

EDUARDO CARDOSOS DA CRUZ

**Das Normas de Trânsito Aplicadas pelas Autoridades e Agentes
como Instrumento de Preservação da Ordem Pública**

Bacharel em Direito

FEMA- FUNDAÇÃO EDUCACIONAL DO MUNICÍPIO DE ASSIS

ASSIS

2011

EDUARDO CARDOSOS DA CRUZ

**Das Normas de Trânsito Aplicadas pelas Autoridades e Agentes
como Instrumento de Preservação da Ordem Pública**

Monografia apresentada ao Departamento do curso de Direito do IMESA (Instituto municipal de Ensino Superior), como requisito para a conclusão de curso, sob a orientação específica do professor Maurício Dorácio Mendes, e Orientação Geral do Prof. Dr. Rubens Galdino da Silva.

FEMA- FUNDAÇÃO EDUCACIONAL DO MUNICÍPIO DE ASSIS

ASSIS

2011

FICHA CARTOGRÁFICA

CRUZ, Eduardo Cardoso da.

**Das Normas de Trânsito Aplicadas pelas Autoridades e Agentes
como Instrumento de Preservação da Ordem Pública**

**Eduardo Cardoso da Cruz. Fundação Educacional do Município de
Assis; Assis- FEMA- Assis- 2011**

Orientador: Maurício Dorácio Mendes.

**Trabalho de Conclusão de Curso- Instituto Municipal de Ensino
Superior de Assis-IMESA**

1.Trânsito 2. Legislação 3. Agentes de Trânsito

C D D: 340

Biblioteca da FEMA

Das Normas de Trânsito Aplicadas pelas Autoridades e Agentes como Instrumento de Preservação da Ordem Pública

EDUARDO CARDOSO DA CRUZ

Monografia apresentada ao Departamento do curso de Direito do IMESA (Instituto municipal de Ensino Superior), como requisito para a conclusão de curso, sob a orientação específica do professor Maurício Dorácio Junior, e Orientação Geral do Prof. Dr. Rubens Galdino da Silva.

Orientador: Professor Maurício Dorácio Mendes

Analisador(1)_____

ASSIS

2011

RESUMO

Este trabalho descreve a importância da aplicabilidade das normas de trânsito como instrumento de preservação e da manutenção da ordem pública. Realçando também a importância do cidadão, quando na condução de veículos automotores, de respeitar o Código de Trânsito Brasileiro garantindo sua própria segurança, e também a segurança de terceiros, sejam pedestres ou condutores de veículos. É importante salientar que existindo o respeito às normas de trânsito por parte dos condutores influenciará em uma série de fatores que propiciarão a segurança da sociedade, desde o fato de evitar a ocorrência de acidentes de trânsito e até evitar a ocorrência de delitos na esfera criminal, pois a cada viatura que é deslocada para o atendimento de um acidente de trânsito, causado em boa parte das vezes por inobservância do condutor, retira-se do local uma viatura que garantiria a segurança de uma determinada área.

Palavras Chaves: 1.Trânsito 2. Legislação 3. Agentes de Trânsito

ABSTRACT

This paper describes the applicability of the importance of traffic rules as a tool for preservation and maintenance of public order. Stressing the importance of the citizen, when the driving motor vehicles, to respect the Brazilian Traffic Code, ensuring their own safety, and also the safety of others, whether pedestrians or drivers of vehicles. Importantly, there is respect for traffic rules by drivers influence in a number of factors that will provide the security of society, from the fact prevent the occurrence of traffic accidents and to prevent the occurrence of crimes in the criminal sphere, because every car that is shifted to the care of a traffic accident caused in much of the time due to a failure of the driver withdraws from a local car that ensure the security of a given area.

KEYWORDS: 1.Trânsito 2.Legislation 3.Traffic Agents

Sumário

Introdução	9
1 Da Legislação de Trânsito e dos Seus Agentes	12
1.1- Do Direito Constitucional	13
1.2-Da Relação da Legislação de Trânsito com o Direito Constitucional	14
1.3-Da Finalidade das Normas de Trânsito	15
1.4- Dos Agentes de Trânsito	16
1.4.1.- Do Conceito dos Agentes de Trânsito	17
1.4.2.1. Limites legais	18
1.4.2- Espaço de Atuação dos Agentes de Trânsito	19
1.4.3-Regra de Atuação dos Agentes de trânsito	20
1.5-Objetos da Aplicação das Normas de Trânsito pelos Agentes de Trânsito	21
1.6-Atuação dos Agentes de Trânsito	22
2.- Das Principais Infrações de trânsito	23
2.1.-Código de trânsito brasileiro e as resoluções do Contran	24
2.2.-Da Classificação das Infrações de Trânsito	26
2.3.-Da integração do Sistema Nacional de Trânsito	25
2.4.-Algumas Infrações de Trânsito	26
2.4.1.- Da embriaguez ao Volante	27
2.4.2.-Infrações relacionadas a Utilização do Cinto de segurança e Desrespeito as Normas de Segurança	28
2.4.3.-As Competições Não Autorizadas Utilizando Veículos e das Manobras Perigosas	29
3.-Dos Crimes de Trânsito	
3.1. Classificação dos Crimes de Trânsito	30
3.2.-Causas de Aumento de Pena	31
3.3.-Competência dos Juizados Especiais Criminais	32
3.4. Embriaguez ao Volante	34
Conclusão	40
Referencias	50



Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"

Introdução

Um trânsito mais seguro, sem dúvida é o que todos nós queremos. Andar pelas ruas com a garantia de que chegaremos a determinado lugar sem sermos alvo de ameaças ou atropelamentos ou mesmo simplesmente ter prioridade nos deslocamentos. Sem dúvida este é o almejado sonho de todo pedestre, que, hoje em dia, pelas atuais condições, até nos causa estranheza querer que sejamos respeitados. A cidadania não é uma peça inserida nos motores e sim nas mentes humanas, que socialmente organizada, por intermédio de cada cidadão, impõem os próprios limites ao respeito à integridade física e à vida.

Nada na vida pode ser melhor do que o equilíbrio, comedimento e temperança. Assim, já dizia Aristóteles: "virtus in media" (a virtude está no meio). Então, falemos de trânsito! Falemos da complexidade em transitar. Pensamos que o conceito da Educação da Cidadania pode estar em crise. Crise, embora prima facie, possua um angustiante significado de perda do estado de coisas, guarda, em si, uma leitura de reorganização, de resignificação de conceitos, de oportunidade para uma melhor disposição, assim entendido em sua acepção mais ampla. Parece-nos que nossa geração, ou pelo menos parte dela, está realmente preocupada em garantir um mundo melhor para nós mesmos e para as gerações futuras. Tal motivação deve visar um futuro melhor. Senão, qual seria o pai, ou mãe, que deixaria um mundo pior para seus filhos, netos, bisnetos etc? E aí, deparamo-nos com outros desafios em jogo: meio ambiente, saúde pública, organização do trânsito e vidas.

Diversas iniciativas nos são apresentadas, vejamos uma interessante, o SWU, sigla que em português quer significar que "a mudança do mundo começa com você" é tema de matéria veiculada nos mais diversos meios de comunicação. O trânsito para o paulistano ou mesmo para qualquer outro cidadão de uma grande metrópole do mundo pode ser visto como um grande teatro, no qual os atores ora são pedestres, ora são condutores, e, o grande segredo estaria, então, na capacidade da empatia, cumpriria melhor seu papel na evolução na peça da vida real, aquele que pudesse perceber e se por no lugar do outro, recebendo e prestando respeito. Para respeitar é preciso saber quais são os deveres e os direitos de cada cidadão. Segundo passo e mais importante ainda que conhecer a cidadania é exercitá-la, praticando mantivesse os músculos fortalecidos de um corpo, em busca de humanidade, paz, harmonia e tudo mais que possa agregar valor no trânsito.

Ora, valores. Quando falamos que algo nos é precioso, logicamente, está relacionado a uma grande importância para nós. Vejamos o raciocínio de uma pessoa faminta: qualquer alimento naquela situação é extremamente importante, diferente valor terá para aquele que acabou de sair satisfeito de uma churrascaria.

Colocamos aqui referenciais, pois, logo vemos que para um trânsito seguro devemos nos atentar para os valores cruciais na condução de veículos, ou mesmo como pedestres. O melhor exemplo é a cortesia, bem vinda para todos os que estão sedentos por um trânsito seguro. Está faltando cortesia no trânsito. Quantas pessoas perderam as suas vidas ou se feriram tragicamente na contingência do trânsito? Existem pessoas andando armadas; não para o exercício da legítima defesa, mas para impor suas razões e falta de sua sensibilidade às necessidades do outro. Aquele que estaria somente indo embora para casa depois de um dia de trabalho pesado e por um descuido resolveu discutir e foi-lhe imposta a morte. Os valores para um trânsito seguro devem estar apontados para a paz e harmonia. A legislação existe, está no papel, mas a vontade de fazer dar certo está em cada ser humano que reconhece ser importante.

