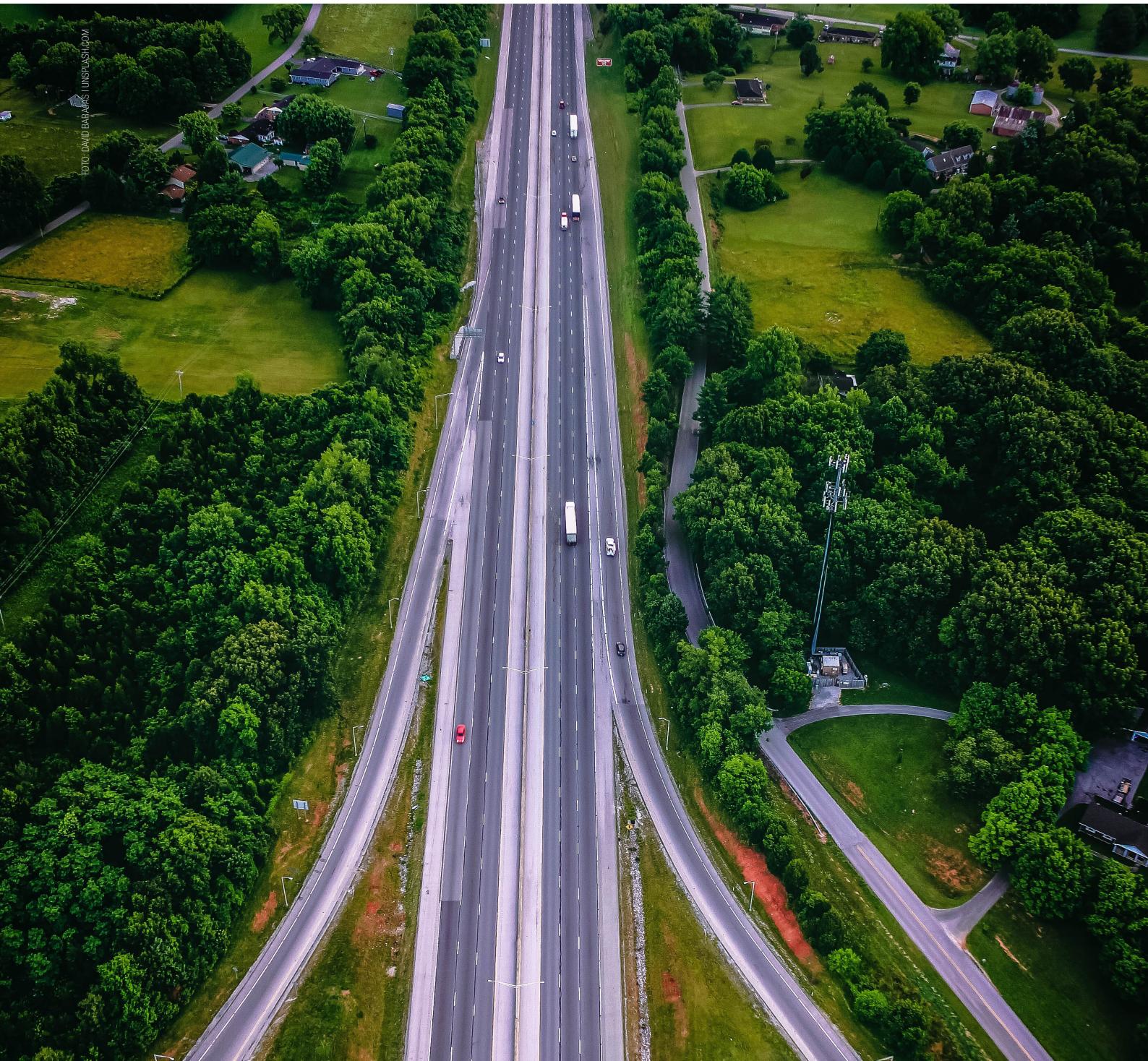




PRF

ATUALIZAÇÃO EM FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO





Legislação de trânsito aplicada à atividade do policial rodoviário federal

APRESENTAÇÃO DO MÓDULO

No Módulo I você pôde entender a finalidade e a importância da fiscalização de trânsito dentro do contexto da segurança pública. Tomou conhecimento de dados importantes acerca da violência no trânsito no Brasil e no mundo, reviu os pilares e os principais fatores, preconizados pela ONU e pelas políticas públicas institucionais, que influenciam na segurança viária. Finalmente, refletiu sobre a ética profissional e o papel do policial rodoviário federal na promoção do trânsito com cidadania.

Neste módulo iremos revisar a legislação de trânsito aplicada à atividade do policial rodoviário federal. Serão quatro unidades de estudos. Na primeira, denominada de “O papel da PRF dentro do Sistema Nacional de Trânsito”, iremos relembrar alguns conceitos e definições a respeito do SNT (órgãos e entidades, competências e funções), também as principais atribuições e competências da PRF enquanto integrante do SNT e do capítulo de Segurança Pública da CRFB/88 (sob o enfoque da segurança viária). Na unidade “Qual o caminho percorrido entre a autuação de trânsito e a efetiva punição?” trataremos de forma prática, das etapas do Processo Administrativo para aplicação da penalidade de multa, destacando os principais erros que podem anular todo o processo. Na unidade 3 “Relembrando algumas regras de circulação” apresentaremos os conceitos básicos relacionados ao trânsito, as normas de circulação e conduta e a base legal; e as ações e omissões que mais geram risco ao trânsito. Por fim, a unidade 4 “Crimes e contravenções relacionados” tratará desta questão com um olhar direto e relacionado com a rotina operacional.

OBJETIVO DO MÓDULO:

- Revisar a legislação de trânsito aplicada à atividade de fiscalização.

Carga Horária: 12 horas aula

Conteudistas:

- Anderson Frazão Gomes Brandão
- Antoniel Alves de Lima
- Marcelo de Azevedo
- Marcelo Dullius Saturnino
- João Carlos Zavalhia Sarzi
- Liomário dos Santos Filho (Colaborador Eventual)

Unidade 1 - O papel da PRF dentro do Sistema Nacional de Trânsito

Unidade 2 - Da autuação de trânsito à efetiva punição

Unidade 3 - Sobre as normas gerais de circulação e conduta

Unidade 4 - Crimes de Trânsito

UNIDADE 1 - O PAPEL DA PRF DENTRO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Nesta unidade você fará uma revisão básica da legislação de trânsito na qual irá relembrar alguns conceitos e definições a respeito do Sistema Nacional de Trânsito (órgãos e entidades, competências e funções) e as principais atribuições e competências da PRF enquanto integrante do SNT e do capítulo de Segurança Pública da CRFB/88 (sob o enfoque da segurança viária).

