

JORGIANNI MARA OLIVEIRA LIMA

**CRIMES DE TRÂNSITO E A APLICABILIDADE DA LEI Nº
11.705/2008 (LEI SECA) NO MUNICÍPIO DE PARNAÍBA-PI**

Monografia apresentada à Universidade Estadual do Piauí-UESPI, como exigência parcial, para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientadora:

Profª Dra. Maria do Rosário Pessoa Nascimento

PARNAÍBA-PI

2010



GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ
UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ – UESPI
CAMPUS PROFESSOR ALEXANDRE ALVES DE OLIVEIRA
COORDENAÇÃO DO CURSO DE DIREITO



MONOGRAFIA

CRÍMES DE TRÂNSITO E APLICABILIDADE DA LEI Nº 11.705/2008

(LEI SECA) NO MUNICÍPIO DE PARNAÍBA-PI

de

JORGIANNI MARA OLIVEIRA LIMA

Resultado: APROVADA

Professora Orientadora Maria do Rosário Pessoa Nascimento

Professora Examinadora Maria do Rosário Carvalho de Araújo

Professor Examinador Phablo Rodrigues de Oliveira

Dedico este trabalho a meu pai Jorge Luiz, exemplo de pai dedicado e trabalhador, e à minha mãe Maria das Graças, modelo de profissional, mãe cuidadosa e incentivadora.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus, Pai Todo Poderoso pelo dom da vida, pela saúde e força de vontade que Ele me deu para que eu pudesse iniciar e concluir essa etapa de minha vida.

À Universidade Estadual do Piauí – UESPI por oferecer o Curso de Bacharelado em Direito, uma vez que os cursos jurídicos são de grande importância para a formação de profissionais que defenderão a Justiça e lutarão para transformar a vida social.

Ao Professor e Coordenador do curso Dr. Mariano José Martins Lopes, pelo gerenciamento das atividades e pela atenção.

A todos os professores que fizeram parte do curso, e em especial à Prof^a. orientadora Dra. Maria do Rosário Pessoa Nascimento, pelas orientações, paciência e incentivo.

Aos amigos do curso, que me acompanharam e com quem dividi alegrias e experiências de vida pessoal e acadêmica.

A todos os meus familiares pela confiança que depositaram em mim, especialmente minha mãe, Maria das Graças, minha grande incentivadora, que esteve comigo desde o primeiro instante e que com suas sugestões me norteou nos caminhos que me ajudaram a finalizar essa jornada de auto-realização.

“A lei é como pedra bruta: tem que ser trabalhada, lapidada para exhibir por todos os ângulos sua função social harmônica.”

Eudes Quintino de Oliveira Júnior
(Promotor de Justiça)

RESUMO

O trabalho analisa os crimes de trânsito, dando maior enfoque à aplicabilidade da Lei nº 11.705/2008 (Lei Seca) que alterou o art. 306. do Código de Trânsito Brasileiro. Enfatiza o processamento do crime de dirigir sob o efeito de álcool ou outra substância psicoativa que cause dependência. Comenta sobre o número de acidentes de trânsito, muitos deles provocados pela combinação álcool – direção, com a ocorrência de danos materiais ou a morte de condutores e pedestres. Ressalta sobre o legislador que criou um mecanismo para inibir o consumo de bebida alcoólica antes de dirigir. A pesquisa esclarece os aspectos mais relevantes sobre os crimes previstos na legislação de trânsito brasileira, bem como aborda a repercussão que os acidentes de trânsito têm na sociedade e os pontos mais polêmicos da Lei nº 11.705. Também analisa o comportamento no trânsito na cidade de Parnaíba – PI e de como a Lei Seca é aplicada pelas polícias especializadas e pelo Poder Judiciário.

Palavras-Chave: trânsito, Lei Seca, embriaguez, sociedade, crime.

ABSTRACT

Our purpose is to analyze the traffic crimes, giving greater focus to the applicability of Law No. 11.705/2008 (Prohibition) which amended Art. 306. the Brazilian Traffic Code. That law brought more rigor in processing the crime of driving under the influence of alcohol or other psychoactive substance that causes addiction. Due to the large number of traffic accidents, many caused by the combination of alcohol - direction, with the occurrence of damage or death to drivers and pedestrians, the legislature created a mechanism that inhibits the consumption of alcohol before driving. The research sheds light on the aspects most relevant to the crimes defined in traffic law in Brazil, and discusses the impact that traffic accidents have on society and the most controversial points of Law No. 11 705. It also makes a meaningful analysis of the transit in the city of Parnaíba-PI and how Prohibition is applied by the specialized police and the judiciary.

Key-Words: traffic, Prohibition, drunkenness, society, crime.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
CAPÍTULO I	11
1. CRIMES DE TRÂNSITO	11
1.1 O Direito Penal e a conduta humana	11
1.2 O crime em noções conceituais	12
1.3 O crime como fenômeno social	14
1.4. O trânsito como espaço de convivência	15
1.5. O Código de Trânsito Brasileiro	16
1.6 Crimes de trânsito em espécie.....	19
CAPÍTULO II	32
2. O REFLEXO SOCIAL DOS CRIMES OCORRIDOS NO TRÂNSITO	32
CAPÍTULO III	38
3. DA LEI Nº 11.705/2008 (LEI SECA).....	38
3.1 A visão dos doutrinadores	39
3.2 Aplicabilidade e eficácia	44
3.3 Posição do STF	46
CAPÍTULO IV.....	48
4. PESQUISA DE CAMPO	48
4.1 Coleta de Dados sobre o trânsito em Parnaíba - PI	48
4.2. Análise dos Dados	51
CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55

LEGISLAÇÃO CONSULTADA57

SITES CONSULTADOS58

INTRODUÇÃO

Com o aumento gradual do número de habitantes e desenvolvimento das atividades humanas o fluxo de pessoas nas cidades tornou-se não apenas mais um fenômeno social, mas também um ambiente de contato frequente entre os homens.

O referido meio hoje é o trânsito, definido de forma simples como sendo o movimento de veículos e pedestres. Como um ambiente em que ocorre contato humano naturalmente, o trânsito é universo onde acontecem muitos conflitos que necessitam ser resolvidos e regulamentados para que haja uma convivência pacífica entre os sujeitos integrantes dele. Daí a importância da criação de normas que estabeleçam condutas que devem ser adotadas pelos condutores de veículos (automotores ou não) e pedestres, bem como aponte comportamentos não condizentes com o bom relacionamento no tráfego.

Porém, o que se tem observado é o desrespeito ao Código de Trânsito Brasileiro, e em consequência disso, a ocorrência de inúmeros acidentes, muitos com vítimas fatais. Dentre as várias causas desses acidentes destaca-se a embriaguez, conduta tipificada como crime de trânsito no artigo 306 do Código de Trânsito, ato que transgredir as regras de trânsito no Brasil e que tem contribuído para aumentar as estatísticas de mortes violentas no tráfego.

Para diminuir os índices de acidentes fatais foi promulgada em junho de 2008 a Lei nº 11.705, que trouxe rigidez contra o motorista que ingerir bebida alcoólica antes de dirigir.

A controvérsia em torno do novo dispositivo não é só pela posição radical, mas também pela surpresa que foi causada, já que não houve primeiramente uma campanha de educação com finalidade explicativa, onde a lei fosse apresentada e pudesse ser conhecida por todos os participantes do trânsito.

A proposta desta monografia é abordar a temática dos crimes de trânsito no município de Parnaíba-PI, dando maior enfoque ao tipo penal de conduzir veículo automotor na via pública, sob o efeito do álcool, sendo que também será feita uma abordagem detalhada dos aspectos mais relevantes da Lei Seca e sua aplicação na referida cidade.

Optou-se pelo assunto devido ao grande valor social do considerável número

de acidentes automobilísticos fatais no Brasil e em Parnaíba-PI, sendo que muitos deles são ocasionados pela combinação de embriaguez e direção.

Para a composição desta monografia foi utilizada análise de obras técnicas da matéria tratada, textos legais, jornais, revistas, publicações disponíveis na internet e pesquisa de campo. O método de abordagem utilizado foi o dedutivo.

O método de procedimento utilizado será o método quantitativo, onde serão apresentadas informações oficiais do ano de 2010 sobre a quantidade de acidentes nas estradas do Piauí e desses acidentes na cidade de Parnaíba-PI, além de demonstrar a aplicabilidade da Lei Seca. Também serão apresentados dados do Poder Judiciário, neste último, junto à Vara que processa os crimes de trânsito em Parnaíba-PI, acerca da aplicação da Lei nº 11.705/2008.

A monografia apresenta a seguinte estrutura: o primeiro capítulo faz um exame sobre o conceito de crime, a definição dos crimes de trânsito e uma breve abordagem sobre todos os tipos penais que constam no Código de Trânsito Brasileiro. O segundo capítulo traz a temática da relevância social dos crimes ocorridos no trânsito, apresentando dados estatísticos colhidos em sites oficiais e periódicos. O terceiro capítulo tem como perspectiva a Lei nº 11.705/2008 (Lei Seca) na visão dos doutrinadores, sua eficácia e aplicabilidade, além do posicionamento do STF sobre a matéria. O quarto capítulo apresenta no seu conteúdo a aplicação da Lei nº 11.705/2008 pelas Polícias Técnicas e Poder Judiciário na cidade de Parnaíba-PI em forma de pesquisa de campo, coleta de dados e análise de resultados.

Preende-se com a realização deste trabalho não apenas analisar os crimes de trânsito, em busca de sua caracterização e formas de ocorrência, e mencionar os aspectos indispensáveis da Lei nº 11.705/2008, mas também esclarecer de que maneira ela teve a intenção de colaborar com a redução dos acidentes fatais e outros ilícitos que acontecem no trânsito. Muitas mortes podem ser evitadas se os condutores de veículos automobilísticos, ciclistas e pedestres agirem de forma responsável, com respeito, sobretudo à vida.

CAPÍTULO I

1. CRIMES DE TRÂNSITO

1.1 O Direito Penal e a conduta humana

A vida em sociedade exige um complexo de normas disciplinadoras que estabeleça as regras indispensáveis ao convívio entre os indivíduos que a compõe. O conjunto dessas regras denominado Direito Positivo, que deve ser obedecido e cumprido por todos os integrantes do grupo social, prevê as consequências e sanções aos que violarem seus preceitos. À reunião de normas jurídicas pelas quais o Estado proíbe determinadas condutas, sob ameaça de sanção penal, estabelecendo os princípios gerais e os pressupostos para a aplicação das penas e medidas de segurança, denomina-se Direito Penal, ramo do Direito Público que reúne as normas referentes à conduta humana, como ensina o jurista Capez (2007, p. 1):

O Direito Penal é o segmento do ordenamento jurídico que detém a função de selecionar os comportamentos humanos mais graves e perniciosos à coletividade, capazes de colocar em risco valores fundamentais para a convivência social, e descrevê-los como infrações penais, cominando-lhes, em consequência, as respectivas sanções, além de estabelecer todas as regras complementares e gerais necessárias à sua correta e justa aplicação.