Um pedestre é uma vida em movimento, é uma vida responsável por outra, e assim em diante. A ilusão de ganhar alguns minutos pode estragar os sonhos de muitas outras pessoas e, quase que instantaneamente, morrem pela pressa de alguns minutos. Ora, coloquemo-nos no lugar dos pedestres. Convocados a pensar que cidadania e motores podem coexistir para um progresso com segurança, vimos prevenir, ao invés de remediar, devemos acreditar e realizar dias melhores. A maior prevenção é se por no lugar do outro sempre! E além de colocarmos os valores do respeito ao próximo na condução dos veículos automotores, é importante acrescentar que o respeito ao próximo, em se falando de trânsito, e o fiel cumprimento das normas de trânsitos expressas no Código de Trânsito Brasileiro, garantem não só, o que é crucial, o respeito e a muitas vezes a garantia a vida de um cidadão, mas incorre em manutenção e a garantia da ordem pública "latu sensu", ou seja de forma ampla.

Para ser mais concreto, um exemplo a ser é o motorista abordado por uma viatura da Polícia Militar estando esse motorista com concentração alcoólica maior do que a permitida em lei, o Policial Militar como agente de trânsito, não poderá deixar de agir, portanto, se a concentração alcoólica do motorista estiver em um nível em que somente cabe a autuação, o Policial Militar fará a autuação, devendo permanecer

em um período de tempo relativamente expressivo até o término do Auto de Infração.

Resumindo, a viatura que deveria estar efetuando o policiamento ostensivo, missão constitucional da Policial Militar [manter e preservar a ordem pública] ficará parada em um local, retirando de outras áreas o policiamento ostensivo, abrindo precedentes a ocorrência de delitos.

De fato, a questão de respeitar a legislação de trânsito, vai muito mais além que garantir a ocorrência de acidentes de trânsito, ou, evitar que um motorista descumpra o CTB (Código de Trânsito Brasileiro), o cumprimento da legislação de trânsito por parte dos condutores de veículo garante a manutenção e preservação da ordem, da saúde e da salubridade pública.

1.DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E DOS SEUS AGENTES

1.1. No Direito Constitucional

Não podemos iniciar este trabalho sem citar a carta Magna, a Constituição Federal da República de 1988, que é a base de todas as leis e normas jurídicas que regem a nosso país. Também o Direito Constitucional que estabelece os princípios jurídicos indispensáveis a organização do Estado, à constituição do seu Governo. Com o direito constitucional temos a Constituição Federal que dá fundamentos as demais normas jurídicas, organizando os limites de ação do Estado, do direito da pessoa. A nossa Constituição Federal é rígida, podendo ser alterada apenas mediante emenda constitucional.

A constituição Federal de 1988 trouxe importante avanço no tocante à dignidade da pessoa humana ao assegurar a garantia do contraditório e ampla defesa aos litigantes em sede de processo administrativo, com os meios e recursos a ela inerentes. Essa disposição constitucional contribui significativamente para a redução da desigualdade existente na relação administrado x Administração Pública, permitindo o cidadão o direito de ser ouvido, produzir provas e de contrapor-se a sanha arrecadatória do Poder Público.

Note-se, entretanto, que essa garantia constitucional foi negligenciada durante muito tempo no âmbito do Direito de Trânsito, sendo esta assegurada em sua plenitude somente após a edição da Resolução nº 149/2003 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Insta pontuar, nesse intróito, direitos o desconhecimento da imensa maioria de nossos condutores acerca de seus direitos e das garantias que lhe são ofertadas para tal desiderato, o que lança por terra todo o arcabouço jurídico erigido para limitação da autuação estatal. Assim buscando sedimentar a doutrina acerca de tema tão contagiante, traremos a lume conhecimentos úteis à educação e conscientização de nossos condutores.

De acordo com a pirâmide de Kelsen, a Constituição federal é o ápice de todas as normas, vindo abaixo as Leis Infraconstitucionais e por último as Normas Infralegais. Com exceção das emendas constitucionais, as resoluções e decretos legislativos, todos cabem dentro do conceito de leis infraconstitucionais. Porém os decretos legislativos se diferenciam dos decretos regulamentadores baixados pelo Poder

Executivo. Os Decretos Legislativos, servem, também, para vincular determinadas matérias que o Congresso Nacional tenha competência.

Só para complementar, nossa Constituição Federal se caracteriza por ser, formal, escrita, promulgada (democrática e popular), rígida e analítica.

1.2. DA RELAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO COM O DIREITO CONSTITUCIONAL

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

II. ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

O texto constitucional acima descrito refere a lei em sentido estrito "estrito sensu", podendo destacar as leis complementares, as leis delegadas, as medidas provisórias e as leis ordinárias. Com relação a qualquer obrigação, só terá efeito se vier sobre Lei Complementar, Leis Ordinária, Lei Delegada ou Medida provisória. Com relação as Resoluções, estas são atos administrativos de caráter normativo. Porém os atos normativos não são considerados leis em sentido restrito, ou seja "estrito sensu".

O artigo 5º, inciso II da CF/88, refere-se, a lei complementar, lei delegada, medida provisória e lei ordinária. Porém, a lei imporá obrigações a usuários das vias [condutores de veículos] se esta vier em forma de lei complementar, lei ordinária, lei delegada ou medida provisória. Com relação as resoluções, estas embora tenham caráter normativo, não se enquadra no contexto de lei em sentido estrito.

Baseado no artigo 25 das Disposições Constitucionais transitórias, podemos dizer que as Resoluções do CONTRAN, são inconstitucionais, porque não criam direito novo, com algumas exceções. O Código de Trânsito Brasileiro já nos traz uma forma geral de especificações para o cumprimento da lei, a maneira que as leis e normas devem ser cumpridas, já estão expressas no texto legal [CTB], o que falta é um detalhamento da lei, ou seja, que a norma seja especificada de uma maneira mais

ampla, por exemplo o artigo 105, do CTB, referente a utilização de equipamentos obrigatórios.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os

equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009\).](#)"

O dispositivo acima mencionado é uma norma geral, porém, podemos exemplificar uma norma específica citando o artigo 12 do CTB que diz:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

- I. estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;
- II. coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;
- III. [\(VETADO\)](#)
- IV. criar Câmaras Temáticas;
- V. estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

- VI. estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;
- VII. zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;
- VIII. estabelecer e normalizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;
- IX. responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;
- X. normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;
- XI. aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;
- XII. apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;
- XIII. avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e
- XIV. dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal."

Portanto, com base no artigo 12 do CTB e seus incisos o CONTRAN é competente para criar normas e fazer cumpri-las.

1.3. DA FINALIDADE DA APLICAÇÃO DAS NORMAS TRÂNSITO

É importante esclarecer os conceitos básicos que envolvem a aplicação das normas de trânsito, bem assim as ações e medidas para aplicação destas normas pelos seus agentes, sendo que a aplicação das normas pelos seus agentes garantem a preservação da ordem , pública através da atividade de trânsito, legislação de trânsito e a aplicação desta última por seus agentes, sejam eles militares ou agentes civis, que munidos da autoridade de trânsito a eles conferidas investem na

preservação da ordem pública, garantindo a segurança pública, sendo o trânsito também uma questão de saúde pública.

1.4 DOS AGENTES DE TRÂNSITO

1.4.1. Conceito de Agentes de Trânsito.

São aqueles que integram rol de funções que constituem a competência constitucional, podendo ser agentes civis ou militares, de acordo com a área de atuação e respectivos convênios entre estados e municípios, executando em vias terrestres abertas à livre circulação, com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas a segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes

A aplicação da legislação das normas de trânsito pela autoridade de trânsito e seus agentes garantem a "paz pública", ou seja, é uma questão de segurança da sociedade, principalmente no que tange a aplicação da respectiva legislação que inibe o cometimento de atos ilícitos, referentes a questão de condução de veículos automotores e circulação de pedestres.

Para a aplicação das normas relativas às matérias de trânsito, deve-se seguir requisitos previstos em normas gerais e também como matéria constitucional.

a) a proteção prioritária a vida e a incolumidade física das pessoas: a ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelo agente de trânsito, terão por objetivo prioritário a proteção à vida e a incolumidade física das pessoas. A segurança deve prevalecer, mesmo sobre a fluidez do tráfego de veículos, cabendo especial atenção à segurança e a mobilidade dos pedestres.

b) é importante ressaltar a predominância do caráter educativo-preventivo, as ações do policiamento ostensivo de trânsito devem objetivar, com prioridade, a orientação aos usuários da via quanto a correta utilização desta, de maneira segura e livre de interferências, constituindo as medidas de natureza repressiva providência complementar, adotadas toda vez em que constatar o descumprimento intencional da legislação de trânsito. A aplicação do caráter repressivo deve ocorrer somente nos casos de descumprimento da legislação de trânsito, antes desta é importante

ações que conscientizem o usuário da via, ou seja, o cidadão a não cometer a infração de trânsito, evitar que o descumprimento da legislação ocorra.

c) Outro princípio importante é o princípio da obrigatoriedade, porque uma vez constatada a inobservância de qualquer regra de legislação de trânsito, caracteriza como infração de trânsito, sendo assim é obrigatória a atuação por parte do agente munido do dever de fiscalizar, não podendo o agente somente orientar o infrator. Porém deve ser observada a competência legal para a realização da atuação, que apenas por motivo de força maior, plenamente justificado, ou impossibilidade absoluta, determinada pela necessidade de adoção de medida destinada a garantir a segurança do trânsito, poderá deixar de ser efetuada.