1.1. SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO – SNT

O Sistema Nacional de Trânsito é um ente, sem personalidade jurídica. Consiste no conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que exercem todas as atividades relacionadas à segurança viária. O conjunto é composto pelas atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos, conforme definido no art. 5º do CTB.

Os órgãos e entidades de trânsito pertencem ao SNT, que tem por prioridade nas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

São componentes do SNT os seguintes órgãos e entidades:

- 1** Conselho Nacional de Trânsito (Contran): coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- 2** Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetran) e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal (Contrandife): órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- 3** Órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

4

Órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

5

Polícia Rodoviária Federal (PRF).

6

Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal.

7

Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jari).

Atualmente a coordenação máxima do SNT é exercida pelo Ministério da Infraestrutura (ao qual está vinculado o Contran e subordinado o Denatram), e os objetivos básicos, executados pelos órgãos e entidades que o compõem, estão definidos no art. 6º do CTB, conforme descritos a seguir:

1

Estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar o cumprimento delas.

2

Fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito.



3

Estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Você sabia que o primeiro coordenador máximo do SNT foi o então Ministério da Justiça? Pois foi. Exerceu esta função desde a publicação do CTB, em 1997 até o ano de 2003, quando foi publicado o Decreto nº 4.711/2003, que atribuiu esta competência ao Ministério das Cidades. Também ao Denatran a competência de órgão máximo executivo de trânsito da União. O Decreto nº 9.676/2019 alterou o Decreto nº 4.711/2003, substituindo o extinto Ministério das Cidades pelo Ministério da Infraestrutura na coordenação do SNT.

1.2. COMPETÊNCIAS E ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS E ENTIDADES COMPONENTES DO SNT

Como você viu no item anterior, o SNT reúne os órgãos e entidades de trânsito de todas as esferas da Administração Pública (federal, estadual, distrital e municipal). Cada um, dentro da própria circunscrição, exerce competências e atribuições definidas no CTB. A seguir iremos relembrar as principais competências e atribuições de cada um destes órgãos e entidades e eventuais implicações nas ações desenvolvidas pela PRF. Posteriormente, iremos tratar em outro item, especificamente, das competências e atribuições da PRF.

1.2.1. CONTRAN

O Contran - Conselho Nacional de Trânsito é o órgão normativo e consultivo máximo do SNT, com circunscrição em todo o território nacional, e é composto por representantes dos seguintes ministérios e entidades:

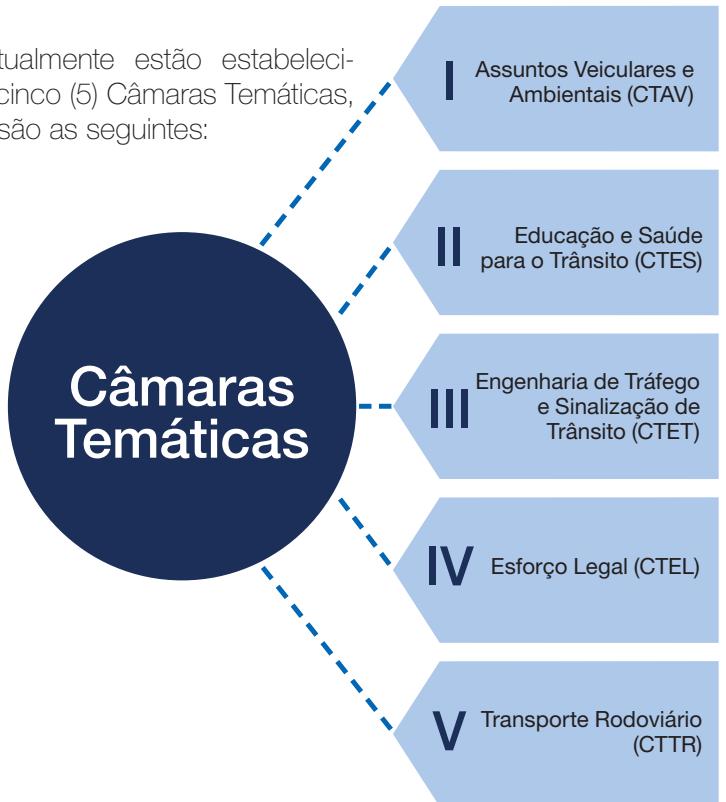
- Ministério ou órgão coordenador máximo do SNT.
- Ministério da Justiça e Segurança Pública.
- Ministério da Defesa.
- Ministério da Saúde.

- Ministério da Educação.
- Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações.
- Ministério do Meio Ambiente.
- Ministério da Infraestrutura.
- Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Apesar da Polícia Rodoviária Federal não possuir representante no Contran, tem sido comum a indicação de um servidor da PRF como um dos representantes do Ministério da Justiça.

O Contran é presidido pelo diretor do Denatran (órgão máximo executivo de trânsito da União). Recebe assessoria e suporte técnico por meio das Câmaras Temáticas. Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, pertencentes ao SNT, incluindo a **PRF**, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito.

Atualmente estão estabelecidas cinco (5) Câmaras Temáticas, que são as seguintes:



O Contran é o principal responsável pela regulamentação do CTB e as competências dele estão elencadas no art. 12 do CTB. Vejamos as principais:

- Estabelecer as normas regulamentares referidas no CTB (Resoluções e Deliberações).
- Coordenar os órgãos do SNT.
- Criar Câmaras Temáticas.
- Estabelecer o próprio regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos Cetran e Contrandife.
- Estabelecer as diretrizes do regimento das Jari.
- Apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma do CTB (2^a Instância).
- Dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

Importante ressaltar também que o Contran é o órgão recursal para o julgamento, em 2^a instância, dos recursos interpostos contra penalidades por infrações gravíssimas aplicadas pela PRF.

1.2.2. CETRAN E CONTRANDIFE

De forma semelhante ao Contran, o Cetran - Conselho Estadual de Trânsito e o Contrandife - Conselho de Trânsito do Distrito Federal são também órgãos normativos, consultivos e coordenadores, de natureza colegiada. Entretanto a circunscrição se limita a esfera estadual.



Panfleto da campanha de valorização e preservação da vida.

Fonte: flickr.com PRF/PR

O Cetran e o Contrandife têm por finalidade o exercício das atividades de planejamento, coordenação, normatização e julgamento de recursos administrativos, com a missão de assegurar o cumprimento da legislação de trânsito. Esse procedimento deve acontecer de forma articulada e integrada, com vistas à garantia de um trânsito em condições seguras para todos com a promoção, valorização e preservação da vida.