Assim, pode-se perceber que o Direito Penal tem como principal escopo proteger determinados bens jurídicos, ou seja, valores fundamentais para a sociedade, como a vida, a integridade física, a incolumidade pública, a liberdade e o desenvolvimento sexual, a moralidade da Administração Pública, entre outros. E o

faz por meio da tipificação, isto é, da classificação de condutas que devem ser evitadas para a convivência harmônica de toda a comunidade social. Por isso ao Direito Penal cabe a função de apontar quais ações humanas devem ser repudiadas e punidas, nascendo, portanto, a noção do que seja o crime.

1.2. O Crime em noções conceituais

Desde as primeiras civilizações, ao cunhar a lei, esteve presente um dos seus objetivos primordiais que é limitar e regular o procedimento das pessoas diante de condutas amplamente consideradas como nocivas e reprováveis.

Um dos escritos mais antigos é o Código Sumeriano de Ur-Nammu que data de aproximadamente 2100 a.C. no qual são arrolados 32 artigos alguns dos quais preconizando penas para atos delitivos. O Código de Hamurabi que é uma compilação maior e posterior, dentre outros regramentos penais contra o crime, adota a chamada Lei de Talião ou a conhecida Lei do Olho por Olho, Dente por Dente, que concedia aos parentes da vítima o direito de praticar contra o criminoso a mesma ofensa e no mesmo grau por ele cometida.

Até a Idade Média a noção de crime não era muito clara, frequentemente confundida com outras práticas reprováveis que se verificavam nas diversas esferas legais, administrativas, contratuais, sociais (*strictu sensu*), e até religiosas.

Até a consagração do Princípio da Reserva Legal¹ em matéria penal ou *nullum crimen nulla poena sine lege* (não há crime, não há pena, sem a lei), crime e pecado se confundiam pela persistência de um vigoroso Direito Canônico² que às vezes confundia, e até substituía, a legislação dos Estados.

Deve-se, portanto, ao mencionado princípio a formulação atual de várias legislações penais que, em verdade, não proíbe nenhuma prática, mas simplesmente tipificam condutas e preconizam as respectivas penas àqueles que as praticavam.

Assim é correto dizer que não há lei alguma que proíba alguém de matar

¹ Princípio da Reserva Legal: princípio enunciado no art. 5º, XXXIV da Constituição Federal, que tutela a ordem jurídica, no que diz respeito à utilidade individual dos cidadãos e dos órgãos do Estado.

² Direito Canônico: legislação oriunda dos decretos e cânones dos papas, o direito positivo da Igreja Católica.

uma pessoa. D que há é uma lei que tipifica esta ação definindo-a como crime, e prescrevendo-lhe as diversas penas aplicáveis àquele que a praticou, levando em conta as diversas circunstâncias atenuantes ou agravantes presentes em cada caso.

Nesse contexto, Guimarães (2005, p. 224), conceitua crime *“como um fato social que remonta a origem humana e está presente no cotidiano da vida em sociedade”*. Para o autor, crime, principal objeto de estudo do Direito Penal corresponde à *“conduta humana caracterizada, pela ação ou omissão, dolosa ou culposa, que infringe normas legais”*. Daí pode-se entender que o crime é a conduta que agride alguma norma legal ou fere algum bem jurídico tutelado pela proteção da lei.

Na verdade, a Lei Penal é lacunosa, por não trazer uma tipificação conceitual no que se refere ao crime. Contudo, a grande maioria da doutrina jurídica define crime como sendo o fato típico e antijurídico. Mas para que exista o crime não basta que haja um fato típico e antijurídico. O fato típico é composto pela conduta (ação ou omissão), pelo resultado (inerente à maioria dos crimes), pela relação de causa e efeito entre a conduta e o resultado (relação de causalidade), e também pela tipicidade.

Segundo Capez (2007, p. 113) *“o crime é todo fato humano que, propositada ou descuidadamente, lesa ou expõe a perigo bens jurídicos considerados fundamentais para a existência da coletividade e da paz social.”* Acrescenta, de maneira taxativa, que *“o crime é tudo aquilo que o legislador descreve como infração penal”*.

Diante de tais considerações, nota-se que o crime é uma conduta que lesa não apenas a vítima direta da infração. Ele prejudica toda a estrutura social, uma vez que interfere no ambiente comunitário desestabilizando as relações humanas, causando sofrimento para os ofendidos e trazendo responsabilidades para o Estado.

Na ausência conceitual do Código Penal, quem tecnicamente o faz é o art. 1º da Lei de Introdução ao Código Penal, que traz alguns requisitos característicos para uma definição direta sobre o crime, ao enunciar: *“considera-se crime infração penal a que a lei comina pena de reclusão ou detenção, quer isoladamente, quer alternativa ou cumulativamente com a pena de multa”*.

Dessa forma, observa-se que para cada tipo de conduta criminosa corresponde uma sanção penal, ou seja, para cada prática de crime cabe uma pena, que nada mais é do que uma punição equivalente à proporção do bem jurídico

lesado, tal como se extrai da Lei introdutória do Código Penal.

Outros doutrinadores acrescentam ensinamentos que levam a uma conceituação de crime, como Fragoso (1980, p. 148) que leciona: “o crime é qualquer fato do homem, lesivo de um interesse, que possa comprometer as condições de existência, de conservação e de desenvolvimento da sociedade”.

Tem-se então que a prática do crime remonta a própria origem humana e que é dever do Estado, por meio do Direito Penal coibir sua execução, pois ele fere diversos bens jurídicos, objetos da proteção estatal.

1.3 O crime como fenômeno social

De forma ímpar Noronha (2004, p. 51) presenteou o Direito Penal Brasileiro com o ensinamento de que “a história do Direito Penal é a história da humanidade. Ele surge com o homem e o acompanha através dos tempos, isso porque o crime, qual sombra sinistra, nunca dele se afastou”.

Além de um fenômeno social, o crime é na realidade, um episódio na vida do indivíduo. Não podendo ser dele destacado e isolado, nem mesmo ser estudado em laboratório ou reproduzido. Não se apresenta no mundo do dia-a-dia como apenas um conceito, único, imutável, estático no tempo e no espaço. Ou seja, cada crime tem a sua história, a sua individualidade; não há dois que possam ser reputados perfeitamente iguais. Evidentemente, cada conduta criminosa faz nascer para as vítimas resultados que jamais serão esquecidos, pois se delimitou no espaço a marca de uma agressão, seja ela de que tipo for, podendo ser moral, patrimonial ou física, como lembra Mirabete (2006, p. 81):

Sob o aspecto doutrinário, tem-se procurado definir o ilícito penal sob três aspectos diversos. Atendendo-se ao aspecto externo, puramente nominal do fato, obtém-se uma definição formal; observando-se o conteúdo punível, consegue-se uma definição material ou substancial; e examinando-se as características ou aspectos do crime, chega-se a um conceito, também formal, mas analítico da infração penal.

Nesse sentido, observa-se que o conceito de crime envolve várias faces, abrangendo noções jurídicas e sociológicas para buscar definir essa conduta humana que é tão importante para a Ciência Jurídica, na medida em que somente a partir do entendimento desses comportamentos o sistema jurídico poderá empenhar-se para evitar tais práticas e puni-las de forma justa e eficaz.

1.4 O trânsito como espaço de convivência

No mundo atual, é notória a velocidade de comunicação existente. Isso se reflete não apenas na rapidez com que uma informação é divulgada, mas também na rapidez de deslocamento de mercadorias e pessoas.

O deslocamento de mercadorias, pessoas e veículos na via pública representa o trânsito, que nada mais é do que a afluência de viandantes. Por se tratar de um acontecimento diário na vida das pessoas o trânsito acabou por configurar um ambiente de convivência entre os seres humanos.

Devido a esse fenômeno próprio da sociedade em crescimento, o simples ir e vir ganhou proporções maiores e se transformou nesse trânsito, que para Ferreira (2001, p. 720), é “a circulação, afluência de pessoas e/ou veículos”. Daí, a noção de trânsito ser a de que ele é o fluxo de pessoas que se deslocam sozinhas ou através do uso de meios de transporte para a realização de suas atividades, sejam elas profissionais ou não.

Como todo espaço de convivência humana, o trânsito também está suscetível ao aparecimento de conflitos, e por causa disso, requer um suporte jurídico que resolva as lides e estabeleça regras a serem respeitadas para a boa coexistência nele. Acontece que, assim como todas as outras normas de Direito, as normas de trânsito inúmeras vezes são ignoradas, levando a ocorrência de acidentes e até de crimes.

O que realmente importa é que a quantidade de veículos automotores nas ruas brasileiras é crescente, da mesma forma como o número de crimes ocorridos no trânsito, crimes esses que elevam as estatísticas sobre acidentes, número de mortos, gastos com tratamentos e danos materiais, e ainda, processos.

Com o intuito de esclarecer o que seja crime de trânsito Guimarães (2005, p. 226) conceitua os crimes de trânsito como *“infrações que resultam de acidente por imprudência³, imperícia⁴ ou negligência⁵ e, ainda, violação das regras de trânsito”*. Ou seja, os crimes de trânsito são comportamentos que não se devem praticar quando se está na direção de um veículo, visando à segurança dos sujeitos que fazem parte desse meio.

Para Nucci (1999, p. 27) *“crime de trânsito é a denominação dada aos delitos cometidos na direção de veículos automotores, desde que sejam de perigo, abstrato ou concreto, bem como de dano, desde que o elemento subjetivo constitua culpa”*.

Com efeito, de maneira mais simplificada, pode-se dizer que os crimes de trânsito podem ser compreendidos como aquelas condutas dispostas no Código de Trânsito Brasileiro como ações que prejudicam o bom relacionamento nas ruas e a segurança da coletividade.

1.5 O Código de Trânsito Brasileiro

O crime de trânsito, como um fenômeno presente nos dias atuais, é resultante de comportamentos apontados pela lei como perigosos para a paz no trânsito. Com o intuito de tentar reduzir os prejuízos resultantes do mau comportamento no trânsito foi criado o Código de Trânsito, para reprimir com rigor as infrações de trânsito no sentido de garantir à coletividade maior segurança no tráfego.

O Código de Trânsito Brasileiro é uma lei que define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornece diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema.

Em 23 de setembro de 1997 foi promulgada pelo Congresso Nacional a Lei nº 9.503 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, sancionada pela Presidência

³ Imprudência: consiste na falta involuntária de atenção e de observância de medidas de precaução e de segurança, de consequências previsíveis, que eram necessárias para evitar mal ou perigo ou prática de infração.

⁴ Imperícia: falta de habilidade, de perícia, de técnica adequada para a realização de uma atividade.

⁵ Negligência: falta do cuidado necessário para a condução de um negócio. Descuido, desleixo.

da República, e entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998, estabelecendo, logo em seu art. 1º, aquela que seria a maior de suas diretrizes, qual seja, a de que *“o trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito”*.

O Código de Trânsito Brasileiro não dispõe apenas sobre as normas de sinalização e todas as outras regras que devem ser seguidas pelos condutores de veículos automotores. Trata sobre o sistema nacional de trânsito, as normas gerais de circulação e conduta, dos pedestres e condutores não motorizados, do registro e licenciamento dos veículos, da habilitação para dirigir, das infrações, penalidades e crimes de trânsito, entre outras questões.