O exercício do poder de polícia é discricionário, sim, mas apenas e tão somente quando a fonte única desse poder, de maneira explícita ou implícita, proporcionar essa atuação discricionária, o que não ocorre com relação às atuações de infrações de trânsito, que é um ato administrativo vinculado. Portanto, se o agente de trânsito deparar com a infração ele não pode deixar de atuar, ele tem o dever de atuar, podendo esse agente ocorrer no crime de prevaricação se não agir dentro dos parâmetros legais.

1.4. 2. Fundamentos de Atuação dos Agentes de Trânsito

O agente exerce, deve exercer suas atividades nos exatos limites da lei. Assim, a atividade de trânsito possui fundamentos os gerais e particulares, constituindo os primeiros aqueles que são comuns a todo e qualquer tipo de policiamento, e os seguintes, aqueles tipos de policiamento de trânsito.

1.4.2.1. Limites gerais.

A Constituição da República Federativa do Brasil, a Constituição do estado de São Paulo, o decreto lei nº. 2.848, de 02 de dezembro de 1940 (código penal), que é base para o estabelecimento dos limites dentro do qual uma atividade não pode ser ofensiva a Ordem pública.

O decreto lei nº 3.689, de 02 de 03 de outubro de 1941, (código de processos penal), que especifica às providências decorrentes da prática das infrações penais, em especial o seu registro, o decreto lei 667, de 02 de julho de 1969, que estabelece

competências dos agentes de trânsito e também dentro desta atividade as Polícias Militares, o decreto federal 88.777, de 30 de setembro de 1983, que aprovou o regulamento para as polícias militares e corpo de bombeiros militares, destinando as primeiras também, a atividade de policiamento ostensivo de trânsito.

A Lei Estadual 616, de 17 de dezembro de 1974, em cujo texto também consta que o policiamento ostensivo de trânsito fardado é atividade exclusiva das polícias militares.

É importante frisarmos a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de trânsito Brasileiro), e demais leis que alteram e complementam esta legislação. Este dispositivo legal estabelece regras, a serem seguidas pelos usuários das vias terrestres, quando de sua utilização, e também pelos órgãos do sistema nacional de trânsito, na gestão de todas as atividades relacionadas com o fenômeno de trânsito.

A Convenção de trânsito Viário de Viena (CTVV), celebrada em 08 de novembro de 1969, aprovada pelo Decreto legislativo 33/80 e promulgada pelo decreto federal 86.714, de 10 de dezembro de 1981. A regulamentação básica unificada de trânsito (RBUT), promovida entre Brasil, Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai, em 29 de setembro de 1992, com base em autorização legislativa outorgada por meio do Decreto Legislativo 66/81, e promulgada pelo Decreto sem número, de 03 de agosto de 1993.

As Resoluções, Portarias, Deliberações, Decisões e outros atos administrativos e normativos do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

As Deliberações, Portarias e decisões do Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN).

1.4.2.2. Espaço de Atuação dos Agentes de Trânsito

Nas vias urbanas, são as ruas, avenidas, vielas, caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizadas, principalmente, por possuírem imóveis edificadas ao longo da sua extensão. Cabe salientar que, para os fins de aplicação das regras do Código de Trânsito Brasileiro, consideram-se vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

As áreas abertas a circulação pública entende aquela em que o cidadão pode entrar e sair livremente, local onde não se pode nenhum agente bloquear a entrada dos cidadãos, por exemplo dentro de uma universidade pública, não pode o agente atuar

naquele local, se um cidadão cometer uma infração de trânsito, não pode o agente agir aplicando a autuação.

Outra situação a colocar é com relação a condomínios particulares, por exemplo, em condomínios horizontais, formados por casas térreas, pode um agente de trânsito aplicar a autuação a um veículo que cometer qualquer infração de trânsito, já em condomínios verticais, não pode o agente agir dentro do condomínio, isso porque entende que em condomínios horizontais há uma livre circulação entre uma residência e outra, o que não ocorre em condomínios verticais, prédios. Nas vias rurais, todas as vias rurais não pavimentadas, incluindo estradas e rodovias.

Especial, como regra, a atuação dos agentes de trânsito dar-se-a apenas nas vias terrestres, abertas à circulação, sejam elas urbanas ou rurais;entretanto, considerando que um princípio do policiamento ostensivo de trânsito é o Princípio Prioritário à vida e a Incolumidade Física das Pessoas, deve o agente, quando chamado a intervir em situações que envolvam circulação de veículos e pedestres, empregar as técnicas do policiamento ostensivo de trânsito, afim de solucionar conflitos ou responder às situações potencialmente perigosas, ainda que, nestes locais, não possa autuar infrações de trânsito nem aplicar as medidas administrativas decorrentes, uma vez que estes espaços estão fora do campo de incidência das normas do Código de Trânsito Brasileiro.

Portanto, mesmo que em um local em que o agente é chamado para intervir, e neste local há uma infração de trânsito se ele não puder agir autuando o veículo, ele devera agir para proteger a vida, pois a vida é o bem mais importante a ser protegido.

1.4.3. Regras de Atuação e Execução do Agente de Trânsito

Os atos administrativos feito pelo agente de trânsito, em obediência ao seu respectivo poder de polícia deve ser dotado sob obediência aos princípios da legalidade, da moralidade, da impessoalidade, da publicidade, da eficiência e razoabilidade, da motivação e do interesse público.

Fazer cumprir a lei tem como antecedente lógico, ético e moral, a obediência das leis, logo todo o agente de trânsito deve agir com restrito cumprimento da legislação, portanto o agente de trânsito deve conhecer todas as normas e legislações para que

não haja controvérsias ou desconhecimento das referidas normas de trânsito.

Já os órgãos e entidades de trânsito devem estar em perfeita harmonia para que as ações possam estar plenamente planejadas garantindo total eficiência na aplicação das normas garantindo o bem estar da sociedade, pois o agente de trânsito, no seu exercício garante a segurança pública, a salubridade pública e a saúde pública.

A atividade de trânsito gera restrição ao gozo de direitos e liberdades individuais e uso de bens, o agente de trânsito deve conhecer as normas necessárias para correta aplicação da lei, sem que essa cause prejuízo a direito de terceiros, e também causar prejuízos aos seus próprios direitos.

1.5.OBJETIVO DA APLICAÇÃO DAS NORMAS DE TRÂNSITO POR SEUS AGENTES

As normas de trânsito aplicadas pelos seus agentes garantem a segurança das vias terrestres, de seus pedestres, a proteção ao patrimônio público e privado e a livre circulação pelas vias terrestres. Também garantem o cumprimento da lei, de maneira geral, de modo a evitar, impedir ou eliminar a prática de atos que perturbem a ordem pública.

1.6. ATUAÇÃO DOS AGENTES DE TRÂNSITO

Os agentes de trânsito atuam observando o espaço geográfico em que se desenvolve, impõe que os processos e as medidas empregadas sejam adequadas de forma a satisfazer adequadamente este tipo de atuação dos agentes de trânsito, sejam eles civis ou militares, garantindo eficiência e eficácia no emprego e no desenvolvimento desta prática de fiscalização exercida por agentes civis ou militares.

As formas de atuação na atividade de trânsito por seus agentes são esquematizadas conforme as medidas que seguem.

As medidas preventivas, que constituem as ações rotineiras e constantes, seja mediante planejamento específico prévio, garantindo a observância e obediência às normas de trânsito com o objetivo de garantir a segurança no trânsito, preservando a vida e a integridade física das pessoas, desta maneira para que haja o cumprimento

destes objetivos é necessário manter a segurança, prevenindo acidentes e garantindo a segurança de pedestres.

As medidas preventivas são garantidas através da ação de presença de agentes de trânsito, da fiscalização e operações de trânsito, feitas por seus agentes. Portanto, as ações preventivas se dão antes do cometimento da infração de trânsito visando garantir que essas [infrações], não ocorram, um exemplo, o motociclista que sobe em sua moto, e o agente de trânsito percebe que ele vai sair da moto sem o capacete, equipamento de segurança obrigatório segundo o CTB, o agente de trânsito tem por obrigação advertir o motoqueiro para que ele não cometa a infração de trânsito, porém, esta [infração de trânsito], ainda não ocorreu.

Porém, se o agente de trânsito presenciar o cometimento de uma infração de trânsito, ele não pode simplesmente orientar o infrator, porém, ele tem a obrigação de fazer o auto de infração, isto porque a realização da autuação de trânsito não depende do livre convencimento do agente porque é um ato administrativo vinculado, ou seja, se agente deparar com a infração de trânsito, ele tem por obrigação de fazê-la, não somente orientar o infrator, e a realização do auto de infração por parte do agente pode resultar no crime de prevaricação conforme artigo 319 do Código Penal.

“Art. 319 - Retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício, ou praticá-lo contra disposição expressa de lei, para satisfazer interesse ou sentimento pessoal:

Penas- detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano, e multa.”

