acesso em: 10 de jun de 2020.

Delegacia Especializada em Investigação de Crimes de Trânsito de Goiânia, DICT. **Efeito Pandemia.** Disponível em: <<https://diaonline.ig.com.br/2020/06/12/efeito-pandemia-cai-o-numero-de-mortes-no-transito-em-goiania>> Acesso em 10 de ago de 2020.

DELMANTO, Roberto. **Leis penais especiais comentadas.** 2ª Edição. Atual – São Paulo: Saraiva, 2015.

ENTREVISTA. **Homicídio no Trânsito; 303 – Lesão Corporal no Trânsito, 306 Embriaguez.** 05 de julho a 15 de agosto de 2017 Artigos: 302.

GARCIA, Wender. **5.000 questões comentadas.** OAB. 16ª Edição 2020.

HUNGRIA, Nelson. **Novos rumos do Direito Penal.** Revista Forense, nº 198, 1962, *apud* LIMA, Marcellus, Crimes de Trânsito, 2ª Edição, São Paulo, Editora Atlas S.A. 2015.

LOGOZ, Paul *apud* Bitencourt, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal.** 20ª Ed. Saraiva, 2014, p.386.

MARTINELLI, João Paulo Orsini. **Lições Fundamentais do Direito Penal.** 3ª Ed. 2020.

MATTA, Roberto, Et. al. **Direitos humanos e cidadania no transito brasileiro.** Disponível em:<<https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/387776>> Acesso em: 20 de Set de 2020.

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Código de Processo Penal Interpretado.** 7ª Ed., 1999, Atlas. 3 - AVENA, Pâncaro, N. C. (02/2014). Processo Penal Esquematizado, 6ª edição. 2014.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Crimes de Trânsito.** Oliveira Mendes. São Paulo, 2010.

NOGUEIRA, Fernando. **Crimes de Trânsito – 2012 (Lei Seca).** 5ª edição, Editora Jus Podivm, revista ampliada, doutrina e jurisprudência.

OLIVEIRA, Nelson. **Trânsito: Mais rigor para salvar vidas.** Disponível em:<<https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/especial-cidadania/transito-mais-rigor-para-salvar-vidas>> Acesso em: 21 de Out de 2020.

O POPULAR *apud* SECOM, UFG-GO. **Artigo: Mais mortes e menos embriaguês.** Disponível em: <Artigo: <https://www.opopular.com.br/noticias/cidades/motorista-embriagado-condenado-por-provocar-acidente-de-1.1440995/>> Acesso: 20 de set de 2020.

P. DA LUZ, Valdemar. **Manual do Advogado/ Advocacia Prática.** 32ª Edição, Barueri São Paulo: Manole, 2020.

POLASTRI, Marcellus. **Crimes de Trânsito – Aspectos penais e processuais.** 2ª edição, São Paulo Editora Atlas S.A – 2015.

PORTAL JURÍDICO. JUS BRASIL. **Aspectos Penais do Código de Trânsito**. Disponível em: < <https://rickseuolcombr.jusbrasil.com.br/artigos/449919665/aspectos-penais-do-codigo-de-transito-brasileiro> > Acesso em 08 de out de 2020.

PORTAL ÂMBITO JURÍDICO. **O trânsito como direito fundamental da pessoa humana**. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-constitucional/o-transito-como-um-direito-fundamental-da-pessoa-humana>> Acesso em: 07 de out de 2020.

Projeto de Lei (PL) 600-2019. Disponível em:<<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/135146>> Acesso em 15 de mar de 2020.

SCHIMITT, Leonardo. **De Bem, Direito Penal de Trânsito**. 3ª Ed. Saraiva, 2015.