Assim, vê-se que o Código Nacional de Trânsito não disciplina apenas condutas de motoristas. Estabelece normas de comportamento também para os pedestres, ciclistas e condutores de veículos de tração animal, afinal, todos esses personagens fazem parte do tráfego.

Desta forma, Jesus (2002, p. 33) assevera que o trânsito é *“a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operações de carga ou descarga”*.

No que se refere aos crimes de trânsito a doutrina tradicional os classifica como crimes cometidos na modalidade culposa⁶, e ainda os subdivide em crimes de dano e crimes de perigo.

A modalidade culposa é atribuída aos crimes de trânsito pelo fato de não haver a intenção de cometer um ilícito, apesar de por vezes deduzir ou ter consciência dos riscos de assumir o perigo de colaborar para a ocorrência de algum resultado danoso.

É certo que para a caracterização do crime de trânsito é necessária a comprovação da ofensa ao bem tutelado, como explica Capez (2007, p. 263) ao dispor que crime de dano *“é aquele que exige uma efetiva lesão ao bem jurídico protegido para a sua consumação”*. Acrescenta o autor que os crimes de perigo incluem *“aqueles em que, para a consumação, basta a possibilidade do dano, ou seja, a exposição do bem a perigo de dano”*.

Deste modo a doutrina tradicional classifica o crime de trânsito como homicídio culposo e a lesão corporal culposa como crimes de dano, e a

⁶ Modalidade culposa: modalidade de delito em que não há intenção clara de cometer o ilícito, devendo este ser resultado de algum descuido, falta de técnica ou inobservância de alguma precaução.

grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

ultrapassagem inadequada ou a direção com velocidade superior à permitida como crimes de perigo. O crime de dano gera dano efetivo, ou seja há a concretização do fato, do efetivo atropelamento, do homicídio ou da lesão. Já no crime de perigo a conduta imprópria é praticada e por isso ela expõe a perigo de ocorrência de dano a comunidade e o patrimônio público.

Jesus (2002, p. 18-19) defende que *“os crimes de trânsito são de lesão e de mera conduta, demonstrando ser inadequada a classificação tradicional”*. Nessa definição fornecida pelo autor, os crimes de trânsito são classificados como crimes de mera conduta porque, de acordo com seu posicionamento, basta o comportamento perigoso ou imprudente do agente, sem necessidade de prova de que o risco atingiu determinada pessoa, uma vez que o sujeito passivo é a coletividade.

Desta maneira, pode-se entender que no entendimento do autor, a partir do momento que alguém pratica um crime de trânsito, irá reduzir substancialmente o nível de segurança desejado pelo interesse coletivo. Por isso, ele ainda garante que *“a essência dos delitos automobilísticos está na lesão ao interesse jurídico da coletividade que é o bom andamento do tráfego”*.

Já na visão de Gomes (1997, p. 27) *“os crimes de trânsito devem ser classificados de acordo com a doutrina tradicional, mas são de perigo concreto”*. Cabe esclarecer que os crimes de perigo concreto são aqueles em que a realização do ilícito exige a existência de uma situação de efetivo perigo. Então, o Mestre enuncia que *“é necessária a comprovação de que a conduta do agente seja efetivamente perigosa para a segurança dos demais condutores, pedestres, veículos estacionados e o próprio patrimônio público”*.

Discussões doutrinárias à parte, o Código de Trânsito vigente no Brasil, Lei nº 9.503/97 traz, entre outros dispositivos, os crimes de trânsito, tipificados no Capítulo XIX, Seção I, composta pelos arts. 291 a 312 e enumera as condutas ilícitas no trânsito. Tem-se assim os crimes em espécie claramente dispostos a partir do art. 302, se estendendo ao art. 312.

O capítulo XIX do CTB, que se inicia pelo art. 291 já define que os crimes de trânsito *“são aqueles cometidos na direção de veículos automotores”*. Essa definição por si só poderia ser deturpada em sua essência, de forma a se caracterizar como crime de trânsito aquele no qual uma pessoa conduzindo um veículo automotor, manuseia sua “arma” de forma imprudente ou negligente, a qual

vem a disparar atingindo outro ocupante do veículo ou qualquer pessoa na via pública.

1.6 Crimes de trânsito em espécie

São considerados crimes de trânsito portanto: o homicídio culposo de trânsito (art. 302 do CTB), a lesão corporal culposa de trânsito (art. 303 do CTB), a omissão de socorro (art. 304 do CTB), a fuga do local do acidente (art. 305 do CTB), a embriaguez ao volante (art. 306 do CTB), a violação à suspensão ou proibição de dirigir (art. 307 do CTB), a realização de "racha" (art. 308 do CTB), a direção sem possuir habilitação (art. 309 do CTB), a entrega da direção a pessoas não habilitadas (art. 310 do CTB), o excesso de velocidade em determinados locais (art. 311 do CTB) e a fraude processual (art. 312 do CTB).

Todas essas condutas são consideradas crimes de trânsito não apenas porque violam o Estatuto de Trânsito vigente no país, mas principalmente por colocarem em risco a vida, bem jurídico supremo.

• Homicídio culposo de trânsito (art. 302 do CTB)

Prescreve o Código de Trânsito Brasileiro em seu art. 302:

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;
V- Revogado. Lei nº 11.705, de 19-6-2008.

O primeiro delito de trânsito diz respeito à prática do homicídio culposo, ou seja, a morte de um indivíduo provocada por outro indivíduo, sendo que o elemento subjetivo é a culpa e o fato precisa ter acontecido no tráfego.

Capez (2007, p. 64) leciona que *“na conduta culposa, há uma ação voluntária dirigida a uma finalidade ilícita, mas, pela quebra do dever de cuidado a todos exigidos, sobrevém um resultado ilícito não querido, cujo risco nem sequer foi assumido”*.

O grave problema apontado inicialmente pela doutrina é que este tipo fere o princípio do Direito Penal da Taxatividade⁷, corolário lógico do Princípio Constitucional da Legalidade⁸.

Vê-se que não há uma abordagem explícita e clara do que seja o homicídio culposo de trânsito no próprio Diploma Brasileiro de Trânsito. Para resolver tal problema é preciso que o intérprete da lei faça uma analogia com o art. 121 do Código Penal e o interprete de acordo com ele. Daí a afronta ao Princípio da Taxatividade.

Ainda não houve manifestação do Supremo Tribunal Federal acerca de eventual inconstitucionalidade deste artigo por ferir o princípio constitucional implícito da taxatividade dos tipos penais. Entretanto, o legislador ao estabelecer o tipo penal na conduta de praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor pretendeu que o condutor de veículo automotor agisse com maior cuidado objetivo no trânsito do que em outros atos da vida diária.

Cabe dizer que o homicídio culposo absorve todos os demais delitos de trânsito, em face do Princípio da Consunção⁹.

Fazendo menção ao aspecto processual, é importante lembrar que, segundo o art. 301 do CTB *“não se imporá prisão em flagrante ao condutor do veículo que, mesmo após ter praticado homicídio culposo, tentar minimizar o ato prestando pronto e integral socorro à vítima”*. Se essa situação não ocorrer e desde que presentes as hipóteses taxativas do artigo 302 do Código de Processo Penal, que trata do flagrante delito, caberá à autoridade policial a lavratura do auto de prisão em flagrante e posterior fixação de fiança ao condutor, nos termos do artigo 322 do

⁷ Princípio da Taxatividade: determina que são proibidas leis penais indeterminadas. Os tipos penais devem ser claros e precisos, ou seja, o legislador, ao elaborar a figura típica, não deve deixar margens a dúvidas, nem utilizar termos genéricos, muito abrangentes.

⁸ Princípio da Legalidade: indica que alguém só pode ser punido se, anteriormente ao fato por ele praticado, existir uma lei que o considere como crime.

⁹ Princípio da Consunção: é o princípio que prevê a absorção do crime menos grave pelo crime mais grave.

referido dispositivo, já que o crime é punido com detenção. Dessa forma, o motorista que praticou homicídio culposo na direção de veículo automotor deverá ser solto pelo delegado de polícia após a lavratura da peça coercitiva e prestação da fiança.

- **Lesão corporal culposa de trânsito (art. 303 do CTB)**

O Código de Trânsito consagra a seguinte redação no seu art. 303:

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.

A falta de exposição específica também acontece com a conduta criminosa apontada na regra supramencionada, pois o Estatuto de Trânsito não oferece qualquer definição do que seja a figura da lesão corporal.

Mais uma vez, utilizando-se da melhor doutrina penal, recorre-se ao enorme saber de CAPEZ (2007, p. 131) que conceitua a lesão corporal como *“qualquer dano ocasionado à integridade física e à saúde fisiológica ou mental do homem, sem, contudo, o animus necandi¹⁰”*.

Aspecto criticado e polêmico da incriminação da lesão corporal culposa de trânsito é acerca da dosimetria de sua pena abstrata, pois ela ultrapassa a pena da lesão corporal simples praticada com dolo prevista no Código Penal, que é de detenção, de três meses a um ano.

Percebe-se a flagrante incoerência do legislador, ferindo agora o Princípio da Proporcionalidade. Tal princípio demonstra que ao incriminar um fato reprovável, incumbe ao legislador avaliar suas consequências sociais. Todavia deve estabelecer uma proporção razoável entre a quantidade punitiva cominada e a gravidade efetiva

¹⁰ *Animus necandi*: expressão latina que corresponde à “intenção de matar”.

dos fatos incriminados. Assim, observa-se que a lesão corporal ocorrida no trânsito possui uma sanção mais severa que a lesão corporal presente do sistema penal.

A respeito de aspectos processuais, tem-se que de acordo com o art. 88 da Lei nº 9.099/95 (Lei dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais), esse crime depende de representação do ofendido, independentemente da gravidade das lesões causadas nas vítimas. Por fim, a Lei nº 10.259/01 (Lei dos Juizados Especiais Federais) 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.

- **Omissão de socorro (art. 304 do CTB)**

Tipifica o Código de Trânsito Brasileiro no art. 304:

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

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

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

Assim, na hipótese da omissão de socorro, o condutor de veículo comete crime próprio¹¹, específico, salvo a ocorrência de infração ainda mais grave (art. 302, III do CTB).

Nessa hipótese o que a lei de trânsito pretende é tutelar o dever de prestar solidariedade. Mesmo que terceiros se antecipem ao motorista infrator para socorrer a vítima, esse fato não exclui o dever do condutor de socorrer o acidentado.

¹¹ Crime próprio: é aquele que exige ser o agente portador de uma capacidade especial.

De pouquíssima aplicação prática, este artigo acabou caindo em desuso. Isso porque seu enunciado típico agrava a pena de homicídio culposo bem como da lesão corporal culposa, não se podendo imaginar nenhuma possibilidade de *bis in idem*¹². Sobre isso, Gomes (1999, p. 44) afirma que “*nem tudo que o legislador escreve em um texto legal é lei válida. A lei, quando acaba de ser elaborada, não passa de um mero conjunto de enunciados linguísticos, que ora tem coerência e aplicabilidade, ora são absurdos*”.