O simples fato do agente munido do dever de fiscalizar deixar de fazer a autuação de trânsito por exemplo quando ele em relação ao infrator um sentimento de pena pelo fato do condutor do veículo ser por exemplo “uma pessoa mais simples” poderá ele responder pelo crime acima descrito.

Uma forma da aplicação de medidas preventivas é a presença do agente posicionado ostensivamente, reconhecido de longe pelo cidadão pelo veículo caracterizado, e pelo uniforme que o agente está vestido, exemplo a presença de policiais militares e agentes da companhia de engenharia de tráfego estacionados em vias e cruzamentos ou mesmo, estes, [agentes de trânsito], em patrulhamento ostensivo a pé ou com veículos.

As medidas repressivas, essas medidas ocorrem por exemplo quando há o cometimento da infração de trânsito, e como elencado no parágrafo anterior, a partir do momento em que o agente de trânsito presencia o cometimento de uma infração de trânsito ele não pode se omitir, incorrendo em crime, previsto nas leis penais. Quando constata a infração de trânsito, deverão ser adotadas medidas administrativas cabíveis, bem se houver o concomitantemente a prática de infrações penais, essas deverão ser adotadas.

Um exemplo é o condutor que ao perceber a presença de uma viatura da Polícia Militar se evade dos policiais não permitindo a sua abordagem [por parte dos policiais militares]. Digamos que ocorra um acompanhamento por parte dos Policiais Militares na tentativa de averiguar o suspeito que corre para não ser fiscalizado pelos agentes do Estado, se durante este acompanhamento o suspeito com seu veículo colocar em risco pedestres, ciclistas ou motociclista, com manobras perigosas não respeitando sinalizações ou placas, poderá ocorrer aí [no acompanhamento] infrações distintas. Neste caso

específico, o condutor do veículo que evadiu da viatura da Polícia Militar incorre na prática dos artigos.

Na infração de trânsito prevista no CTB:

Art. 195 (CTB). Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes:

Infração – grave;

Penalidade – multa.

Do crime de trânsito previsto no CTB

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

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

A aplicação da infração de trânsito não constitui penalidade nem medida administrativa, é um ato administrativo que tem por objetivo comunicar uma infração à legislação de trânsito à autoridade de trânsito, cabendo a autoridade após a análise deste documento [autuação] verificar se vai aplicar a sanção correspondente. A autuação deve ser aplicada, com serenidade e urbanidade, buscando atingir o caráter educativo de fiscalização, de autuação e de aplicação das medidas coercitivas, a orientação deve ser no sentido de conduzir o infrator a uma postura correta e adequada, de maneira que o condutor autuado possa respeitar o uso das vias terrestres abertas à circulação pública. Portanto, a aplicação da autuação, conseqüentemente das respectivas medidas administrativas não tem por objetivo punir o infrator, que desrespeita as normas vigentes no CTB, pelo contrário, estas [autuação e medidas administrativas] são aplicadas com o caráter educativo e preventivo, de forma que o condutor que for surpreendido na prática de qualquer irregularidade, desrespeito às normas de trânsito, não venha cometê-las novamente.

As normas de trânsito, ou mais especificadamente o Código de Trânsito Brasileiro, é uma legislação moderna, considerada uma das mais completas do mundo, e a aplicação do CTB, juntamente com as resoluções, deliberações, portarias do CONTRAN, DETRAN garantem, quando cumpridos fielmente a segurança pública, a salubridade pública e a saúde pública, não somente aos pedestres e usuários das vias de circulação terrestres, abertas à circulação, mas para a sociedade como um todo.

Por exemplo, quando um Policial Militar aborda um veículo e após a vistoria e consulta de documentos constata que o veículo está com seu licenciamento anual atrasado, o Policial Militar fará comunicar à infração em um auto de infração de trânsito e o CTB prevê neste caso, como medida administrativa, a remoção do veículo ao pátio permissionário. A autuação será encaminhada à autoridade de trânsito, o chefe do DETRAN (no caso de São Paulo capital) e CIRETRANS (interior do Estado de São Paulo), e este por sua aplicara ou não a multa e a recolha do veículo após análise da autuação.

As medidas administrativas são atos administrativos, de natureza restritiva, vinculados, cuja finalidade precípua são, na maior parte dos casos, servir de

instrumento para tornar viável a aplicação de uma penalidade de trânsito (caracteres instrumental e acessórios), para promover o saneamento de uma irregularidade constatada pela fiscalização, bem como eliminar fato que possa constituir interferência à livre circulação ou fator de diminuição da segurança viária; não se confundem com as penalidades de trânsito, até porque têm, com estas, como já visto, uma relação de meio-e-fim (servem, muitas vezes, como meio para garantir um fim, que é a aplicação da penalidade). Tais medidas, diversamente do que ocorre em relação às penalidades de trânsito só podem ser aplicadas por autoridade de trânsito podem ser aplicadas não só pelas autoridades de trânsito, como podem ser aplicadas pelos agentes da autoridades de trânsito.

São as medidas administrativas previstas no código de trânsito brasileiro, retenção do veículo, remoção do veículo; recolha do Certificado de Licenciamento Anual (CLA); recolha do Certificado de Registro do Veículo (CRV); recolha da Carteira Nacional de Habilitação (CNH); recolha da Permissão para Dirigir; transbordo do excesso de carga; realização de teste de dosagem alcoolemia, perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica; recolhimento de animais soltos; realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.

As medidas administrativas devem obedecer aos princípios que regem a Administração Pública e, portanto, só podem ser aplicadas quando, para a infração cometida, haja previsão no CTB. Para que seja aplicada as infrações de trânsito devem ser observados os procedimentos operacionais em cada caso específico, por exemplo, conduzir veículo sob influência de álcool, ou seja, com dosagem acima da permitida pelo dispositivo legal, conforme o artigo 165 do CTB.

“Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: [\(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008\)](#)

Infração - gravíssima; [\(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008\)](#)

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; [\(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008\)](#)

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. ([Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008](#))

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277 “.

O dispositivo legal [CTB] prevê como medida administrativa, a retenção do veículo até que seja apresentado um condutor habilitado que esteja em condições de dirigir, não estando este condutor, principalmente, sob influência de álcool, caso o infrator não apresente um condutor habilitado que esteja em condições, o agente de trânsito, responsável pela abordagem e aplicação da autuação deverá realizar a remoção do veículo até o pátio permissionário, lavrando o auto de recolha do respectivo veículo.

Com relação as medidas administrativas, são obrigatórias a aplicação destas, quando previstas no texto legal [CTB], para a infração constatada, somente não será aplicada a medida administrativa, se não houver previsão, ou se, quando houver a previsão desta, ocorrer absoluta impossibilidade de execução, devendo estar tudo devidamente fundamentada. Porém, a lavratura do auto de infração deverá ser feito pela agente, mesmo quando observado o item acima exposto, em caso que por um caso fortuito, devidamente e legalmente justificado pelo agente, não for aplicada a medida administrativa, havendo o cometimento da infração de trânsito pelo condutor, este agente deverá realizar a lavratura do auto de infração, comunicando à autoridade de trânsito a desobediência as normas de trânsito.

Portanto, só para concluirmos, há casos em que o Código de Trânsito prevê penalidade e medida administrativas, há outros casos que não, o código prevê somente a penalidade. Um exemplo é o artigo 166 do Código de trânsito Brasileiro este por sua vez prevê somente a penalidade, como podemos observar abaixo, que é a aplicação da multa pela autoridade de trânsito, se o agente de trânsito, realizar uma abordagem a um condutor que esteja nas condições referidas no dispositivo legal abaixo citado, ele lavrará o auto de infração comunicando à autoridade de transito a irregularidade, e este por sua vez analisará aquele auto de infração e verificará se aplicara ou não a multa no condutor [infrator].

“Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa”.

Porém, existem artigos no Código de Trânsito Brasileiro que colocam, além da penalidade, também a medida administrativa, por exemplo o artigo 168 do Código de Trânsito Brasileiro:

“Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Um exemplo são as “famosas cadeirinhas”, digamos que um agente de trânsito na realização da fiscalização de veículos depare com um veículo e o condutor esteja transportando uma criança de 3 anos de idade, que deveria estar sendo transportada em uma cadeira para criança no banco traseiro, no banco da frente do veículo desrespeitando a normas vigentes no Código de trânsito Brasileiro, o agente além da lavratura do auto de infração de trânsito, deverá neste caso se o condutor do veículo não sanar a irregularidade no local, ou seja, providenciar a cadeirinha, o agente deverá recolher o CLA (certificado de licenciamento anual) ou o CRLV (certificado de registro e licenciamento do veículo), encaminhando posteriormente a autuação e o certificado de recolha com o respectivo documento ao DETRAN se for na capital paulista) ou CIRETRAN (no interior do Estado).

2.DAS PRINCIPAIS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

2.1.CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E AS RESOLUÇÕES DO CONTRAN

O atual Código de Trânsito Brasileiro revogou o antigo Código Nacional de Trânsito, porém várias foram as leis que alteraram o Código de Trânsito Brasileiro. O Código de Trânsito Brasileiro costuma ser modificado por diversas resoluções, porém não deveria ser assim, as resoluções somente deveriam completar a legislação e não alterá-la. Porém, há muitos casos em que as Resoluções do CONTRAN modificam, literalmente o CTB.