São esses órgãos responsáveis pela coordenação dos outros órgãos de trânsito existentes na respectiva UF/DF. A composição e representação estão estabelecidas na Res. Contran nº 688/17. A presidência de cada um destes órgãos deve ser exercida por técnico com conhecimento e experiência na área de trânsito, sem vinculação com o corpo diretivo dos órgãos de

trânsito ou entidades representativas. Os integrantes e presidente são nomeados pelo governador do Estado ou do Distrito Federal e deverão ser pessoas de reconhecida experiência em trânsito.

A partir de 01/01/2019 os Cetran e Contrandife passaram a contar com a presença de um representante da Polícia Rodoviária Federal na composição, devido a publicação da Res. Contran nº 723/18, que alterou o Anexo da Res. Contran nº 688/17, que estabelece diretrizes para a elaboração do Regimento Interno, gestão e operacionalização das atividades dos Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetran) e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal (Contrandife).

As competências dos Cetran e Contrandife estão elencadas no art. 14 do CTB. Vejamos as principais:

- Elaborar normas no âmbito Estadual e Distrital, respectivamente.
- Julgar em 2^a instância os recursos interpostos contra decisões das Jari.
- Dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios.

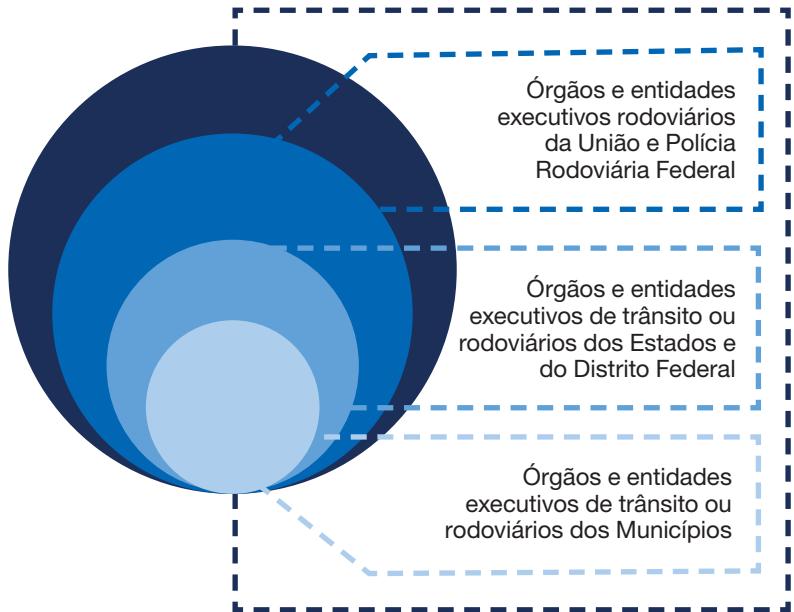
Importante também saber que o Cetran e o Contrandife são os órgãos recursais para o julgamento, em 2^a instância, dos recursos interpostos contra penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, respectivamente.

1.2.3. JARI

As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - Jari são órgãos colegiados, componentes do SNT. Responsáveis pelo julgamento, via de regra em 1^a instância, dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários.

Haverá, em cada órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, uma quantidade de Jari necessária para julgar, dentro do prazo legal, os recursos interpostos. No caso, havendo mais de uma Jari, deverá ser nomeado um coordenador. Portanto, as Jari funcionarão junto aos órgãos e entidades aplicadores de penalidades, conforme a seguir:

Jari



A Jari será composta, no mínimo, por três integrantes, obedecendo-se aos seguintes critérios:

- Um integrante com conhecimento na área de trânsito com, no mínimo, nível médio de escolaridade.
- Um representante servidor do órgão ou entidade que impõe a penalidade.
- Um representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito.

As competências da Jari estão elencadas no art. 17 do CTB e são as seguintes:

Julgar os recursos interpostos pelos infratores.

Solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida.

Encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Importante destacar que as Jari atuam, geralmente, no julgamento dos recursos em 1^a instância. Entretanto, os recursos interpostos em 2^a instância contra penalidades por infrações leves, médias e graves aplicadas pela PRF são julgados por um colegiado especial integrado pelo coordenador-geral das Jari, pelo presidente da Jari que apreciou o recurso em 1^a instância e por mais um presidente de Jari. No caso em que houver apenas uma Jari, o recurso será julgado pelos próprios membros.

1.2.4. DENATRAN



Banner Denatran

Fonte: Detran/BA

O Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, órgão que compõe o SNT, vinculado ao Ministério das Cidades, com circunscrição em todo o território nacional, exerce as funções de órgão máximo executivo de trânsito da União e o dirigente dele (diretor) preside o Contran.

O Denatran tem como objetivo principal fiscalizar e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Contran. Além de possuir a atribuição de supervisionar e coordenar os órgãos responsáveis pelo controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito, é também o órgão responsável por estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos.

As competências estão elencadas no art. 19 do CTB, sendo as principais descritas a seguir:

- Expedir a PPD, a CNH, a ACC, a PID, o CRV e o CRLV, mediante delegação aos Detran.
- Organizar, manter e gerenciar os sistemas: Renach, Renavam, Renainf, Renave, Renaggrav, Renaest e Renamo.
- Administrar o Funset.
- Fornecer aos órgãos e entidades do SNT informações sobre registros de veículos e de condutores.
- Organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo Contran.
- Estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento.
- Instruir os recursos interpostos das decisões do Contran.
- Prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao Contran.

1.2.5. ÓRGÃOS E ENTIDADES EXECUTIVOS RODOVIÁRIOS DA UNIÃO, DOS ESTADOS, DO DISTRITO FEDERAL E DOS MUNICÍPIOS

Os órgãos e entidades executivos rodoviários, dentro da esfera de atuação (Federal, Estadual, Distrital ou Municipal) são responsáveis, principalmente, por planejar, projetar, coordenar e executar obras de engenharia de interesse da administração pública (estradas, rodovias e obras de arte rodoviárias). Eles também têm a atribuição de elaborar instruções, normas e proposição de regulamentos concernentes aos serviços de transporte rodoviário.



Logo do DNIT

Fonte: DNIT.