A única hipótese possível de aplicação desse crime autônomo é a de um motorista (sem qualquer culpa) atropelar alguém e omitir-se a prestar socorro. Mas ainda assim não haveria diferença entre a omissão de socorro comum do Código Penal (art. 135).

- **Fuga do local do acidente (art. 305 do CTB)**

Sobre a fuga do local do acidente, prática bastante comum depois do cometimento de alguma infração de trânsito, assevera o art. 305 do Código de Trânsito Nacional:

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:
Pena - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

A doutrina mais recente considera que este crime é inconstitucional. Jesus (2002, p. 57) invoca o art. 8º, II, “g” do Pacto de São José da Costa Rica¹³, no qual foi acordado que ninguém tem o dever de autoincriminar-se, dizendo que “*a proposição incriminadora é constitucionalmente criminosa*”.

Pinheiro, Ribeiro e Oliveira (2003, p. 168) fazem referência ao art. 5º, LXVII da Constituição Federal, que assegura a todo cidadão o direito de não ser preso por

¹² *Bis in idem*: expressão latina que significa incidência de dois atos sobre uma mesma coisa.

¹³ Pacto de São José (da Costa Rica): é um tratado internacional entre os países-membros da Organização dos Estados Americanos, que foi a base para a proteção dos Direitos Humanos nos países das Américas.

dívida e alegam ainda que “o art. 305 do Código de Trânsito contraria este princípio constitucional”. E continuando afirmam que:

A única responsabilidade criminal possível de ser cometida pelo condutor de veículo automotor, que deliberadamente, para fugir à responsabilidade penal ou civil foge de local de acidente, seria o da omissão de socorro, prevista do art. 304 do mesmo diploma legal.

A preocupação em tipificar como crime o afastamento do local do acidente, visa punir aqueles que pretendem criar obstáculos e assim dificultar o trabalho das autoridades no esclarecimento do fato, ou para impedir a identificação do infrator para fins de responsabilização ulterior.

Além disso, há outro aspecto a ser considerado. A obrigação de sujeitar-se ao processo (penal ou civil) é puramente moral. Até o momento, o dispositivo foi de pouquíssima aplicação prática, caindo em absoluto desuso em função das controvérsias que suscitou.

- **Embriaguez ao volante (art. 306 do CTB)**

O art. 306 do Código de Trânsito assim dispõe:

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:

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.

Para tentar diminuir os índices de mortes ocasionados pela embriaguez ao volante houve a promulgação recente da Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008,

que alterou o art. 306 da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito) e a Lei nº 9.294/96 (que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas), para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutores de veículo automotor, e dá outras providências.

A embriaguez é a principal causa de acidentes de trânsito, quase sempre fatais. Além disso, a educação dos motoristas é fundamental para superar essa questão. A conscientização através da inclusão de disciplinas como segurança no trânsito a partir das séries iniciais no ensino fundamental daria resultados mais significativos do que a edição de qualquer lei punitiva. Para exemplificar essa questão, basta ir a qualquer festa em qualquer cidade brasileira para presenciar que inúmeros motoristas dirigem embriagados para suas residências nos finais de noites.

A Lei nº 11.705/08 logo foi renomeada de “Lei Seca”, uma vez que o índice de teor alcoólico permitido no sangue do condutor é muito baixo, e por causa disso, tem gerado grande polêmica em todos os setores da sociedade, não só pela posição rigorosa, mas também por não ter sido levada ao conhecimento da população antes de sua vigência.

O fato é que esta lei só pune com severidade a embriaguez ao volante. O ato de conduzir veículo sob a influência do álcool (ou outra substância entorpecente de efeitos análogos) constitui não só uma infração administrativa, mas agora crime autônomo¹⁴, com pena de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

A Lei Seca, em seu art. 6º, *caput* traz a definição de bebida alcoólica: *“Consideram-se bebidas alcoólicas, para efeitos desta lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac¹⁵”*.

A verdade é que desde a promulgação da Lei nº 11.705/08 muitas discussões tem sido feitas acerca da constitucionalidade dela, se realmente tal dispositivo terá resultado eficaz na redução dos acidentes fatais, se de fato haverá fiscalização e por que uma lei foi criada para combater apenas o delito de dirigir alcoolizado.

¹⁴ Crime autônomo: crime que se consuma em todas as suas fases sem depender de qualquer fator estranho.

¹⁵ Grau Gay-Lussac: medida utilizada para mensurar teor alcoólico. Corresponde a quantidade em mililitros de álcool absoluto contida em 100 de mistura hidro-alcoólica.

Sabe-se que conduzir automóvel sob o efeito de substância alcoólica encerra grave perigo para a segurança coletiva e por isso a edição da Lei nº 11.705/2008 gerou tanta polêmica, uma vez que foi, de certa forma, uma resposta das autoridades aos apelos da população em virtude do crescente número de acidentes, crimes e mortes no trânsito brasileiro.

- **Violação à proibição ou suspensão de dirigir (art. 307 do CTB)**

Determina o art. 307 do Código Nacional de Trânsito:

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

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

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

Como Nucci (2008, p. 127) ensina, *“cuida-se do delito de violação da proibição de dirigir: violar (infringir, transgredir) a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação, infringe a ordem, configurando o crime”*.

Da definição supramencionada pelo brilhante doutrinador, infere-se que o comportamento do agente consiste em violar, isto é, transgredir, infringir a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, imposta como reprimenda penal ou administrativa.

Nesse tipo penal o bem jurídico tutelado, é a autoridade do Estado, uma vez que o tipo descreve a possibilidade de infração uma ordem imposta pela autoridade judiciária.

Jesus (2002, p. 93) leciona que *“o delito é consumado com o motorista colocando o veículo em movimento, estando impedido de dirigi-lo por penalidade anteriormente imposta”*. A hipótese do *caput*, e também do parágrafo único, não passa de uma nova modalidade do crime de desobediência (art. 330, CP).

- **Realização de “racha” (art. 308 do CTB)**

O Estatuto do Trânsito no Brasil traz, no seu art. 308:

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.

Tal conduta, conhecida como “pega” ou “racha”, como os demais crimes de trânsito, são assim tratados, em virtude da exposição da incolumidade pública a perigo concreto. Por extensão a vida privada, também é exposta a perigo visto que ao praticar esse delito o agente expõe a própria vida a perigo, bem como a dos demais participantes dessas corridas não autorizadas.

Jesus (2002, p. 185) afirma que *“o racha é uma espécie de disputa de veículo em desabalada carreira com intenção de exibição ou demonstração de sua potência”*. Percebe-se pela definição do emérito autor que esse delito é praticado com a intenção de exibir o quanto um carro é veloz ou o quanto o motorista é corajoso, sabe fazer manobras.

Porém o que a lei tutela é a segurança das vias públicas, das pessoas presentes e até dos motoristas infratores, já que tais manifestações acontecem sem nenhuma medida de segurança, treino ou preparo. Diferentemente de competições oficiais, onde há profissionais especializados, segurança na rua ou local em que será realizada a corrida que é previamente inspecionada, além do preparo dos competidores.

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.

- **Dirigir sem possuir habilitação (art. 309 do CTB)**

O art. 309 do Código de Trânsito tipifica:

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Assim como na figura típica da realização de “racha”, o legislador aqui ao tipificar o ato de dirigir sem possuir habilitação quis garantir a incolumidade pública no que tange à segurança das pessoas no trânsito, coibindo, assim, que pessoas sem a devida autorização para conduzir veículos automotores, estando, pois, presumidamente despreparados para circular em vias públicas, coloquem em risco a vida de todos e o patrimônio público.

Neste caso, o condutor nunca foi habilitado ou teve a carteira cassada para que seja configurado o delito.

Da mesma forma que o crime anterior, a direção sem habilitação é crime de perigo concreto, exigindo que haja “perigo de dano” para potencial configuração do tipo penal. A conduta transforma-se em crime somente quando o motorista dirige de forma anormal, rebaixando o nível de segurança viária, como quando trafega na contramão de direção, ultrapassa sinal vermelho ou efetua manobra arriscada. Inexistindo perigo real, o fato é penalmente atípico, havendo somente ilícito administrativo (art. 162, I a V, do CTB: infração gravíssima; multa; recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado).

- **Entrega da direção a pessoas não habilitadas (art. 310 do CTB)**

Outro delito capitulado no Código Nacional de Trânsito é o seguinte:

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

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

A natureza jurídica do crime do art. 310 é discutível. Segundo a maioria da doutrina, o crime é de perigo abstrato e deve ser considerado inconstitucional pela presunção do perigo, o que já não existe mais em nossa legislação. Entretanto, outro entendimento é possível. Jesus (2002, p. 234) entende que *“uma vez que considerando o crime como de lesão e de mera conduta, o comportamento do agente rebaixa o nível de segurança no tráfego”*. Daí punir quem entrega, permite ou confia a alguém nas condições mencionadas a direção indevida.

Questão polêmica é com relação à responsabilização de quem entrega veículo a terceiro que, ao conduzi-lo, comete crime culposos (homicídio ou lesão corporal). A jurisprudência se divide. Alguns julgados dão conta que ambos respondem pelo crime culposos, hipóteses em que estará absorvido o crime do art. 310. Outros tribunais sustentam que a simples entrega do automóvel não configura necessariamente conduta culposa, uma vez que o terceiro pode até ser bom motorista, situação em que o agente será responsabilizado apenas pelo crime desse artigo.

- **Excesso de velocidade em determinados locais (art. 311 do CTB)**

Preceitua o Código de Trânsito, sobre o excesso de velocidade no art. 311:

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

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

O artigo trata de hipóteses de direção perigosa com excesso de velocidade em determinados locais. O tipo penal é de perigo concreto, isto é, concretamente gera risco de dano a determinadas pessoas, ao afirmar que o motorista deve gerar perigo de dano à incolumidade pública. Não é preciso, entretanto, prova de perigo real a determinada pessoa, bastando demonstrar que o condutor efetuou manobra perigosa. Interessante é que se o condutor trafegar com velocidade incompatível fora dos locais previstos no art. 311, não está configurado o crime. O mesmo ocorre se o motorista efetuou manobras perigosas em velocidade compatível e de acordo com a sinalização.

A respeito do que o legislador assevera no dispositivo sobre a velocidade incompatível, Gomes (1997, p. 67) instrui que *“pode até mesmo ser uma velocidade baixa, bastando que nas circunstâncias seja perigosa, sendo assim indispensável para a caracterização da conduta delituosa”*.

O que o ilustre mestre supracitado afirma é que é necessário que a velocidade desenvolvida pelo veículo nos trechos descritos na norma seja incompatível, desarmoniosa com a velocidade permitida.

Deve-se ainda mencionar que o excesso de velocidade é outra grande razão dos inúmeros acidentes de trânsito, configurando mais um comportamento que na lei brasileira, configura crime e, portanto, deve ser repelida.

- **Fraude processual (art. 312 do CTB)**

A última figura típica positivada no Código de Trânsito Brasileiro é a do artigo 312, que corresponde à fraude processual e que dispõe:

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

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

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

O crime referido visa proteger a administração da justiça, tal como o art. 347 do Código Penal. Jesus (2002, p. 237) explica que *"pretende a disposição proibir os meios de iludir o juiz, o perito ou o agente policial na coleta e na apreciação da prova, evitando-se injustiça nos julgamentos de crimes automobilísticos com vítima"*. É importante salientar que o dispositivo não exige procedimento criminal em andamento, bastando inovar em boletim de ocorrência, levantamento de local, preparatório, etc. Assim, pode a conduta ser praticada até mesmo antes da chegada dos peritos ao local. Aliás, esse é o momento em que normalmente ocorrem as fraudes.