O Código de trânsito Brasileiro, é regido por diversos princípios, entre eles citamos o principal que é o princípio de proteção prioritária a vida, conforme especifica os artigos 1º, §5º e artigo 269, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro.

“Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.”

“Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.”

Portanto, o Código de Trânsito Brasileiro, não visa arrecadação de fundos para o estado ou nem punição de condutores que cometem infrações de trânsito, visa sim garantir a integridade física do cidadão.

O artigo 1º, § 1º do CTB, conceitua o que é trânsito portanto, trânsito, segundo o Código de Trânsito Brasileiro é: Art 1º, § 1º do CTB: **“Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos,**

conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga". Ou seja a simples utilização das vias de circulação sejam elas rurais, ou urbanas já já é considerado trânsito. Por exemplo, um carroceiro que transporta objetos para um sítio, na zona rural, de acordo com o CTB, conceitua como trânsito, estando ele sujeito a aplicação do Código de Trânsito Brasileiro. Só lembrando que o CTB, não tem por finalidade punir um condutor que comete uma infração de trânsito, e sim tem por objetivo educá-lo de forma que este[condutor, infrator], não venha a cometer novamente a mesma infração, protegendo assim o bem maior tutelado que é a vida, pois evitando o cometimento de infrações o Código de Trânsito Brasileiro evita a ocorrência de acidentes por usuários das vias de circulação terrestres.

O artigo 2º do CTB no seu parágrafo único, dá outras classificações para os locais de aplicação do CTB:

"Art. 2º. São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas."

De acordo com o código qualquer lugar onde tenha via terrestre, aplica-se o CTB, um exemplo, os condomínios fechados, aqueles condomínios autônomos, também estão sujeitos ao CTB, complementando, condomínios autônomos são aqueles formados por casas, os condomínios verticais, pois há vias abertas nestes condomínios.

Para efeitos do Código de trânsito Brasileiro, não são considerados vias terrestres, pátios internos de quartéis (pois estes estão sujeitos a legislações próprias), os estabelecimentos comerciais, como estacionamento de shopping centers, supermercados e outros, postos de gasolinas. O outros estabelecimentos que não

são considerados “de livre acesso”, aqueles que por qualquer motivo podem ser fechados não permitindo a entrada de pessoas.

2.2. DA CLASSIFICAÇÃO DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

As infrações de trânsito estão classificadas no artigo 161, do CTB:

As infrações são consideradas como a inobservância do Código de Trânsito Brasileiro, desde que a conduta inobservada esteja prevista dos artigos 162 ao 255 do CTB. Por exemplo, o Código de Trânsito, nas suas disposições preliminares, explica que todo motorista ter atenção ao conduzir seu veículo, inclusive ter atenção ao abrir a porta, tanto do passageiro, quanto do condutor, porém não existe nenhuma infração de trânsito para o condutor ou passageiro que abre a porta do veículo sem prestar a atenção na via e causa um acidente. Concluímos então que as infrações de trânsito devem estar tipificadas no código de trânsito brasileiro.

As medidas administrativas, são aquelas previstas no artigo 260 do CTB, são aplicadas pela autoridade de trânsito e seus agentes nas esferas de suas atribuições, competências e circunscrições. Por exemplo, o agente de trânsito, autua e remove um veículo cujo condutor ou o veículo estejam irregulares. A autoridade de trânsito no caso do mesmo veículo, multa e recolhe o veículo.

O capítulo III, do artigo 26 ao artigo 67 do CTB, referem-se as normas gerais de circulação e conduta, mais claramente, ao comportamento ideal do condutor. O Capítulo XV, refere-se as infrações e suas consequências. Só acrescentando que os capítulos III e XV se interagem.

2.3. DO AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

Com relação ao auto de infração, este por sua vez não é uma medida administrativa, é um ato administrativo, e tem por finalidade documentar a prática de uma infração de trânsito. Para concluir acrescentamos que existem duas esferas de competência na aplicação das autuações de trânsito, um estadual, existindo um total de 63

infrações, sendo estas infrações toas referentes, em regra geral, a condutores, documentação, além do ato de permitir, entregar ou confiar a direção de veículos automotores. A segunda esfera é a esfera municipal, totalizando 164, infrações de trânsito, todas aquelas relacionadas com circulação, parada e estacionamento.

Para que um agente de trânsito, por exemplo a polícia militar, realize autuações em ambas as esferas, é necessária a existência de um convênio por parte dos órgãos executivos responsáveis, por exemplo em um município a polícia militar só poderá atuar se houver convênio entre o batalhão responsável e o município de atuação. A mesma coisa ocorre na esfera estadual, porém, no caso do estado de São Paulo, o fato da Polícia Militar e o DETRAN pertencerem à mesma secretaria extingue a necessidade do convênio pelo fato das duas instituições pertencerem a mesma pasta do Governo Estadual.

2.4. DA INTEGRAÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Para que exista integração entre municípios e o sistema nacional de trânsito, é importante conter os requisitos previstos no artigo 24 do CTB e também na resolução 296/08 (em anexos).

“Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.”

Com relação aos agentes de trânsitos, estes podem ser tanto Policiais Militares, como agentes civis credenciados para exercer a atividade de fiscalização de trânsito pelo CONTRAN e DETRAN. Há uma exceção com relação quanto as guardas civis municipais, é muito comum existirem municípios em que estas guardas agem como agentes fiscalizadores de trânsito, porém, elas não podem atuar como agente de

trânsito, pois as guardas possuem competência própria conforme estabelece o texto constitucional, Constituição Federal de 1988, no seu artigo 144, § 8º.

“Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

§ 8º - Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.”

2.5. ALGUMAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

2.5.1. Da Embriaguez ao Volante:

“Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: [\(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008\)](#)

Infração - gravíssima; [\(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008\)](#)

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; [\(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008\)](#)

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. [\(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008\).](#)”

Para o cometimento desta infração será necessário que o condutor do veículo esteja sob influência de bebida alcoólica. Só observando que o condutor que por exemplo se envolve em acidente de trânsito, deverá ser fiscalizado, no que tange a ingestão de bebida alcoólica. Se o condutor após a fiscalização tiver o nível de dosagem alcoólica em seu sangue referente a 0,14MG/L até 0,33 MG/L, este cometerá a infração de trânsito prevista no artigo 165 do CTB, porém, se o nível de dosagem alcoólica ultrapassar 0,33MG/L (sangue), este condutor comete o crime previsto no artigo 306 do CTB, como veremos posteriormente. No caso de um condutor embriago que é surpreendido na condução de um veículo automotor durante uma

fiscalização de trânsito, este por sua vez não é obrigado realizar o texto do etilômetro ou "bafômetro" como é popularmente conhecido, porém este condutor será conduzido na presença da autoridade de polícia judiciária, o delegado da Polícia Civil, onde fará o exame médico.

Lembrando que de acordo com o artigo 165 do CTB, a penalidade para o condutor que for fiscalizado e na fiscalização for constatado que ele está embriagado é multa, além da medida administrativa da recolhida do veículo, caso não apareça um condutor habilitado para conduzir o veículo. Só reforçando, o condutor fiscalizado não será autuado se somente fizer o exame do etilômetro, se o condutor mostrar sinais aparentes de embriagues, como por exemplo, olhos vermelhos, o hálito exalando álcool, estar agressivo, confuso, sem equilíbrio, neste caso poderá o agente de trânsito, que estiver realizando a fiscalização lançar esses sinais aparentes em documento específico, como por exemplo o BOPM (boletim de ocorrência da polícia militar), valendo este para efeito da realização da autuação.

O artigo 166, do CTB, refere-se ao simples fato de entregar o veículo ao condutor que tenha ingerido bebida alcoólica e esta esteja em um nível acima do permitido em lei, neste caso, para que configure a autuação, o proprietário do veículo tem que estar ao lado do condutor, de maneira que este tenha colaborado e permitido que o condutor do veículo cometesse a infração de trânsito

"Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa."

É bom acrescentar que substâncias entorpecentes, como maconha, cocaína, o crack, apesar de substâncias ilícitas que causam dependência e perigo de morte na condução de veículos automotores, por não terem um exame específico não podem ser enquadradas nos artigos acima descritos pelo fato não haver como provar que estas foram ingeridas. A legislação deixa um vácuo, não abrangendo a utilização de

substâncias entorpecentes, “drogas”, portanto, não há como autuar condutor de veículo que tenha sido fiscalizado e tenha utilizado estas substâncias.

2.5.2. Infrações Referentes a Utilização do Cinto de Segurança e as Normas de Segurança

“Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.”

Não é preciso falar que a utilização do cinto de segurança é de real importância, pois este equipamento é imprescindível quando a evitar mortes em casos de acidentes ou colisões de veículos. O cinto de é obrigatório, sendo a sua utilização elencada no CTB, tanto para condutores quanto passageiros de veículos automotores. Só existem alguns casos em que a utilização do cinto de segurança não é obrigatório, sendo vedado a sua utilização em ônibus, micro-ônibus, veículos que peritam que passageiros sejam transportados em pé e veículos bélicos.