APP DER

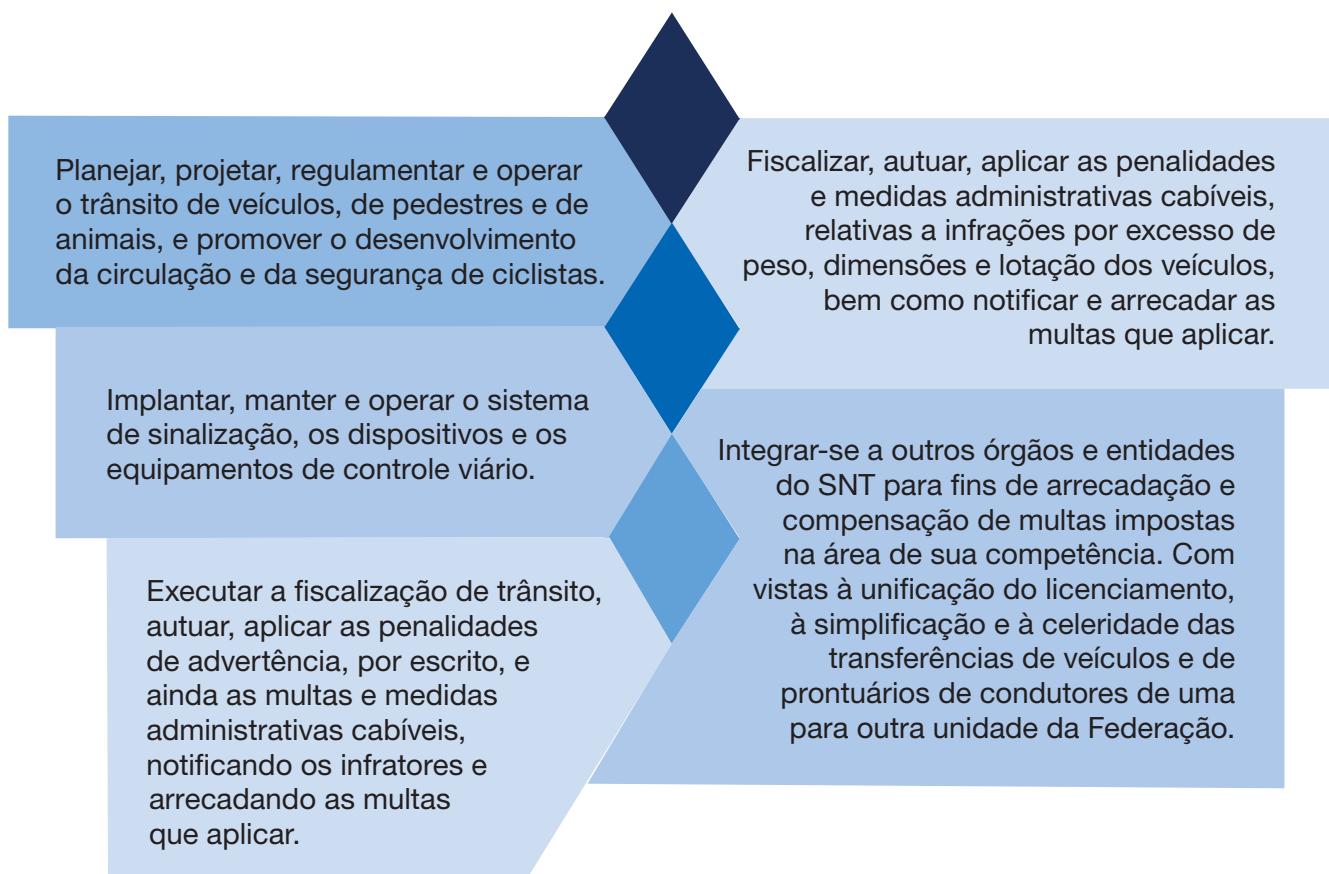
Fonte: DER/SP.

As atribuições do órgão executivo rodoviário da União são exercidas pelo DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, vinculado ao Ministério dos Transportes, com circunscrição no âmbito das rodovias e estradas federais.

Nos estados e DF estas atribuições são exercidas, via de regra, pelos DER – Departamentos de Estradas de Rodagem, podendo diferenciar em algumas UF (Daer/RS, Deinfra/SC, Agetop/GO, etc.), com circunscrição no âmbito das estradas e rodovias estaduais/distritais.

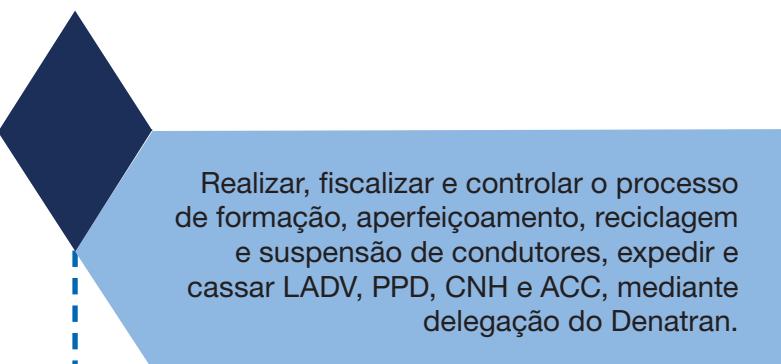
Nos municípios é comum as funções dos órgãos e entidades rodoviárias serem exercidas também pelos órgãos e entidades executivos de trânsito, vinculados às Prefeituras Municipais, tendo as mais diversas nomenclaturas (Demutran, Demtran, Setran, Cet, Bhtrans, Transalvador, etc.).