CAPÍTULO II

2. O REFLEXO SOCIAL DOS CRIMES OCORRIDOS NO TRÂNSITO

Não é novidade para ninguém a gravidade dos acidentes de trânsito no Brasil e suas consequências, tanto nos aspectos sociais quanto econômicos.

O conhecimento e o debate a respeito da violência e das mortes ocorridas no trânsito como uma das principais causas de óbito na população em geral e, principalmente entre os jovens tornou-se relevante para a sociedade, para a saúde e para o Direito.

No entanto, os acidentes fatais são apenas a “ponta do *iceberg*”. Devem ser considerados os acidentes que deixam sequelas e os acidentes que evoluem para recuperação total, mas que para isso apresentam longo período de internação.

Conforme dados da Folha de São Paulo (2008), cerca de 35.000 mortes por ano, 400 mil feridos, 1,5 milhão de acidentes e custos de 22 bilhões de reais anuais. São quase 100 mortes por dia. Tal estimativa coloca o Brasil entre os países com maior taxa de mortalidade no trânsito no mundo de acordo com estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2007).

O impacto dos acidentes sobre a saúde da população tem contribuído para a diminuição da qualidade e até da expectativa de vida entre adolescentes e jovens, além do acentuado impacto nos custos sociais com cuidados em saúde, previdência, evasão ao trabalho e na escola.

Segundo o Departamento Nacional do Trânsito – DENATRAN (2006) os atropelamentos são responsáveis por 36% das mortes nas estradas brasileiras. O presente cálculo é elevadíssimo e os casos de acidentes automobilísticos se tornaram tão comuns que já fazem parte da vida urbana.

Talvez seja por causa desses números assustadores que parcela da população encare essa sinistra realidade com certo conformismo, na falsa impressão de que são ocorrências inerentes à vida, imprevisíveis. Mas não o são. São mortes

provocadas por imprudência, negligência, imperícia e desobediência à lei, todas, atitudes perfeitamente previsíveis e evitáveis.

É importante salientar que os gastos citados na pesquisa (despesas materiais com veículos, hospitais, atendimentos de urgência etc.) só se referem aos acidentes nas estradas. Não estão computados os gastos com acidentes urbanos (que segundo o Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada – IPEA, girariam em torno de 6 bilhões por ano). Diante desses dados Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 358) constatam que:

Quase 30 bilhões de reais por ano são destinados aos acidentes de trânsito. Isso equivale a 1,2% do PIB nacional. Nesse item o Brasil só perde para a África (no Brasil são 18,7 vítimas para cada 100 mil habitantes; na África o total é de 28,3; nos Estados Unidos 15,2 e na União Européia 11). Quanto mais falta de controle e de fiscalização, como se vê, mais acidentes. A conta é cara: cada morte no trânsito custa, materialmente, cerca de 500 mil reais. A dor de uma morte para os familiares, claro, não tem preço.

Assim, pelo que foi exposto na investigação dos célebres juristas, pode-se concluir que a quantidade de acidentes é muito elevada, bem como os gastos advindos deles, fato esse que é resultado de uma estrutura de trânsito mal organizada e mal fiscalizada.

De acordo com um estudo realizado em pelo Programa PARE Pela Paz no Trânsito, programa do Ministério dos Transportes (2003), *“os jovens, especialmente do sexo masculino, são o grupo com maior envolvimento em acidentes de trânsito fatais”*. Desse modo pode-se concluir que as perdas não se limitam a famílias marcadas pelo sofrimento e gastos com tratamentos. O país também deixa de produzir, uma vez que a mão de obra jovem, largamente envolvida em acidentes fatais, abastece os inúmeros setores da economia com sua força de trabalho indispensável para o crescimento econômico de qualquer nação. Sonhos são interrompidos, a cicatriz social aumenta e a produção, em longo prazo, poderá sentir o choque.

Prova disso é o estudo realizado pelo Ministério da Saúde (2007), onde foram registrados 35.084 óbitos por acidentes de transportes terrestres no Brasil no ano de 2004. Desse total, 28.576 (81,5%) eram de pessoas do sexo masculino e

6.495 (18,5%) eram do sexo feminino. O sexo não foi identificado em apenas 13 casos. Ou seja, os homens são a grande maioria das vítimas em acidentes.

Um estudo realizado por uma equipe do Programa Acadêmico sobre Álcool e outras Drogas da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ (2007), com vítimas fatais de acidentes de trânsito, mostrou que o álcool estava presente em cerca de 75% dos casos e que, embora o Código de Trânsito Brasileiro estipule o índice de 0,6 decigramas como limite máximo permitido de concentração de álcool por litro de sangue para caracterizar infração, número significativo das vítimas apresentava níveis muito inferiores.

Esses dados comprovam que a prática da conduta delituosa capitulada na Lei de Trânsito Brasileira como crime de dirigir sob o efeito de álcool contribui severamente para o acontecimento de acidentes, bem como demonstra que a sociedade insiste nesse comportamento errôneo por razões inexplicáveis.

Já se sabe que grande parte dos acidentes registrados no Brasil são ocasionados por falha humana. Desta forma, o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2003), aponta que as principais condutas determinantes de acidentes de trânsito fatais no Brasil, ocorrem pela incidência do uso da velocidade excessiva, dirigir embriagado, manter distância insuficiente em relação ao veículo anterior, desrespeito à sinalização e dirigir sob o efeito de drogas. Dessas condutas as duas maiores responsáveis pelos terríveis acidentes são crimes descritos no Estatuto de Trânsito.

Assim o resultado de pesquisas do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2005) revela que o erro humano, em todo o mundo é responsável por mais de 90% dos acidentes registrados. No Brasil, o referido órgão aponta que dirigir sob o efeito de álcool é a segunda principal causa determinante de acidentes fatais, superada apenas pelo excesso de velocidade.

No mesmo sentido Ferri (1998, p. 79) indica outros comportamentos responsáveis pelos altos índices de acidentes, como:

O desenfreado avanço tecnológico na fabricação de carros cada vez mais potentes, a construção de vias rápidas, estradas e veículos mal conservados e o crescente número de automóveis são alguns dos fatores que fazem do trânsito brasileiro um verdadeiro caos. Aliado a

esses fatores, ainda há a constante imprudência, o tão falado excesso de velocidade e a ingestão de bebidas alcoólicas pelos condutores de veículos automotores, que resultam nas constantes tragédias do trânsito na atualidade.

Conforme o pensamento acima referido, além do descuido constante que caracteriza a culpa, fatores como a ausência de fiscalização, a conservação ruim das estradas e elementos de sinalização, combinado com a falta de educação do motorista no trânsito, constituem a multiplicidade de problemas a serem superados para que os indicadores de acidentes seja reduzido.

Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 358) asseguram que *“para prevenir tantos acidentes e morte, é preciso aderir à teoria do ECEFE: Educação, Conscientização, Engenharia, Fiscalização e Enforcement (punição)”*. Consoante a percepção dos sábios professores, esses recursos ajustados são a solução para a pacificação no tráfego brasileiro.

A Educação não apenas no trânsito, mas em todos os ambientes de convivência humana é fundamental. A Educação forma cidadãos tolerantes e cientes de seus deveres. Se existisse uma política educacional no trânsito a violência seria menor. Gomes (1997, p. 57) afirma que *“a educação é o lado preventivo da violência, do qual pouco cuidam o Estado e a sociedade civil”*. Projetos de educação no trânsito são até cogitados, mas até o presente momento não se teve um efeito considerável.

A Conscientização de todos (governo e sociedade) significa que a questão deve ser encarada como um empreendimento nacional absolutamente prioritário, pois se trata da segurança coletiva, bem jurídico de prioridade inquestionável.

Acerca da Engenharia Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 359) enfatizam que:

Construir boas estradas, com alto nível de segurança e bem sinalizadas, fazer de tudo para evitar aquaplanagem¹⁶, desenvolver técnicas que obriguem a redução da velocidade onde isso seja necessário são meios que certamente contribuiriam para a melhoria das condições das estradas e conseqüentemente, asseguraria a segurança viária.

¹⁶ Aquaplanagem: é um fenômeno que ocorre em veículos quando, ao passar sobre uma lâmina de água, os pneus perdem o contato com a pista, o que dificulta a frenagem.

O fator Engenharia está relacionado ao uso de tecnologia nos veículos e na própria infra-estrutura das rodovias, que se preparadas adequadamente com radares e pessoal, poderiam se tornar aliadas na redução dos acidentes graves.

Quanto a Fiscalização, que envolve controle e vigilância, o problema é difícil de ser resolvido. De nada adianta o legislador editar um bom código, com leis que busquem a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, se não é cumprido. Nesse sentido o Brasil, com frequência, peca, não por ausência de normas, e sim pela lentidão no seu cumprimento. Essa lentidão se deve a vários motivos, e um deles, seguramente é a falta de policiais. Estatísticas apresentadas pelo respeitado jornal O Estado de São Paulo (2008, p. 6) apontam que *“a Polícia Rodoviária Federal deveria ter 18 mil homens, segundo orientações do Tribunal de Contas da União, mas só conta com 9,2 mil”*. Percebe-se que, pela quantidade bem inferior à ideal, seria humanamente impossível a realização de um planejamento de fiscalização eficiente nas estradas nacionais.

Porém não se pode deixar de ressaltar que a fiscalização modifica o comportamento do homem e, em termos preventivos é bem mais eficaz que a punição de somente aqueles que violaram gravemente as leis de trânsito. SILVA (2009, p. 58) conclui que *“nos primeiros dias de vigência da Lei nº 11.705/2008, considerando-se a intensa fiscalização feita, não há dúvida que muitas pessoas evitaram a chamada direção embriagada”*.

Na concepção de Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 359) no. que concerne à punição (*Enforcement*) *“a maior dificuldade reside na cultura produzida pela sociedade de disseminar a corrupção e não assumir as consequências dos atos contrários à razão e à lei”*. Dessa forma o cometimento de crimes de trânsito como a omissão de socorro, a fraude processual ou a fuga do local do acidente caracterizam bem a conduta do motorista de não assumir a consequência de seus atos.

Os mais recentes dados da Organização Mundial de Saúde – OMS afirmam que mais de 3.000 pessoas morrem nas estradas do mundo a cada dia. Afirmam ainda, que as crianças, os ciclistas e os idosos estão entre os mais vulneráveis na estrada. Porém, acredita-se que os números são maiores que os índices apontados nas pesquisas, pois as estatísticas não mostram o resultado exato.

Essas informações refletem o que toda a sociedade, e em especial a brasileira, já está cansada de saber: os acidentes de trânsito deixaram de ser apenas um fato jurídico e tornou-se verdadeiro caso de saúde pública.

Diante disso a Associação Brasileira de Acidentes e Medicina do Tráfego - ABRAMET (2009) concluiu em seus estudos que 35% dos acidentes de trânsito com vítimas são causados pelo álcool e 75% dos acidentes têm relação direta com a embriaguez.