É importante ressaltar que, nos casos em que o Código de Trânsito Brasileiro não obriga a utilização do cinto de segurança, cabe ressaltar que o cinto de segurança é de extrema importância, não visando apenas os aspectos da multa pela sua não utilização, e sim o aspecto de segurança dos ocupantes do veículo em questão.

Existe a questão de veículos que não possuem o cinto de segurança, esses veículos também estão sujeitos as regras do CTB, porém não no mesmo artigo 167, do CTB e sim no artigo 230, inciso IX.

“Art. 230. Conduzir o veículo:

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

O simples fato do veículo não possuir o cinto de segurança não exime seu proprietário, neste caso, da autuação, pois pelo Código de Trânsito Brasileiro, todos

os veículos devem ter seus equipamentos obrigatórios em plenas condições de utilização. Esclarecendo que o objetivo do CTB, não é simplesmente punir o infrator, e sim, educá-lo, evitar que a simples prática de um delito se torne algo grave e impotencial a sociedade.

Se tratando de condução e transporte de passageiros com segurança, devemos colocar a utilização por parte dos proprietários e condutores de veículos das famosas cadeirinhas. As cadeirinhas evitam que no caso de uma freada brusca ou mesmo uma colisão uma criança que esteja apenas no banco de trás seja arremessada para a frente do veículo, ou mesmo uma criança em idade inferior a sete anos presa somente com o cinto de segurança se torne um "objeto impotencial", no caso de uma suposto acidente com o veículo. O artigo 168, do CTB, é utilizado para condutores que desrespeitam as normas de trânsito, transportando criança menores de sete anos no banco de trás do veículo sem equipamentos obrigatórios.

"Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada."

Só acrescentando, a exemplo, nos casos em que veículos, não possuam banco traseiros pra transporte de cargas , não se justifica o transporte de crianças nos bancos dianteiros.

O Código de Trânsito Brasileiro, tem como objetivo principalmente a preservação das vida, e os artigos visam garantir a segurança de condutores, passageiros e pedestres. Por isso, quando um infrator é autuado por descumprir as regras previstas no CTB, ele não esta sofrendo uma punição, mas de certa forma, as penalidade e medidas administrativas visam garantir o bem estar social, garantindo com as referidas medida[penalidades e medidas administrativas] que o condutor não venha repetir aquele ato, ou seja o descumprimento das normas de trânsito.

Com relação a segurança de menores, é vedado o transporte de crianças menores de sete anos em motocicletas. Neste caso o Código quer garantir a segurança da criança, sabendo que até por condições físicas uma criança menor de sete anos não dota de segurança suficientes quando conduzidas em um banco traseiro ou mesmo no tanque de uma motocicleta.

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;”

O artigo 169 do CTB elenca no seu texto com relação a dirigir veículos sem os cuidados indispensáveis para a segurança do trânsito. Por exemplo, uma mulher que conduz seu veículo, e durante o trajeto passa maquiagem em seu rosto, colocando em risco sua própria vida e a segurança de terceiro. Porém devemos observar que existem infrações de trânsito se tornam similares porém não se enquadram no mesmo artigo, como por exemplo uma pessoa que fala ao telefone celular enquanto dirige seu veículo, artigo 252, inc VI do CTB, apesar desta pessoa estar desatenta na condução do seu veículo, não se pode aplicar o artigo 169 do CTB, e sim deve-se o agente que constatar a infração por parte do condutor aplicar a autuação específica para este caso.

Lembrando que não podemos falar em duas autuações de trânsito neste caso, somente uma, porém, a aplicação das respectivas autuações para cada caso concreto visa coibir uma nova prática da infração pelo condutor e também evitar que um condutor desatento na direção do seu veículo cause um acidente grave de trânsito causando prejuízo a sua vida e a vida de terceiros.

2.5.3. Das Competições não Autorizadas com Veículos e das Manobras Perigosas com Veículos Automotores

Visando garantir a proteção da vida dos condutores e de terceiros, o legislador coloca os artigos abaixo que apesar de serem semelhantes no texto legal, se diferenciam quanto a interpretação. No primeiro o legislador refere a competições esportivas com veículos, "corridas", não autorizadas, o que permite ao agente quando verificado a constatação de ilícito aplicar o dispositivo legal de forma a garantir a segurança dos usuários da via.

É bom ressaltar que este artigo aplica tanto aos condutores dos veículos quanto aos promotores dos eventos, se houverem, porém, como prevê o CTB, todas as normas de trânsito se aplicam quando há irregularidade e desrespeito as normas do CTB se estas cometidas em via pública, ou seja, nas áreas de atuação do Código de Trânsito Brasileiros [vias terrestres].

"Art. 174. Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes."

O outro dispositivo legal [art 175 do CTB] abrange as manobras perigosas propriamente ditas como, "cavalo de pau", "zerinho", "arrastamento de pneus" e outras manobras perigosas, quando essa não são organizadas. Só lembrando que essas manobras quando constatadas pelo agente de trânsito, além da infração de trânsito são consideradas crime de trânsito, quando o condutor colocar em risco a vida de terceiros.

“Art. 175. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.”

3. DOS CRIMES DE TRÂNSITO

3.1. DA CLASSIFICAÇÃO DOS CRIMES DE TRÂNSITO

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

Os crimes de trânsito em espécie estão previstos essencialmente no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), do artigo 302 ao 312, aonde são previstas diversas condutas típicas, tais como o homicídio culposo e a lesão corporal culposa à direção de veículo automotor, a condução de veículo sobre a influência de álcool, a participação em competição não autorizada em via pública, dentre outras.

Diante desta explanação iremos citar algumas condutas criminosas na condução de veículo automotor, para melhor esclarecer este trabalho. Embora o Código de Trânsito Brasileiro tenha inserido onze tipos penais em nosso ordenamento jurídico, limitaremos o objeto deste estudo apenas a alguns tipos penais, não que estes sejam considerados os mais importantes ou mais graves, porém, estes serão analisados por se condicionarem aos crimes de trânsitos mais comuns e de maior facilidade na sua elucidação.

Portanto, faremos uma explanação nos tipos previstos nos artigos artigos 302 (homicídio culposo) e 303 (lesão corporal culposa), haja vista que, por se tratarem de crimes contra a vida, geram um sentimento maior de repulsa e desaprovação pela sociedade, e no artigo, 306 (influência de álcool), por se tratar de um crime muito comum, cometido entre os condutores de veículos automotores e causa a terceiros, a pedestres e ao próprio condutor.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997) inovou no sistema penal brasileiro, ao trazer uma seção que enumera os crimes de trânsito em espécie (artigos 302 a 312). Destes novos tipos penais, destacam-se dois, por se tratarem de importantes crimes já capitulados no Código Penal, mas agora qualificados pela nota específica de serem cometidos "na direção de veículo automotor". São eles o homicídio culposo (art.303) e a lesão corporal culposa (art. 303).

Com isso, o legislador dividiu o homicídio culposo em dois tipos distintos, um primitivo e outro dele derivado, cada qual com pena própria: o homicídio culposo "normal" (CP, art. 121, §§3º a 5º) e uma nova espécie de homicídio culposo, qualificado por ser praticado "na direção de veículo automotor" (CTB, artigo 302). O mesmo ocorreu com o delito de lesão corporal culposa, que passou a ter um tipo "normal" (CP, art. 129, §6º) e um novo tipo qualificado (CTB, art. 303). Objeto jurídico, tipos objetivo e subjetivo

O caput do art.302 do CTB dispõe: "Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor". A pena é mais severa que a do homicídio "normal", que é de detenção, de 1 a 3 anos. Analogamente, diz o art. 303 do CTB: "Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor". No crime previsto no CP, a pena continua sendo de detenção, de 2 meses a 1 ano.

O conceito de veículo automotor é dado pelo Anexo I Do CTB: "Todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas". Não se incluem neste conceito os veículos

de propulsão humana (bicicletas, patinetes) e animal (carroças, animais), bem como os que não utilizam vias terrestres (embarcações em geral, aeronaves).

As novas regras não são aplicáveis a qualquer delito ocorrido no trânsito, mas tão somente para os cometidos "na direção de veículo automotor". Assim, se um pedestre ou ciclista provoque um acidente de trânsito, no qual um motociclista saia gravemente ferido, o agente responde pelas penas do CP, e não do CTB.

.Ambos os casos de homicídio culposo têm o mesmo objeto jurídico (a vida humana), o mesmo tipo objetivo (matar alguém) e o mesmo tipo subjetivo (culpa). A diferença reside somente no fato de que o homicídio culposo do CBT possui um elemento normativo, especializante de modo ("na direção de veículo automotor") que, por força do princípio da especialidade, prevalece caso o fato típico ocorra nestas circunstâncias. Enquanto isso, o homicídio do CP permanece como tipo penal de forma livre. Algo semelhante ocorre com o delito de lesão corporal, em que ambos os casos o objeto jurídico é a incolumidade física.