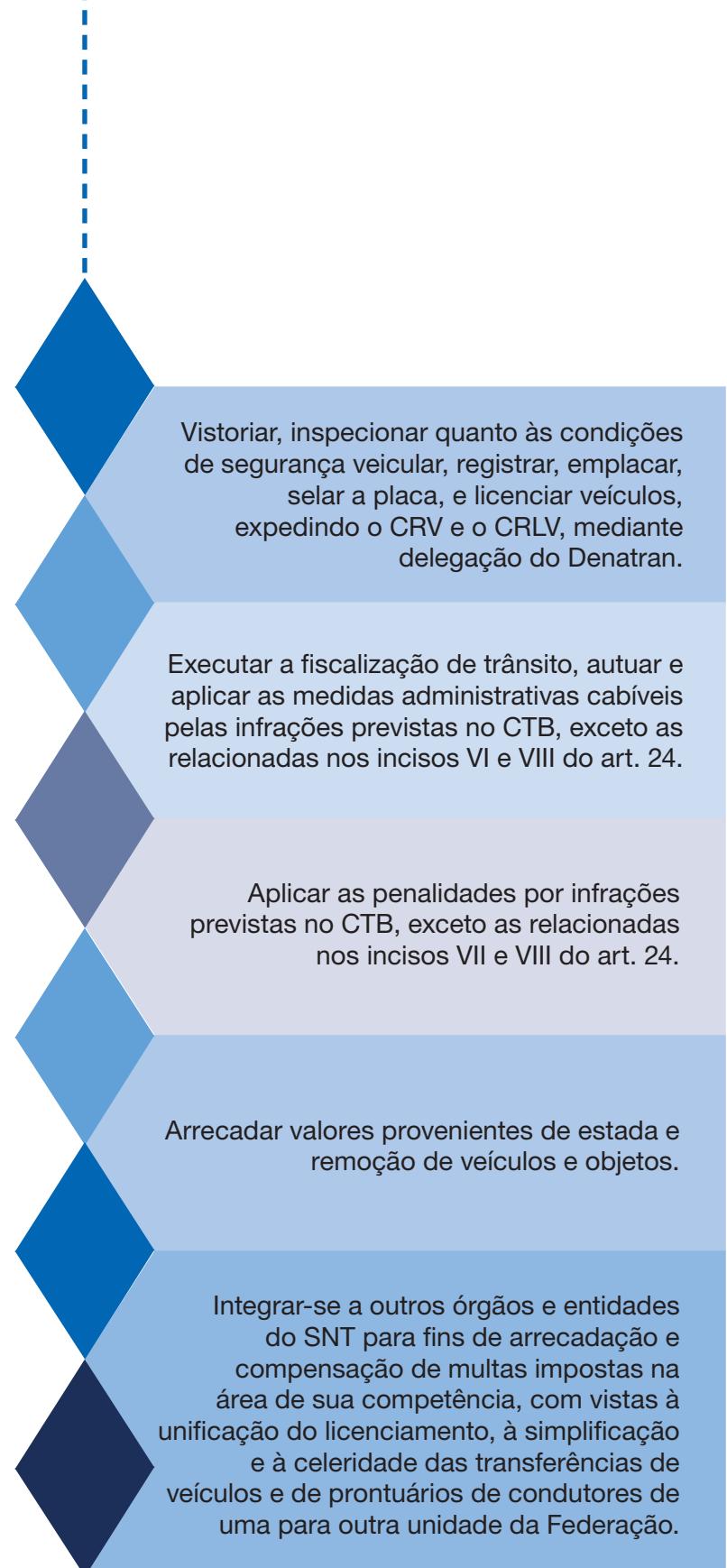
As atribuições dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios estão elencadas no Art. 21 do CTB, sendo as principais:



1.2.6. ÓRGÃOS E ENTIDADES EXECUTIVOS DE TRÂNSITO DOS ESTADOS E DO DISTRITO FEDERAL

As funções dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal são exercidas pelos Detran – Departamento Estadual de Trânsito. São vinculados aos governos estaduais com circunscrição dentro das respectivas UF e as competências estão descritas no Art. 22 do CTB. As principais são as seguintes:





1.2.7. POLÍCIA MILITAR

As Polícias Militares são órgãos vinculados aos governos estaduais e distritais. Além de estarem previstas no capítulo da Segurança Pública da atual Constituição Federal, no Art. 144,

também são integrantes do SNT. As Polícias Militares têm atribuição específica de executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados, conforme estabelecido no Art. 23 do CTB.



Parcerias com a PRF.

Fonte: PRF/PR.

Via de regra, as atribuições, previstas no CTB, são exercidas nas vias estaduais, distritais e municipais, podendo também, em alguns casos, a depender do órgão conveniado, exercê-las em vias federais, mas sempre limitado ao âmbito da respectiva UF/DF.

saiba mais



O Anexo I do CTB estabelece que as Polícias Militares exerçam a função de Policiamento Ostensivo de Trânsito. Tendo o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e garantir a obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

Para ver mais detalhes acesse o anexo no link a seguir:
<http://bit.ly/2MI0I4b>

1.2.8. ÓRGÃOS E ENTIDADES EXECUTIVOS DE TRÂNSITO DOS MUNICÍPIOS

Conforme foi antecipado no item 1.2.5, os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, além das atribuições específicas previstas no CTB, em alguns casos também exercem, de forma anômala, as atribuições dos órgãos e entidades executivos rodoviários. Eles também estão vinculados às Prefeituras Municipais, exercendo as funções no âmbito do município.

O Art. 24 do CTB estabelece as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios. Destacamos as principais:

- Planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e, promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas.
- Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário.
- Executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no CTB, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos.
- Aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no CTB.
- Implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias.
- Integrar-se a outros órgãos e entidades do SNT para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação.
- Registrar, licenciar e conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

Para o exercício das competências estabelecidas no CTB, os municípios deverão integrar-se ao SNT (Municipalização do Trânsito). Os municípios deverão dispor, no mínimo, de estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhes são próprias, quais sejam:

Junta Administrativa de Recursos de Infrações – Jari.

Coleta, controle e análise estatística de trânsito.

Fiscalização e operação de trânsito.

Engenharia de tráfego.

Educação de trânsito.

1.3. POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

Um dos principais componentes do SNT, a Polícia Rodoviária Federal – PRF é um órgão permanente de Estado, específico, singular, organizado e mantido pela União, e estruturado em carreira, vinculado ao Ministério da Segurança Pública, com circunscrição em todo o território nacional. O dirigente máximo é o diretor-geral, que exerce os poderes de Autoridade de Trânsito nas vias terrestres federais.



PRF.

Fonte: PRF/PR.

1.3.1. COMPETÊNCIAS DA PRF

Podemos encontrar as competências da PRF devidamente estabelecidas no § 2º do Art. 144 da Constituição Federal, no Art. 20 do CTB, no Art. 1º do Decreto nº 1.655/1995, no Art. 47 do Anexo I do Decreto nº 9.662/2019, alterado pelo Decreto nº 10.073/2019 e no Art. 1º da Portaria nº 224/2018/MSP (Regimento Interno).

Vejamos as principais:

- Exercer os poderes de Autoridade de Trânsito nas rodovias e nas estradas federais.
- Planejar, coordenar e executar o policiamento, a prevenção e repressão de delitos nas vias terrestres federais e áreas de interesse da União.
- Realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública.
- Realizar o policiamento, a fiscalização e a inspeção do trânsito e do transporte de pessoas, cargas e bens.
- Colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfico de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, o descaminho e os demais crimes previstos em leis.
- Assegurar a livre circulação das vias terrestres federais, notadamente em casos de acidentes de trânsito, manifestações sociais e calamidades públicas;
- Autuar infratores, adotar as medidas administrativas e aplicar as penalidades previstas em lei.
- Cobrar e arrecadar multas, taxas e valores, em razão da prestação dos serviços de retenção, remoção e guarda de veículos e animais, que se encontrem irregularmente abandonados ou acidentados nas faixas de domínio das rodovias federais.
- Realizar a escolta de veículos transportando cargas superdimensionadas, indivisíveis ou perigosas.
- Planejar e executar os serviços de prevenção, atendimento de acidentes e salvamento de vítimas nas vias terrestres federais.
- Realizar levantamentos de locais, boletins de ocorrências, perícias de trânsito, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos, além de investigações imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito.
- Executar, promover e participar das atividades de orientação e educação para a segurança no trânsito, bem como desenvolver trabalho contínuo e permanente de prevenção de acidentes de trânsito.