O que se pode compreender é que a ingestão de bebida alcoólica antes de dirigir vem provocando morte e lesões (graves ou não, permanentes ou temporárias) numa parte considerável da população. Tais estatísticas são preocupantes, uma vez que não é somente a segurança viária que é afetada; muito mais que isso, vidas estão sendo tiradas o que gera perda para as famílias, para a sociedade, para o estado.

CAPÍTULO III

3. DA LEI Nº 11.705/2008 (LEI SECA)

Uma pesquisa divulgada em 21 de junho de 2010 pelo Ministério da Saúde aponta que quase um quinto da população brasileira exagera nas bebidas alcoólicas. Segundo dados levantados por telefone em entrevistas com 54 mil adultos, o número de pessoas que abusaram do álcool subiu de 16,2% em 2006 para 18,9% em 2009.

Para o ministério, foi considerado excesso de bebida alcoólica cinco ou mais doses na mesma ocasião em um mês, no caso dos homens, ou quatro ou mais doses, no caso das mulheres. Segundo o levantamento, no ano passado 28,8% dos homens e 10,4% das mulheres beberam demais.

Diante desses dados nota-se que o consumo de bebida alcoólica na sociedade brasileira é crescente. Sendo assim, esse nível de consumo de bebida é bastante elevado e assustador, pois é fator de risco para acidentes de trânsito, violência e doenças.

Já se sabe que o álcool é uma das principais causas do péssimo desempenho dos condutores nas vias terrestres brasileiras. O grande número de colisões (fatais ou não) representa o efeito da inconsequência manifesta.

Originária da Medida Provisória nº 415/2008 que, editada no começo do ano de 2008, versava sobre a proibição da vendagem de bebida alcoólica às margens de Rodovias Federais, a Lei nº 11.705/08, a famosa "Lei Seca", é fruto do esforço do legislador ordinário atento à violência no trânsito das cidades.

A Lei nº 11.705/2008 instituiu alterações na Lei nº 9.503/97 que estabeleceu o Código de Trânsito Brasileiro, e na Lei 9.249, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas

alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutores de veículo automotor, além de dar outras providências.

Com algumas emendas ao projeto original da referida Medida Provisória, a Lei nº 11.705/08 altera vários dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro impondo, nas palavras de seu art. 1º *"penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool"*.

A mencionada regra trouxe uma nova realidade para o trânsito no Brasil, pois veio para atender uma comoção social na busca da diminuição dos acidentes de trânsito. É uma lei que apresenta certa polêmica, pois determina que o condutor que for flagrado dirigindo após o consumo de bebida alcoólica perderá o direito de dirigir por 12 meses, além de pagar multa pela infração considerada gravíssima, no valor de R\$ 955,00 (novecentos e cinquenta e cinco reais). Além disso, terá o veículo retido até que outro motorista habilitado vá buscá-lo, incluindo a pena de detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Essas últimas disposições, claro, só serão impostas mediante processo judicial regular, de competência da justiça comum, caso seja condenado.

3.1 A visão dos doutrinadores sobre a Lei nº 11.705/2008

Levando-se em consideração que o Brasil é um dos países que apresenta um indicador elevadíssimo de morte no trânsito, cuja causa é atribuída à ingestão de bebida alcoólica, o Código de Trânsito Brasileiro, por si só, não conseguiu impedir o crescimento das estatísticas de mortes violentas no trânsito.

Por isso a Lei nº 11.705/2008 que, logo após sua entrada em vigor, ficou conhecida popularmente como "Lei Seca", veio para atender ao reclamo social. Ela ajustou-se no rigorismo mundial de combate ao binômio álcool-direção, além de fornecer instrumentos e mecanismos de execução compatíveis com a realidade brasileira.

Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 370) entendem que:

A intenção do legislador foi clara. O número de acidentes de trânsito no Brasil assume o caráter de verdadeira calamidade pública. Ao cabo das férias escolares, a cada final de semana prolongado, as estatísticas traçam um perfil aterrorizante da situação nas estradas. São milhares de vítimas da imprudência. Mortos e feridos que engrossam melancólica lista, ceifando vidas de inocentes, com prejuízos irreparáveis de ordem emocional e mesmo para o Estado, obrigado muitas vezes – depois – a zelar pela recuperação dos feridos. Dentre tais acidentes, muitos são cometidos, quer nas estradas, quer nas vias urbanas, com o agente em estado de embriaguez. Algo precisava ser feito.

Para os autores acima mencionados a Lei nº 11.705/08, foi o meio necessário encontrado pelo legislador para evitar a morte de tantas pessoas no trânsito vítimas de motoristas alcoolizados e irresponsáveis.

O art. 1º da Lei nº 11.705/2008 dispõe que:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

Neste primeiro artigo vê-se que a alteração legislativa conta com dois objetivos principais: estabelecer alcoolemia zero no trânsito e impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool. Afirmam Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 372) que *“quer o legislador, por via legislativa, enfrentar uma das tragédias mais gritantes do país: o alto índice de mortes decorrentes da combinação álcool-direção”*.

O legislador passou a entender que conduzir veículo na via pública nas condições do art. 306, *caput*, do Código de Trânsito Brasileiro (crime de embriaguez ao volante), é conduta que, por si, independentemente de qualquer outro acontecimento, gera perigo suficiente ao bem jurídico tutelado, de molde a justificar a imposição de pena criminal.

Com o novo dispositivo o tipo penal previsto no artigo 306 do Código de Trânsito foi modificado sobre a discussão que ocorria quanto à concentração mínima exigida para se tipificar ou não a conduta daquele condutor surpreendido dirigindo veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos. A partir de então, bastava estar sob tal influência e pondo em risco a segurança viária para que tivesse sua conduta tipificada nesse artigo.

No entanto, é pertinente diferenciar a infração administrativa do crime de trânsito. O art. 1º da Lei nº 11.705/2008 impõe alcoolemia 0 (zero) e está tipificado no art. 165 do Estatuto do Trânsito, que caracteriza infração de trânsito gravíssima, com pena de multa e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, além de imposição de medida administrativa de retenção do veículo. O crime de embriaguez ao volante capitulado no art. 306 do citado diploma legal, estabelece um limite de teor alcoólico igual ou superior a 6 (seis) decigramas por litro de sangue, ou estar sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, cuja pena é a detenção de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Para melhor esclarecimento busca-se a lição de Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 362) que afirmam:

No que diz respeito à embriaguez decorrente de álcool depreende-se o seguinte: por força do novo art 276 qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeitaria o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código (ou seja: pela literalidade do dispositivo, ocorre infração administrativa com qualquer concentração de álcool no sangue). A infração penal, por seu turno, exige seis decigramas ou mais de álcool por litro de sangue (art. 306). O índice de tolerância (pelo que se tem noticiado) é de 0,2 decigramas de álcool por litro de sangue.

Conclusão: até 0,2 decigramas: margem de tolerância (fato atípico); de 0,2 a 0,6 decigramas: infração administrativa (art. 165). Igual ou mais que seis decigramas: infração penal (art. 306), se todos os seus requisitos estiverem presentes. A primeira diferença entre a infração administrativa e a penal, como se vê, está no nível de concentração de álcool no sangue. O fator distintivo (por enquanto) é meramente quantitativo. A quantidade de álcool é o primeiro critério diferenciador.

Pelo fato de a lei estabelecer o limite 0 (zero) de álcool, logo ficou conhecida como Lei Seca. A partir da sua vigência a Lei nº 11.705/2008 causou grande

controvérsia por ter um caráter inflexível e veio aliada a muita fiscalização. Além disso, não passou pelo período de vacância (*vacatio legis*) para que os condutores pudessem conhecer suas disposições e se adequarem a elas. Sobre isso BITTENCOURT (1995, p. 65) enfatiza que *“é indispensável que os destinatários da norma penal sintam-se motivados em seus comportamentos, de sorte que o conhecimento da norma deve incidir sobre o comportamento humano para poder dar uma solução ao problema jurídico-penal”*. Daí compreende-se a noção do conhecimento da norma por todos para que o comportamento humano possa respeitá-la.

O fato é que a Lei Seca trouxe muita discussão tanto no mundo jurídico quanto fora dele, pois estipula, ainda, a proibição da venda de bebidas alcoólicas para consumo local em rodovias federais, cujo descumprimento acarreta multa elevada.

Guimarães (2008) é favorável a, manutenção da Lei Seca no sistema jurídico nacional, pois segundo ele:

A nova lei foi o meio encontrado e necessário, pelo legislador ordinário, para refrear a violência no trânsito diretamente ligada aos alcoolistas e consumidores moderados. Até a edição desta lei nunca havia se conseguido diminuir o consumo de bebida alcoólica por parte dos motoristas de livre e espontânea vontade.

O que se pode deduzir é que os fins a que se destina a Lei nº 11.705/2008 são de elevado interesse público, de relevante importância e avanço no controle do trânsito. É claro que há muitos outros fatores que contribuem para o alto índice de mortos e feridos no tráfego, mas cabe ao Estado e à sociedade atuar na intenção de conscientizar que bebida alcoólica e direção não devem estar juntos.

Guimarães (2008) ainda informa que *“a Lei Seca não proíbe ninguém de dirigir tampouco de ir e vir. Ela proíbe beber e dirigir”*.

Porém, alguns estudiosos como Andrade (2008) acreditam que:

A Lei nº 11.705/2008 em alguns pontos se apresenta confusa e radical, não apresentando um critério razoável e equilibrado na normatização da segurança e saúde do trânsito, dando margem a

interpretações ambíguas e questionamentos acerca da inconstitucionalidade de alguns de seus artigos.

A grande polêmica em torno da Lei Seca é sobre a possível inconstitucionalidade do direito de ir e vir após ingerir uma certa quantidade de álcool, sem que isso represente risco à segurança viária. Sabe-se que a influência do álcool no estado de consciência das pessoas é variável e por isso a estipulação de 6 (seis) decigramas dessa substância no sangue, para alguns juristas seria arbitrária.

Por isso é que Andrade (2008) garante que:

Há um rigor demasiado, pois para que se configure a infração administrativa ou crime de embriaguez ao volante (arts. 165 e 306 do CTB), não é suficiente a simples condução de veículo automotor após ter ingerido álcool. Mister se faz que o motorista conduza o veículo, sob a influência do álcool, isto quer dizer: de forma anormal, irresponsável ou perigosa. Só assim restaria comprovada a ameaça de lesão ao bem jurídico tutelado, isto é, expor efetivamente em risco de lesão a segurança do tráfego.

A autora entende que a Lei nº 11.705/2008 reveste-se de excessiva dureza e afirma que para que o delito se configure é preciso que o condutor dirija o veículo de forma perigosa (andando em trajetória não linear) para que haja a efetiva insegurança na via pública.

Nesse momento surge outra questão: a de imputação de dolo eventual¹⁷ para os motoristas que dirigiam sob o efeito de álcool e cometeram homicídio ou lesão corporal de trânsito. O que se tem admitido é que o motorista não saiu de casa disposto a cometer um assassinato ou lesão, mas comportou-se de maneira tão irresponsável, sabendo que poderia causar uma tragédia e por isso, merece uma pena maior.