Acrescente-se que a criação destas duas figuras culposas qualificadas no CTB constitui uma derrota dos militantes da possibilidade da incidência do dolo eventual nos crimes de trânsito, que perderam uma boa oportunidade de verem sua teoria respaldada em lei. O CTB, embora tenha inovado ao enumerar os crimes de trânsito, fixando-lhes penas severas, não reconheceu as figuras típicas de homicídio e lesão corporal culposos praticados com dolo eventual.

Tanto no art.302 como no 303 do CTB, não só foi aumentada a duração da pena privativa de liberdade em relação ao tipo simples do CP, como também foi cominada, de forma cumulativa, uma nova pena restritiva de direitos ("suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor"). Esta pena atinge tanto as pessoas que já possuem permissão ou habilitação para dirigir, que ficam com este direito suspenso, como as que ainda não possuem permissão para dirigir, que ficam proibidas de obtê-la. O art. 293 do CBT determina que esta restrição terá duração de 2 meses a 5 anos, e que este prazo não será contado enquanto o sentenciado estiver recolhido a estabelecimento prisional.

Na verdade, não houve inovação. Anteriormente ao CTB, já existia pena restritiva de direitos semelhante no CP, insculpida no seu art. 47, III ("suspensão de autorização ou de habilitação para dirigir veículo"). E o art. 57 do CP já previa que "a pena de interdição, prevista no inciso III do art. 47 deste Código, aplica-se aos crimes culposos de trânsito". Ou seja, o que houve foi apenas a delimitação das condições

em que será imposta tal pena, pois ela já existia como pena acessória obrigatória nos crimes de trânsito.

3.2.CAUSAS DE AUMENTO DE PENA

Os parágrafos únicos dos dois artigos em comento estabelecem que "a pena é aumentada de um terço à metade", se o agente se enquadrar em alguma das quatro circunstâncias enumeradas, a saber: I) não possuir permissão ou habilitação para dirigir; II) ser cometido o crime sobre a faixa de pedestres ou na calçada; III) deixar de prestar socorro à vítima, quando possível fazê-lo sem risco pessoal; IV) ser cometido o crime quando estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros, no exercício de sua profissão ou atividade. Trata-se de causas de aumento da pena, específicas para os delitos em análise.

Aliás, a terceira delas ("deixar de prestar imediato socorro à vítima") já era prevista como causa de aumento de pena em um terço nas formas culposas de homicídio e de lesão corporal do CP (art. 121, §4º c/c 129, §7º), mas, em virtude do princípio da especialidade, prevalece a nova norma do CTB para os crimes de trânsito.

3.3. COMPETÊNCIA DOS JUIZADO ESPECIAIS CRIMINAIS

O art. 61 da Lei nº. 9.099/95 diz que os Juizados Especiais Criminais são competentes para os delitos de menor potencial ofensivo, assim considerados aqueles cuja pena máxima não seja superior a um ano. Assim, o homicídio de trânsito continua excluído da competência dos Juizados Especiais, pois sua pena máxima é de 4 anos (pelo CP, eram 3 anos).

Quanto ao crime de lesão corporal culposa no trânsito, a pena máxima passou de 1 para 2 anos, logo também ficou excluído da competência dos Juizados. Contudo, o art. 291, parágrafo único, do CTB admitiu, em enumeração exaustiva, que se lhe aplicassem alguns institutos típicos dos Juizados Especiais, previstos em três artigos da Lei nº. 9.099/95. São eles: arts. 74 (composição dos danos civis), 76 (transação penal) e 88 (ação penal pública condicionada a representação do ofendido).

3.4. ALGUNS CRIMES DE TRÂNSITO EM ESPÉCIE

3.4.1. Homicídio Culposo na Direção de Veículo Automotor

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

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

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

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

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

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

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997) inovou no sistema penal brasileiro, ao trazer uma seção que enumera os crimes de trânsito em espécie (arts. 302 a 312). Destes novos tipos penais, destacam-se dois, por se tratarem de importantes crimes já capitulados no Código Penal, mas agora qualificados pela nota específica de serem cometidos "na direção de veículo automotor". São eles o homicídio culposo (art. 302) e a lesão corporal culposa (art. 303).

Com isso, o legislador dividiu o homicídio culposo em dois tipos distintos, um primitivo e outro dele derivado, cada qual com pena própria: o homicídio culposo "normal" (CP, art. 121, §§3º a 5º) e uma nova espécie de homicídio culposo, qualificado por ser praticado "na direção de veículo automotor" (CTB, art. 302). O mesmo ocorreu com o delito de lesão corporal culposa, que passou a ter um tipo "normal" (CP, art. 129, §6º) e um novo tipo qualificado (CTB, art. 303).

O conceito de veículo automotor é dado pelo Anexo I do CTB: "Todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas". Não se incluem neste conceito os veículos de propulsão humana (bicicletas, patinetes) e animal (carroças, animais), bem como os que não utilizam vias terrestres (embarcações em geral, aeronaves).

As novas regras não são aplicáveis a qualquer delito ocorrido no trânsito, mas tão somente para os cometidos "na direção de veículo automotor". Assim, se um pedestre ou ciclista provoque um acidente de trânsito, no qual um motociclista saia gravemente ferido, o agente responde pelas penas do CP, e não do CTB (1).

Ambos os casos de homicídio culposo têm o mesmo objeto jurídico (a vida humana), o mesmo tipo objetivo (matar alguém) e o mesmo tipo subjetivo (culpa). A diferença reside somente no fato de que o homicídio culposo do CBT possui um elemento normativo, especializante de modo ("na direção de veículo automotor") que, por força do princípio da especialidade, prevalece caso o fato típico ocorra nestas circunstâncias. Enquanto isso, o homicídio do CP permanece como tipo penal de forma livre. Algo semelhante ocorre com o delito de lesão corporal, em que ambos os casos o objeto jurídico é a incolumidade física.

3.4.2. Lesão Corporal Culposa na Direção de Veículo Automotor

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

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

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

Aspecto criticado e polêmico da incriminação da lesão corporal culposa de trânsito é acerca da dosimetria de sua pena *in abstracto* porque ela acaba ultrapassando a pena da lesão corporal simples praticada 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 n.º 9.099/95, esse crime depende de representação do ofendido, independentemente da gravidade das lesões causadas na vítimas. Por fim, a Lei n.º 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.

3.4.3. Da Embriaguez ao Volante

“Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008) Regulamento.

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

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.(Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008).

A Lei 11.705/08 conferiu nova redação ao artigo 306, CTB, que prevê o crime de embriaguez ao volante. Doravante a lei considera como crime a simples conduta de conduzir veículo automotor, na via pública, em duas situações:

- a)Estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 decigramas;
- b)Estando sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

A antiga redação do dispositivo também falava em condução de "veículo automotor, na via pública". Nesse aspecto não houve mudança. A definição de "veículo automotor" segue sendo localizada no Anexo I, intitulado "Dos conceitos e das definições". Também o ambiente da conduta deve ser as "vias públicas", de forma que se a direção embriagada acontece em local particular, sem nem mesmo acesso

ao público, não se configura a infração. Uma primeira alteração relevante se passa na situação de embriaguez por álcool. Antes a lei incriminava a direção "sob influência de álcool", sem determinar um grau específico de concentração de álcool no sangue. Agora, quando da ebriedade por álcool, exige a lei, para que o crime se perfeça, a comprovação de ao menos 6 decigramas de álcool por litro de sangue, ocasionando perigo na condução de veículos automotores.

Não obstante, o quadro se modifica drasticamente após a Lei 11.705/08, pois que, no caso do álcool, não faz mais menção à simples "influência" como outrora. Exige agora a lei, para a comprovação da ebriedade, a constatação de uma determinada concentração de álcool por litro de sangue (0,6 g/l).

Hoje não resta dúvida de que somente a comprovação da referida concentração por meio de exames periciais e testes legalmente previstos ensejará a responsabilização criminal.

É importante perceber que a questão do motorista sob efeito de álcool tem distinto tratamento no âmbito administrativo e no penal. Na seara administrativa o legislador é mais rigoroso, impondo uma tolerância menor na concentração de álcool por litro de sangue, ensejando assim a infração ao artigo 165, CTB pelo motorista (vide art. 276, CTB e art. 1º do Decreto 6488/08). Eventuais margens de tolerância e os casos especiais em que sejam admitidas estão por ser definidas pelo Contran e pelo Ministério da Saúde, sendo que, provisoriamente, acata-se uma margem de tolerância para todos os casos da ordem de 0,2g/l (vide art. 1º, §§ 1º a 3º, do Decreto 6488/08).

Já no campo penal somente configura crime a conduta daquele que dirige sob efeito de álcool, mas com a concentração de 0,6 g/l de sangue ou mais. [06]

Para a comprovação de infração ao artigo 306 do CTB, devido ao álcool, mister se faz atualmente o exame químico – toxicológico de sangue e/ou o teste por aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), ou seja, exames e testes que determinam com segurança a taxa de alcoolemia, cujas respectivas equivalências estão definidas no artigo 206, 2º, I e II, do Decreto 6488/08, nos termos do artigo 306, Parágrafo Único, CTB.

3.4.4. Disputa ou Corrida Automobilística em Via Pública sem a Devida Permissão "RACHA"

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada:

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

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.