- Informar ao órgão de infraestrutura sobre as condições da via, da sinalização e do tráfego que possam comprometer a segurança do trânsito, além de solicitar e adotar medidas emergenciais à proteção.
- Efetuar a fiscalização e o controle do tráfego de menores nas rodovias federais, adotando as providências cabíveis contidas no Estatuto da Criança e do Adolescente.
- Planejar e executar medidas de segurança para a escolta dos deslocamentos do presidente da República, ministros de Estado, chefes de Estado, diplomatas estrangeiros e outras autoridades, nas vias federais, e em outras áreas, quando solicitado pela autoridade competente.
- Lavrar o termo circunstanciado de que trata o art. 69 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995.

1.3.2. A PRF DENTRO DO SNT

Como você pode perceber, a PRF, com um leque tão grande de atribuições, é um dos órgãos de maior protagonismo dentro do SNT. Não só por ser a única Polícia de Trânsito da União, mas também por estar presente em todas as UF do país, sendo responsável pelo **patrulhamento e policiamento** ostensivos das principais vias terrestres (malha rodoviária federal).

Patrulhamento:

Função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes (Anexo I do CTB)

A PRF tem participado em todos os grandes eventos realizados no Brasil, atuando não apenas nas vias terrestres federais, mas também, quando necessário, nas áreas de interesse da União. Vale lembrar também da importante contribuição que a PRF está prestando, por meio da Operação Égide, no combate ao tráfico de armas, drogas e produtos contrabandeados.

Policimento:

Função que consiste em fiscalizar comportamentos e atividades, regular ou manter a ordem pública, reprimindo crimes, contravenções, infrações de trânsito e zelando pelo respeito dos indivíduos à legislação.



glossário

OPERAÇÃO ÉGIDE

PESSOAS DETIDAS	17.728 PESSOAS
MACONHA	269,86 TONELADAS
COCAÍNA + CRACK	9,11 TONELADAS
ARMAS DE FOGO	1.114 UNIDADES
MUNIÇÕES	198.956 UNIDADES
VEÍCULOS RECUPERADOS	4.092 UNIDADES
CIGARROS	8.654.307 PACOTES

TOTAL

PRIMEIRA ONDA	
PESSOAS DETIDAS	10.216 PESSOAS
MACONHA	235,72 TONELADAS
COCAÍNA + CRACK	7,78 TONELADAS
ARMAS DE FOGO	487 UNIDADES
MUNIÇÕES	101.271 UNIDADES
VEÍCULOS RECUPERADOS	1.863 UNIDADES
CIGARROS	7.690.712 PACOTES

SEGUNDA ONDA	
PESSOAS DETIDAS	4.908 PESSOAS
MACONHA	25,10 TONELADAS
COCAÍNA + CRACK	714 KG
ARMAS DE FOGO	217 UNIDADES
MUNIÇÕES	10.119 UNIDADES
VEÍCULOS RECUPERADOS	1.135 UNIDADES
CIGARROS	922.865 PACOTES

TERCEIRA ONDA	
PESSOAS DETIDAS	2.604 PESSOAS
MACONHA	9,04 TONELADAS
COCAÍNA + CRACK	620 KG
ARMAS DE FOGO	410 UNIDADES
MUNIÇÕES	87.566 UNIDADES
VEÍCULOS RECUPERADOS	1.284 UNIDADES
CIGARROS	40.730 PACOTES

- FRONTEIRA - MS, PR, SC E RS
- CORREDORES - MG, GO E SP
- RIO DE JANEIRO

Operação Égide.
Fonte: PRF Brasil
– Page oficial no Facebook

PERÍODO: 10/07/2017 A 11/06/2018
FONTE: PDI/PRF

Como já visto anteriormente, apesar da PRF não estar presente no Contran, tem sido comum a indicação de um servidor da instituição como representante do Ministério da Justiça, como ocorre atualmente.

Importante ressaltar também que a PRF está presente em cada uma das cinco Câmaras Temáticas do Contran, com dois servidores indicados para membros (titular e suplente) em cada uma delas. Além disso, diversas resoluções aprovadas pelo Contran foram relatadas por servidores da PRF, sem contar tantas outras cujos textos receberam contribuições da instituição.

Finalmente, a PRF é vista pela sociedade como referência, quando o assunto é segurança viária, e responsável pelas informações das principais ocorrências nas vias terrestres durante os períodos de feriados prolongados.