Ainda não há uma posição definida a esse respeito visto que o Código de Trânsito Nacional é taxativo quanto à tipificação do homicídio e da lesão corporal, classificando-as como culposas. Assevera Vidor (2002) que a aplicação do dolo

¹⁷ Dolo eventual: Segundo a legislação penal brasileira dolo eventual é um tipo de crime que ocorre quando o agente assume o risco de produzir o resultado danoso.

eventual nada mais é do que *“uma solução encontrada por diversos tribunais pátrios para satisfazer aos anseios da população para punir os crimes praticados por motoristas embriagados”*.

3.2 Aplicabilidade e Eficácia da Lei nº 11.705/2008

O delito de embriaguez ao volante (direção embriagada), em sua redação original (estampada no art. 306 da Lei nº 9.503/1997) dizia o seguinte:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

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

Por força da Lei nº 11.705/2008 o art. 306 citado passou a ter a seguinte redação:

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 :

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

As penas não foram alteradas. São elas: detenção (de seis meses a três anos), multa e suspensão (em relação a quem já possui habilitação ou a permissão) ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Considerando-se que são muitos os métodos capazes de apurar o nível de alcoolemia do agente, dispõe o novo parágrafo único que é da competência do

executivo federal estabelecer a equivalência entre os testes de verificação de alcoolemia. Gomes (2008) explica que *“6 decigramas de álcool por litro de sangue equivale a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar expelido no bafômetro”*.

O notório professor, em relação à distinção entre os dois dispositivos preleciona que:

Uma primeira diferença entre o antigo e o novo delito (de embriaguez ao volante) é que a antiga redação exigia a “exposição a dano potencial a incolumidade de outrem”. Ou seja: previa nesse caso uma situação de perigo concreto a outra pessoa. Exigia, a rigor, uma vítima concreta, isto é, risco concreto a ser comprovado contra uma pessoa concreta. Essa interpretação literal acabou não preponderando, contentando-se boa parte da doutrina com a direção anormal (em zig-zag, v.g.), ou seja, bastava ter dirigido “sob a influência” do álcool ou outra substância.

Agora para a doutrina o simples fato de o motorista manifestar um comportamento suspeito no volante ou a efetiva direção contrária às regras para que o risco esteja caracterizado. Não é necessário que haja uma vítima ou o perigo concreto determinado.

Levantamento do Ministério da Saúde, divulgado em 18/07/2010, aponta redução de 4,7% do número de mortes em acidentes causados por motoristas embriagados, desde que a Lei nº 11.705/2008 (Lei Seca) entrou em vigor. Foram 34 ocorrências a menos que a registrada há dois anos, quando a legislação impôs restrições ao consumo de álcool para motoristas no país.

Conforme os dados, a média nacional de redução de mortes no trânsito foi de 6,2% desde o início da entrada em vigor da lei. O índice representa 2.302 mortes a menos em todo o país, reduzindo de 36.924 para 34.597 o total de óbitos causados pelo trânsito.

Nesse mesmo período, o Rio de Janeiro conseguiu 32% de redução e ficou no topo do ranking nacional. No Piauí, as mortes caíram de 721 para 687 entre o 2º semestre de 2007 e o 1º semestre de 2009.

Um levantamento do Ministério da Saúde (2010) mostrou que as mortes provocadas por acidentes de trânsito no Piauí, caíram 4,7%, no período de 12 meses após a implantação da “Lei Seca”.

O Piauí teve um índice de redução maior que o da região Nordeste, que entre o segundo semestre de 2007 e o primeiro de 2008, 8.943 mortes, contra 8.697 no segundo semestre de 2008 e o primeiro de 2009. No Estado foram 721 mortes (2007/2008) contra 687 (2008/2009). O Ministério informa que os dados de mortalidade para 2008-2009 são preliminares e sujeitos a revisão.

“Houve tendência de redução no número de pessoas que dizem beber e dirigir, mas essa redução é lenta. Temos que usar a lei com todo vigor, com presença na rua, educação, prevenção, multa. Só assim vamos conseguir construir uma nova consciência nos motoristas, de que bebida e direção não combinam”, disse o Ministro da Saúde, José Gomes Temporão.

Vê-se que a Lei nº 11.705/2008, embora criticada por alguns, teve resultado positivo já que contribuiu para a diminuição dos acidentes e das mortes como mostram as informações apresentadas.

Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 370-371) ensinam que:

Invariavelmente surgirão vozes no sentido de que o mero endurecimento da situação do agente, não resolverá o problema. Com alguma razão: a questão deve ser enfrentada, também sob o ângulo da educação do motorista do pedestre (inclusive com maior rigor na obtenção da CNH). A fiscalização nas estradas deve ser intensificada. A melhoria das condições das vias públicas, em regra esburacadas e sem condições de propiciar um tráfego seguro, decerto reduzirá o número de acidentes. Não se ignora essa realidade. Agora admitir-se que o motorista embriagado, causador de um acidente de trânsito, ficasse impune era algo inconcebível. Assim, acertou o legislador.

3.3 Posicionamento do STF

Em 04 de julho de 2008 foi proposta pela Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento – ABRASEL Nacional, Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin nº 4103). A mencionada ação objetiva a declaração de inconstitucionalidade dos artigos 2º, 4º e 5º, incisos III, IV e VIII, todos da Lei Federal nº 11.705/2008.

A Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento

(ABRASEL), diz que a norma prejudica a lucratividade dos estabelecimentos que vendem bebidas alcoólicas e os empregos gerados diretamente pelo setor.

Alega ainda que ela contém um conteúdo abusivo e inconstitucional que atenta contra as garantias e as liberdades individuais, principalmente ao dizer que qualquer concentração de álcool no sangue sujeita o condutor a penalidades.

Segundo a Advocacia Geral da União - AGU, que rebate um a um os argumentos contra a norma, a *“medida adotada pelo Estado é plenamente adequada e necessária para a realização do interesse público, ou seja, para diminuir a quantidade de acidentes e mortes no trânsito”*. O entendimento da AGU é que os efeitos positivos da lei já podem ser sentidos diante dos números estatísticos que são diariamente veiculados pela imprensa e que dados do Departamento de Trânsito do Distrito Federal revelam que houve uma redução de 39% de acidentes com morte após a vigência da lei.

Especificamente sobre a proibição de venda de álcool em rodovias, a AGU expõe que é de conhecimento do senso comum que nesses locais a condução de veículos requer dos motoristas maior atenção, cuidado e perícia, fato que justifica a regra.

A Adin nº 4103 já foi distribuída na Corte Suprema e seu relator é o Ministro Eros Grau.

A ação direta de inconstitucionalidade ainda não foi julgada pelo Plenário Excelso. Tal julgamento decidirá pela procedência ou não do pedido de declaração de inconstitucionalidade da Lei nº 11.705/2008.

Por enquanto, resta continuar a combater a embriaguez ao volante que até os dias atuais é causa de muitos desastres nas cidades de todo o Brasil.

CAPÍTULO IV

4. PESQUISA DE CAMPO

Foi realizada pesquisa de campo na cidade de Parnaíba-PI para a coleta de informações acerca não apenas dos crimes de trânsito, mas também da ocorrência de embriaguez ao volante.

A cidade de Parnaíba possui uma população de mais de 146 mil habitantes. Assim sendo, a quantidade de veículos que transitam pelas ruas da cidade é elevada. O trânsito parnaibano é formado por carros, caminhões, motos, bicicletas, pedestres e veículos de tração animal.

As ruas não estão em boas condições de pavimentação em parte devido à realização de obras para a substituição das tubulações da cidade e em parte devido à falta de programas de recuperação e conservação das vias. A rodovia estadual BR-343 cuja extensão é de 747,9 km, de forma geral, encontra-se em boas condições de tráfego e de sinalização.

A pesquisa realizada foi quantitativa uma vez que revela o número aproximado de acidentes de trânsito e de processos gerados por eles.

Para a reunião desses dados recorreu-se a apuração dos mapas da Polícia Rodoviária Federal do Estado do Piauí, ao Pelotão de Policiamento de Trânsito - PP TRAN, órgão do DETRAN no município e à 2ª Secretaria do Crime da Comarca de Parnaíba-PI.

Com a análise desses números tem-se um retrato do trânsito no Piauí, e mais especificamente, na cidade de Parnaíba-PI.

4.1 Coleta de dados sobre o trânsito de Parnaíba-PI

- **Polícia Rodoviária do Piauí**

A pesquisa junto a Polícia Rodoviária do Piauí foi realizada em 12 de julho de 2010, em sua sede que se localiza na rodovia BR-343 em Parnaíba-PI.

A Polícia Rodoviária Federal do Piauí não possui registros anteriores à Lei nº 11.705/2008.

O quadro seguinte mostra os números referentes aos exames de alcoolemia realizados no ano de 2009 e no período de 01/01/2010 a 20/06/2010. O quadro revela quantos testes foram realizados, quantos resultaram em autuações por estarem com concentração de álcool de 0,29 grama de álcool por litro de sangue e quantos foram presos por estarem com teor alcoólico superior a 0,3 grama.

PERÍODO	Nº DE TESTES	Nº DE AUTUAÇÕES	Nº DE PRISÕES
2009	24.824	437	264
01/01 a 20/06/2010	12.332	248	147

Os que foram autuados tiveram a carteira retida e foi aplicada multa no valor de R\$ 958,00 (novecentos e cinquenta e oito reais).

A conclusão da Polícia Rodoviária do Estado do Piauí é que houve redução de 5% dos acidentes fatais de 2009 ao primeiro semestre de 2010 com a aplicação da Lei Seca. Para a instituição isso representa uma mudança no comportamento do motorista piauiense, que manifesta sinais de conscientização.

- **Pelotão de Policiamento de Trânsito – PP TRAN do município de Parnaíba-PI**

O Pelotão de Policiamento de Trânsito – PP TRAN é resultante da municipalização do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN. O órgão atua no

município de Parnaíba-PI, no que se refere à fiscalização de trânsito, atuando e aplicando as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação e estacionamento.

A sede fica na Travessa Felipe Neves em Parnaíba-PI. A análise dos mapas de 2010 foi feita no dia 05 de agosto do corrente ano.

O PP – TRAN de Parnaíba-PI não vem mais realizando testes de alcoolemia em virtude de não dispor de etilômetro. O aparelho que era utilizado perdeu a validade e ainda não foi substituído.

No caso de haver uma colisão uma das partes avisa o pelotão que se dirige ao local. Se for detectado algum indício que algum dos condutores envolvidos no acidente ingeriu bebida alcoólica, ele é conduzido a qualquer posto da Polícia Rodoviária Federal do Piauí para, se quiser, realizar o exame do bafômetro. Constatado o teor alcoólico superior ao permitido, o condutor infrator é conduzido à Central de Flagrantes de Parnaíba-PI para que sejam tomadas as providências admissíveis.

O quadro abaixo engloba o número mensal de acidentes ocorridos no município, mas não há a descrição do motivo que levou à ocorrência do acidente. Deste modo não há como precisar quantos acidentes foram causados por condutores embriagados.