5.CONCLUSÃO

Vários são os tipos de infrações cometidas no trânsito. Todavia, determinadas infrações têm altos índices de ocorrência. Isso denota a necessidade de educação e orientação específicas, voltadas para a mudança de comportamentos e a consequente diminuição desses tipos de infrações.

A maioria das infrações estão relacionadas, basicamente, ao desrespeito à sinalização e ao estacionamento inadequado, com grande prejuízo para a fluidez e para a segurança do trânsito. Além destes, outros comportamentos inadequados são também muito comuns e geram problemas de trânsito.

Pesquisando e estudando os problemas a serem eliminados, existem muitos trabalhos desenvolvidos por diversos órgãos, entre eles Denatran, Contran, Detran, Polícia Militar, Polícia Civil, CETs e outros no sentido de conscientizar a população da necessidade de adquirir e aperfeiçoar comportamentos adequados. O objetivo principal de todo trabalho desenvolvido é melhorar as condições de segurança e conforto para o elemento principal do trânsito, ou seja o homem. Tanto o pedestre

como o motorista, amador ou profissional, necessita conduzir-se em segurança. Entretanto, nenhum trabalho desenvolvido encontra resultado positivo, se não existir um esforço de cada um de nós, no sentido de compreender os objetivos e mudar de atitudes incorretas e imprudentes, para outras, mais conscientes e adequadas. O resultado do esforço de cada indivíduo será, sem dúvida, a melhoria do trânsito como um todo, bem como uma maior segurança para motoristas e fluidez.

Somente com um elevado espírito de respeito à própria vida e à dos semelhantes, expressado através de atitudes conscientes de respeito à sinalização, prudência ao se conduzir, tanto na condição de pedestre, como na de motorista, chegar-se-á a um benefício maior, para todos, e à solução dos grandes problemas do trânsito. Para haver uma preparação de comportamentos e atitudes adequadas ao trânsito é preciso conhecê-lo integralmente; conhecer a legislação. Conhecer seus elementos e a interdependência entre eles. É preciso, antes de mais nada, entender o trânsito. O trânsito da cidade grande, o trânsito de qualquer cidade, seus elementos: a via, o veículo e o homem, a via criada para o veículo que o homem utiliza e do qual necessita.

A via varia de características: estreita ou larga, para maior ou menor velocidade. Cada via é sinalizada de acordo com suas características e utilização, a fim de garantir a segurança de seus usuários. A sinalização deve, portanto, ser entendida e respeitada, de modo a oferecer segurança e tranquilidade para todos. Entretanto, a sinalização não garante, por si só, a segurança necessária ao trânsito, pois outros aspectos influem para que esta seja maior ou menor, como por exemplo as condições do tempo. A chuva, que torna as pistas escorregadias, propiciando derrapagens e dificultando frenagens. A neblina, que prejudica a visibilidade de pedestres, de veículos e da sinalização, facilitando a ocorrência de acidentes de tipos variados.

Considerando estes fatores, o comportamento de cada um deve ser adequado às situações diversas e imprevistas da via. Cuidado, atenção, comportamento responsável, coerente com cada situação, são necessários. A via, em princípio, é estática. Quem a movimenta são os veículos e pedestres.

1.O Veículo

Grande, pequeno, de passeio ou transporte, mais ou menos veloz, de maior ou menor potência, o veículo, sem nenhuma dúvida, é de grande utilidade. Encurta distâncias, traz conforto, conduz a todos, facilita a vida. Em princípio traz consigo

recursos de segurança determinados por normas internacionais. Todavia, esses recursos devem ser mantidos, periodicamente, por seus responsáveis. Falhas mecânicas

podem ocorrer e causar acidentes, às vezes inesperados e, por vezes, graves ou trágicos. Freios em mau estado, amortecedores gastos, pneus carecas, luzes queimadas são responsáveis por muitos acidentes. A possibilidade de acidentes aumenta se, aliadas ao mau estado do veículo, adquirem condições menos seguras da via, tais como pistas derrapantes, má visibilidade, ou, ainda, a irresponsabilidade do desrespeito à sinalização.

Aqui, deve-se lembrar também que, com relação ao veículo, cada um tem responsabilidade de mantê-lo e utilizá-lo adequadamente. Assim é que, todo condutor deve estar educado para tanto. Em princípio, a via e o veículo formam algo estático, não se movimentam por si só, não trazem perigo e não causam acidentes. Consideradas as características de ambos, respeitados os cuidados e a obediência às suas normas de segurança, são necessários e úteis. Por outro lado, dependendo da forma como são utilizados pelo homem, podem tornar-se perigosos.

2. O Homem

O principal elemento do trânsito, motorista ou pedestre, o homem é o elemento básico do trânsito, o agente do sistema. Responsável pelo seu bom ou mau funcionamento, é o único elemento que raciocina, pensa, decide e age. É o elemento determinante, na maioria das situações. O homem é um ser social e deve estar integrado a adaptado ao funcionamento da sociedade, com seus hábitos, costumes, valores, normas, e regras a obedecer. A sociedade do trânsito. O trânsito, parte integrante da vida social. Milhares ou milhões de pessoas que vão e vem, porque têm necessidade de locomoção. Pessoas desconhecidas que se cruzam, características por várias diferenças individuais, mas que se igualam pela obrigatoriedade de obedecer às normas, regras e leis determinadas para o bem de todos. Nesse sentido, todos têm seus direitos, mas cada um por si tem o seu dever a cumprir.

Sendo o trânsito parte integrante da vida social e considerando que; no nível social o homem deve estar adaptado através de comportamentos adequados; o homem é o agente do sistema trânsito; e a cada dia o índice de acidentes aumenta e se agrava, trazendo consequências mais sérias. Torna-se necessária uma revisão individual de comportamentos, para uma consciência coletiva do que deve ser incorporado, em

termos de postura, na convivência social no trânsito. Assim, como a via e o veículo impõem condições para o seu uso adequado, o homem, como elemento agente, deve possuir requisitos imprescindíveis para conduzir-se no trânsito. Se o pedestre utilizar recursos e respeitar normas de segurança. Se o motorista compreender que vários são os requisitos para uma adequada postura, tais como; habilitação para conduzir veículos; respeito à sinalização de regulamentação e advertência; considerar condições físicas e emocionais próprias, entendendo que a fadiga, a ingestão de álcool ou remédios e a tensão nervosa prejudicam a habilidade e os reflexos do condutor; agir sempre com prudência e responsabilidade e, mais ainda, em situações adversas e Respeitar os limites de velocidade. Agir socialmente em relação aos demais veículos e pedestres deve ser uma constante no comportamento de cada um, pois o homem, ainda que considerada sua individualidade, é um ser social. Vivendo em sociedade, é influenciado pelo ambiente em que vive e seu comportamento individual deve se basear não só nos usos, hábitos e costumes pessoais ou grupais, mas, principalmente, nas normas e regras determinadas pela sociedade.

O grau de adaptação do indivíduo à sociedade é proporcional à incorporação de comportamentos aceitos e à obediência a normas e regras estabelecidas, de forma a ser preparado para um convívio social adequado. A medida que cada indivíduo torna-se mais socializado, conscientizando-se da importância e necessidade de obedecer a normas e regras determinadas, integra-se melhor à sociedade e esta fica beneficiada por maior equilíbrio. O processo de preparar o indivíduo para o convívio social coerente é a educação, a qual é desencadeada em vários níveis: a família, a escola, os grupos sociais e as autoridades. Consideradas as características de cada um dos níveis em que se processa, a educação visa o bem comum a partir do comportamento individual. Este é o ponto de partida para a determinação de regras e normas sociais e para o estabelecimento de direitos e deveres comuns a todos.

3.Trânsito: decorrência da necessidade de locomoção de todos e, portanto, integrante da vida social. Trânsito: normas e regras a serem obedecidas. Infração de Trânsito: desrespeito às leis estabelecidas. Acidentes: prejuízos morais e materiais, invalidez, mortes, Danos à sociedade. Educação de Trânsito: uma necessidade.

REFERÊNCIAS (BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS)

ARAUJO, Júlyver Modesto de. **Trânsito Reflexões Jurídicas**. 1^o ed. São Paulo: Letras Jurídicas, 2011.

BRASIL. Código Penal Atualizado até 2002. (legislação brasileira).

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

CAPEZ, Fernando, **Curso de Direito Penal**, volume 1: parte geral. 12. ed. São Paulo, Saraiva, 2008.

CRUZ, Rogério Schietti Machado. **Embriaguez ao volante: recusa a produzir prova não exclui o crime**. Disponível em www.jusnavigandi.com.br, acesso em 31.07.2008.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Aspectos Criminais do Código de Trânsito Brasileiro**. 2^aed. São Paulo: Saraiva, 1999.

JESUS, Damásio Evangelista de. **Crimes de Trânsito**. 5^a ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

LOPES, Maurício Antônio Ribeiro. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: RT, 1998.

PAZETTI, Arnaldo Luis Theodoro, **Código de Trânsito Brasileiro**. 12 ed. São Paulo: Rideel, 2010.

STOCO, Rui. **Código de Trânsito Brasileiro: disposições gerais e suas incongruências**.



Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"



Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"