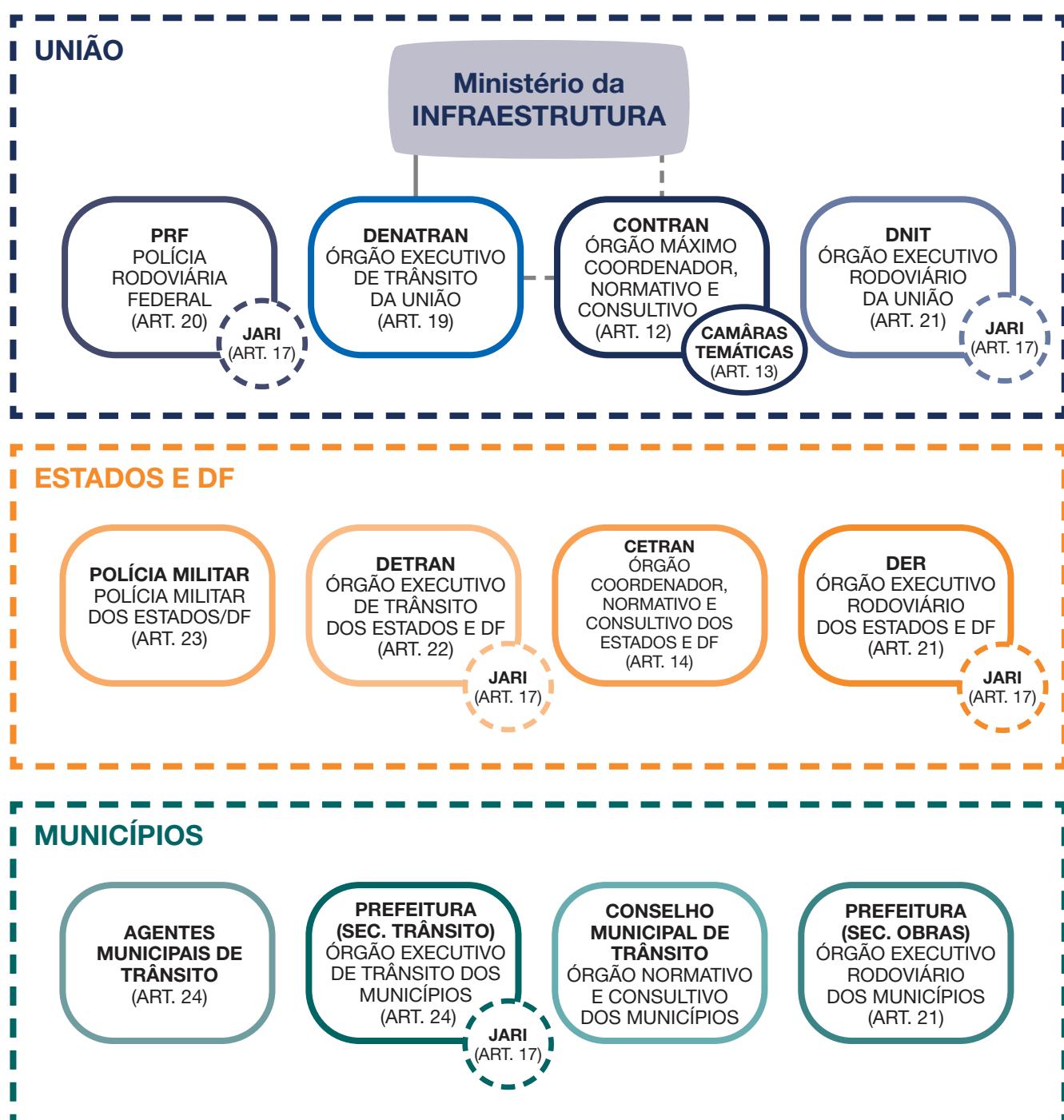


Balanço semana santa
2018

Fonte: Portal PRF.

Para uma melhor compreensão dos assuntos estudados nessa unidade, as relações entre os órgãos e entidades que compõem o SNT, bem como as esferas de atuação, apresentaremos a seguir um diagrama demonstrativo no qual estão elencados os órgãos e entidades e a respectiva esfera de circunscrição:

SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO - SNT



Órgãos e entidades que compõem o SNT.

Fonte: UFSC (?) adaptado de Ministério da Infraestrutura.

UNIDADE 2 - DA AUTUAÇÃO DE TRÂNSITO À EFETIVA PUNIÇÃO

Na unidade anterior você fez uma breve revisão da legislação de trânsito, em que relembrou alguns conceitos e definições a respeito do SNT (órgãos e entidades, competências e funções). Conheceu as principais atribuições e competências da PRF enquanto integrante do SNT e do capítulo de Segurança Pública da CRFB/88. Nesta unidade, será apresentado, de forma sintetizada, o caminho percorrido pelo Auto de Infração. Apresentaremos desde o cadastramento no Siscom (por meio dos sistemas eletrônicos ou digitação do Auto Físico) até a efetiva aplicação da penalidade de multa. Destacaremos alguns erros importantes que devem ser evitados, sob pena de arquivamento do auto de infração e cancelamento de todo o processo administrativo.

2.1. O CAMINHO PERCORRIDO PELO AUTO DE INFRAÇÃO, DESDE A AUTUAÇÃO DE TRÂNSITO ATÉ A EFETIVA PUNIÇÃO

Quando você aborda e fiscaliza um veículo, constatando a presença de uma infração de trânsito e lavra o auto de infração, muitas vezes deve ter se perguntado como e quando este auto lavrado vai se transformar em efetiva punição, ou seja, a multa. Pois bem, nesta unidade vamos demonstrar de forma simples e objetiva o caminho percorrido pelo auto de infração, desde a lavratura dele até a efetiva aplicação da penalidade.

Para facilitar o entendimento, observe a figura a seguir, em que estão descritas, de forma resumida, as etapas do Processo Administrativo para aplicação da penalidade de multa. Na sequência, detalharemos cada uma das fases.



Processo
Administrativo
para aplicação da
penalidade de multa.

Fonte: UFSC.

2.1.1 AUTUAÇÃO



Podemos perceber que o processo se inicia com a autuação, que o ato administrativo da Autoridade de Trânsito ou os agentes dela quando da constatação do cometimento de infração de trânsito. Ato esse vinculado, formalizado por meio da lavratura do Auto de Infração de Trânsito. Mas o que é um Auto de Infração? Você já parou para pensar?

Tecnicamente, conforme disposto na Res. Contran nº 619/16, Auto de Infração de Trânsito é o documento que dá início ao processo administrativo para imposição de punição, em decorrência de alguma infração à legislação de trânsito. E quais as formas que você tem para lavrar este Auto?

Ainda, de acordo com o que estabelece a Res. nº 619/16, o Auto de Infração poderá ser lavrado de três formas:

Auto Físico - Série "B"

Por anotação em documento próprio (auto físico).



Auto Eletrônico - PRF Móvel (Série "T") / SISCOM (Série "E")

Por registro em talão eletrônico isolado (PRF Móvel ou Siscom) ou acoplado a equipamento de detecção de infração regulamentado pelo Contram, atendido o procedimento definido pelo Denatran.



Equipamento de Detecção Provisto de Registrador de Imagem - Série “R”

Por registro em sistema eletrônico de processamento de dados quando a infração for comprovada por equipamento de detecção provido de registrador de imagem, regulamentado pelo Contran.

A autuação é a etapa mais importante no Processo Administrativo porque é no Auto de Infração que o agente registra todos os fatos que fundamentaram a lavratura e que vão subsidiar a Autoridade de Trânsito na aplicação da penalidade.

A consistência da autuação está na perfeita caracterização da infração e deve ser preenchida de acordo com as disposições contidas no art. 280 do CTB, além das normas regulamentadoras. No âmbito da PRF, os procedimentos a serem adotados pela Autoridade de Trânsito e os agentes dela, para a lavratura de Auto de Infração de Trânsito, estão normatizados pelo MPO-001.

na prática



Destacamos aqui alguns cuidados a serem tomados na lavratura do Auto de Infração série “B”:

- O AIT não poderá conter rasuras, emendas, uso de corretivos, ou qualquer tipo de adulteração, bem como qualquer tipo de alteração após a entrega da segunda via.
- O preenchimento se dará com letra de forma legível, preferencialmente, com caneta esferográfica de tinta preta ou azul.
- O agente só poderá registrar uma infração por auto e, no caso da constatação de infrações em que os códigos infracionais possuam a mesma raiz, considerar-se-á apenas uma infração.

2.1.2. DIGITAÇÃO



Para que sejam devidamente processados, os Autos de Infração, após a lavratura, necessitam de ser inseridos no Siscom. Para os Autos de Infração série “B”, esta inserção é feita por meio do procedimento de digitação, que consiste no lançamento das informações correspondentes diretamente no Siscom. Para os Autos séries “T” e “E”, o ato de inserção no sistema ocorre da seguinte forma, respectivamente:

- Preenchimento dos campos próprios, no ambiente do aplicativo PRF Móvel ou efetuar a respectiva sincronização (Auto série “T”).
- Preenchimento dos campos próprios e lançamento das informações correspondentes diretamente no Siscom (Auto série “E”).