MESES	TOTAL DE ACIDENTES	Nº DE DANOS	Nº DE LESÕES	Nº DE ÓBITOS
Janeiro	28	13	15	0
Fevereiro	36	19	17	0
Março	22	13	8	1
Abril	27	14	11	2
Maiο	39	21	17	1
Junho	37	14	23	0
Julho	38	22	13	3

Em 02 de agosto de 2010 buscou-se a 2ª Secretaria do Crime de Parnaíba-PI, onde estão os processos de crimes de trânsito para exame dos mapas. Tais crimes são da competência da 2ª Vara Criminal da Comarca de Parnaíba-PI.

Na referida vara criminal, atualmente tramitam cerca de 1.526 processos. No entanto, não se tem como indicar com exatidão quantos desses processos são de crimes de trânsito. Isso se deve em parte ao não andamento dos inquéritos policiais que por vezes são prejudicados pelas fraudes ou pela conciliação entre as partes após a colisão e pela falta de estrutura na apuração desses delitos. Também por causa do grande número de processos de outros crimes, os de trânsito não são priorizados para andamento e apreciação.

No ano de 2010 apenas 6 (seis) delitos de embriaguez ao volante estão tramitando na 2ª Vara Criminal de Parnaíba. Nenhum foi julgado.

Delitos de direção perigosa são maioria, sendo que nos mapas há vários indicativos de crimes de trânsito, porém eles se encontram com a denominação genérica de “delitos de trânsito”, não tendo como identificar o tipo penal.

Em 2010 apenas 1 (um) homicídio culposo de trânsito tramita na 2ª Vara Criminal da cidade, mas não foi possível apurar sua causa.

4.2 Análise dos dados pesquisados

Diante do que foi obtido na colheita de informações junto às polícias especializadas e à 2ª Secretaria do Crime do município de Parnaíba-PI, vê-se que o número de acidentes na cidade é alto, visto que, pelos números do PP – TRAN da cidade há meses em que a média de acidentes por dia é superior a 1 (um).

A falta do aparelho de medição de teor alcoólico mostra falha da Administração Pública em não prover suas instituições com meios adequados para a apuração de irregularidades no trânsito.

Vê-se também que a fiscalização ainda é tímida, ocorrendo apenas em feriados e fins de semana, por vezes apenas no trecho da BR-343. Na cidade a fiscalização não é constante. Quando acontece com maior frequência, visa apenas a verificação dos condutores de motos e sua apreensão.

Os dados fornecidos pela Polícia Rodoviária do Piauí mostram a queda diminuta, porém não menos importante dos acidentes por motivo de consumo de álcool.

Quanto ao trâmite judicial dos processos decorrentes de crimes de trânsito, estes ainda são pouco comuns devido a não priorização do julgamento deles e por vezes as autoridades não são comunicadas de seu acontecimento.

Esses resultados provam que há muito a ser feito no município de Parnaíba-PI para que o trânsito na cidade possa ser melhorado. Não basta manter ruas e rodovias asfaltadas, sinalizadas e bem conservadas. É preciso que haja um envolvimento entre sociedade e estado. Este promovendo campanhas de esclarecimento e educação no trânsito. Aquela participando dessas atividades e respeitando a lei e a vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo monográfico abordou a temática dos crimes de trânsito com enfoque na Lei nº 11.705/2008. Foram abordados os aspectos mais proeminentes sobre o crime, suas noções conceituais, o crime e a conduta humana, o Estatuto de Trânsito Brasileiro e os tipos penais descritos no Código de Trânsito.

De acordo com as informações levantadas verificou-se que o Código de Trânsito nacional é o instrumento que regulamenta a conduta que deve ser adotada pelos integrantes do tráfego. Porém, apenas suas disposições não estavam mais tendo o efeito esperado e por isso foi editada a Lei nº 11.705/2008.

A Lei nº 11.705/2008 conta com grande dureza, pois pune de forma mais severa o condutor que dirige embriagado. A Lei Seca causou grande impacto devido a sua característica implacável e tornou-se um meio do estado para combater o enorme número de acidentes fatais ou que geram lesões graves, ocasionados pelo binômio álcool – direção.

Para combater os altos índices de acidentes de trânsito é necessário que haja o resgate da postura de cidadania no tráfego, utilizando-se de alternativas que mudem o comportamento dos indivíduos, resultando em uma convivência harmônica, preventiva e defensiva no cotidiano das ruas e estradas.

A responsabilidade não é só do Estado. Também é da sociedade, dos motoristas, do sistema educacional etc. Cada um precisa cumprir seu papel, caso contrário o cenário atual de mortes violentas perdurará por tempo indeterminado. Para isso, manter relação com os ministérios do governo em busca de estabelecer alianças e cooperação em diversas regiões, observando as características e peculiaridades de cada local, é imprescindível.

Dessa maneira a atuação se tornará mais pontual e adequada às situações específicas. São parceiros ideais, além das autoridades constituídas, as instituições de ensino e educação, os meios de comunicação, os clubes de serviços, as associações de classe e de moradores, as organizações não governamentais e outras que possam, em conjunto, tornarem-se pólos irradiadores do conceito de trânsito seguro, em função da preservação da vida.

Afora os custos diretos, há vários custos indiretos, muitas vezes invisíveis,

de consequências imensuráveis que promovem uma desestruturação não apenas econômica, mas também familiar, pessoal e social.

As leis de trânsito existem em benefício de todos, especialmente em defesa da vida e da integridade física das pessoas. Todos devem colaborar para que se reduzam os acidentes no Brasil, causa trágica de luto e sofrimento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, Rita de Cássia. *A Lei Seca – análise da Lei nº 11.705/2008*. São Paulo: Saraiva, 2008.
- BITTENCOURT, César Roberto. *Elementos do Direito Penal*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1995.
- CAPEZ, Fernando. *Curso de Direito Penal – parte geral*. Vol. 1. São Paulo: Saraiva, 2007.
- CUNHA, Rogério Sanches; GOMES, Luiz Flávio; PINTO, Ronaldo Batista. *Comentários às Reformas do Código de Processo Penal e da Lei de Trânsito*. 1 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Miniaurélio Século XXI: o minidicionário da língua portuguesa*. 5 ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.
- FERRI, Giovanni. *Aspectos penais do novo Código de Trânsito Brasileiro*. São Paulo: Síntese Editora, 1998.
- FRAGOSO, Heleno Cláudio. *Lições de Direito Penal*. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1980.
- GOMES, Luiz Flávio. *Código de Trânsito Brasileiro: primeiras notas interpretativas*. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 1997.
- _____. *Lei seca. Acertos, equívocos, abusos e impunidade*. Rio de Janeiro: Editora Revista dos Tribunais. 2008.
- _____. *Lei seca: contradições e soluções*. São Paulo: Saraiva, 1999.
- GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. *Dicionário Técnico Jurídico*. 7 ed. São Paulo: Rideel, 2005.
- GUIMARÃES, Jayme. *Comentários à Lei Seca*. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 2008.
- JESUS, Damásio de Jesus. *Crimes de Trânsito*. 8 ed. São Paulo: Saraiva, 2002.
- MIRABETE, Julio Fabbrini. *Manual de direito penal*. Parte geral. 1 vol. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

NORONHA, E. Magalhães. *Directo Penal*. Vol. 1. São Paulo: Saraiva, 2004.

NUCCI, Guilherme de Souza. *Código de Trânsito Comentado*. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

_____. *Código de Trânsito Comentado*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

PINHEIRO, Flávio T.; RIBEIRO, Vicente; OLIVEIRA, Cláudio F. *Comentários ao Código de Trânsito*. 2. ed. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 2003.

SILVA, Antonio Álvares da. *Lei Seca*. 2 ed. São Paulo: LTr, 2009.

VIDOR, César. *Dolo eventual nos acidentes de trânsito*. Rio de Janeiro: Rideel, 2002.

LEGISLAÇÃO CONSULTADA

BRASIL (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília-DF: Senado, 2010.

BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro. Código de Trânsito Brasileiro. 3 ed. Brasília: DENATRAN, 2010.

BRASIL, Lei nº 11.705/2008. Altera o Código de Trânsito e estabelece alcoolemia 0 (zero) para os condutores de veículos automotores.

BRASIL, Código Penal. 12 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

BRASIL, Código de Processo Penal. 12 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

SITES CONSULTADOS

<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=4949> (Acesso em 10/04/2010)

<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1738> (Acesso em 10/04/2010)

<http://dolo-eventual-crimes-transito/dolo-eventual-crimes-transito.shtml> (Acesso em 10/04/2010)

<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/5010/Delito-culposo-nos-crimes-de-transito> (Acesso em 12/07/2010)

<http://www.dhnet.org.br/interagir/dicionario/vertermo.php?id=610> (Acesso em 12/07/2010)

http://www.direitoub2002.hpg.ig.com.br/peticoes/Penal/Crimes_de_transito_previstos_no_CTB.doc (18/04/2010)

<http://www.investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/35-direitopenal/3897-o-juiz-o-consumo-de-bebida-alcoolica-e-os-crimes-de-transito.html> (Acesso em 21/05/2010)

<http://pt.shvoong.com/law-and-politics/law/1741780-t%C3%B3picos-relevantes-sobre-c%C3%B3digo-tr%C3%A2nsito/> (Acesso em 21/05/2010)

http://www.denatran.gov.br/ultimas/20080626_alcool_direcao.htm (Acesso em 22/05/2010)

<http://www.apriori.com.br/cgi/for/dolo-eventual-e-culpa-consciente-nos-crimes-de-transito-t4102.html> (Acesso em 10/05/2010)

http://pt.wikipedia.org/wiki/Lei_Seca (Acesso em 10/05/2010)

<http://www.tre-pb.gov.br/eje/pdf/leiseca.pdf> (Acesso em 10/05/2010)

<http://www.dirigindoseguro.com.br/?p=1571> (Acesso em 17/05/2010)

<http://www.jusbrasil.com.br/noticias/34500/lei-n-11705-2008-tolerancia-zero-aplicada-ao-codigo-de-transito-brasileiro> (Acesso em 17/05/2010)

<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=11453> (Acesso em 17/05/2010)

<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=11495> (Acesso em 14/04/2010)

<http://www.revistajuridica.com.br/content/legislacao.asp?id=64994> (Acesso em 14/04/2010)

<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/4553/Explicando-a-Lei-Seca-de-Transito-Lei-11705-2008> (Acesso em 12/06/2010)

<http://www.clubjus.com.br/?artigos&ver=2.19975> (Acesso em 15/06/2010)

http://www.lfg.com.br/public_html/article.php?story=20080624114802951&mode=print (Acesso em 12/06/2010)

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/> (Acesso em 28/06/2010)

<http://www.ipea.gov.br/pub/td/td.html> (Acesso em 28/06/2010)

<http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/rodo.htm> (Acesso em 11/07/2010)

<http://portal.saude.gov.br/portal/saude/default.cfm> (Acesso em 13/07/2010)

<http://www.stf.jus.br/portal/processo/pesquisarProcesso.asp> (Acesso em 17/06/2010)

<http://www.who.int/en/> (Acesso em 17/06/2010)

<http://www.abramet.org.br/Site/Home.aspx> (Acesso em 17/06/2010)