Devido ao prazo decadencial previsto no CTB, o MPO-001 estabelece os prazos máximos para digitação dos autos série “B” ou lavratura dos autos série “T” e “E”, com a consequente inserção no sistema de multas, quais sejam:

- Cinco dias da data da infração para os policiais rodoviários federais.
- Vinte dias da data da infração (série “B”) e oito dias da data da infração (séries “T” e “E”) para os supervisores de digitação, chefes de delegacia, NTGM nas Superintendências e NPF nos Distritos.

Na digitação, não poderá haver qualquer alteração ou inclusão de dados não registrados no Auto de Infração. Antes da confirmação da digitação, deverão ser comparados os dados digitados com os dados do Auto de Infração, evitando-se o erro de digitação.

Os Autos de Infração de Trânsito serão considerados:

Válidos

Quando digitados e inseridos regularmente no sistema.

Pendentes

Quando houver registro, durante a digitação, de falta/falha de algum campo que viole regra do sistema.

Vencidos

Se digitados após 20 ou 8 dias da data da infração, conforme o caso.

Inutilizados

Quando desperdiçado o preenchimento por erro.

Danificados

Quando apresentar rasura ou dano que afete a integridade do formulário.

Extraviados

Ocorre pela perda do talonário, no todo ou em parte.

2.1.3 ANÁLISE



Regularidade:

Refere-se à forma do AIT, ou seja, ao preenchimento dele. Ex.: data incorreta, rasuras, emendas, uso de corretivos, ou qualquer tipo de adulteração

Consistência:

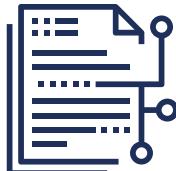
Refere-se à materialidade do AIT, ou seja, trata-se do enquadramento (análise preliminar do mérito). Ex.: autuação em infração inexistente, ausência de informações complementares (observações), etc.

A análise de subsistência (**regularidade e consistência**) do Auto de Infração compete à Autoridade de Trânsito (Superintendente Regional ou servidor por ele indicado), podendo, para esse fim, socorrer-se de meios tecnológicos.

Se o Auto de Infração for considerado inconsistente ou irregular, ele será arquivado e o registro dele julgado insubsistente.



2.1.4. PROCESSAMENTO



Após a verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração de Trânsito, a Autoridade de Trânsito expedirá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data do cometimento da infração, a Notificação da Autuação. Esta será dirigida ao proprietário do veículo, e nela constará a data do término do prazo para a apresentação da Defesa da Autuação, bem como os dados do condutor identificado no Auto de Infração de Trânsito.

Quando utilizada a remessa postal, a expedição se caracterizará pela entrega da notificação da autuação pelo órgão ou entidade de trânsito à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT). Quando utilizado o sistema de notificação eletrônica, a expedição se caracterizará pelo envio eletrônico da notificação da autuação pelo órgão ou entidade de trânsito ao proprietário do veículo.

A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa desse de recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos.

Se a infração for de responsabilidade do condutor, e este não for identificado no ato do cometimento da infração, a Notificação da Autuação deverá ser acompanhada do Formulário de Identificação do Condutor Infrator (FICI), o qual poderá ser substituído por outro documento, desde que contenha as informações mínimas regulamentares exigidas.

A não expedição da notificação da autuação no prazo regulamentar ensejará o arquivamento do Auto de Infração de Trânsito.

na prática



A segunda via do Auto de Infração de Trânsito valerá como notificação da autuação quando for assinada pelo condutor e este for o proprietário do veículo

2.1.5. DEFESA DA AUTUAÇÃO

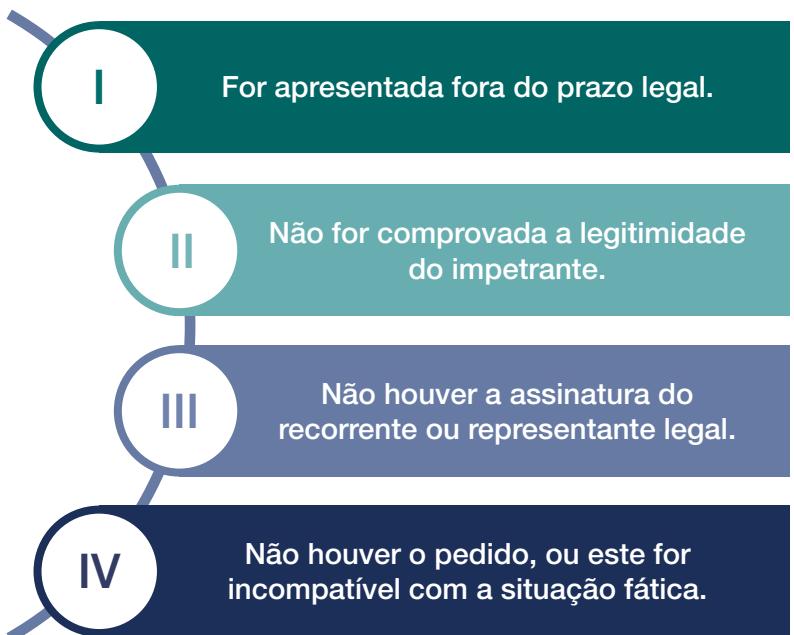


Os procedimentos para apresentação de Defesa da Autuação, ou Defesa Prévia, bem como os Recursos, em 1^a e 2^a Instâncias, contra a imposição da Penalidade de Multa estão devolutivamente padronizados por meio da Res. CONTRAN nº 299/08.

Será interposta perante a Autoridade de Trânsito que deverá apreciá-la, inclusive quanto ao mérito. No âmbito da PRF esta análise é realizada nas Regionais pela Cada (Comissão de Análise de Defesa da Autuação) composta por servidores, cujo resultado, após emissão do relatório, será ratificado ou não pelo superintendente regional.

Tem legitimidade para apresentação de Defesa da Autuação o proprietário do veículo, o condutor, devidamente identificado, o embarcador e o transportador, responsável pela infração, ou o respectivo representante legal.

A Defesa da Autuação, ou Defesa Prévia, não será conhecida quando:



Acolhida a Defesa da Autuação, o Auto de Infração de Trânsito será cancelado e o registro arquivado. A autoridade de trânsito comunicará o fato ao proprietário do veículo. Por outro lado, não sendo interposta Defesa da Autuação no prazo previsto ou não acolhida, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade correspondente.

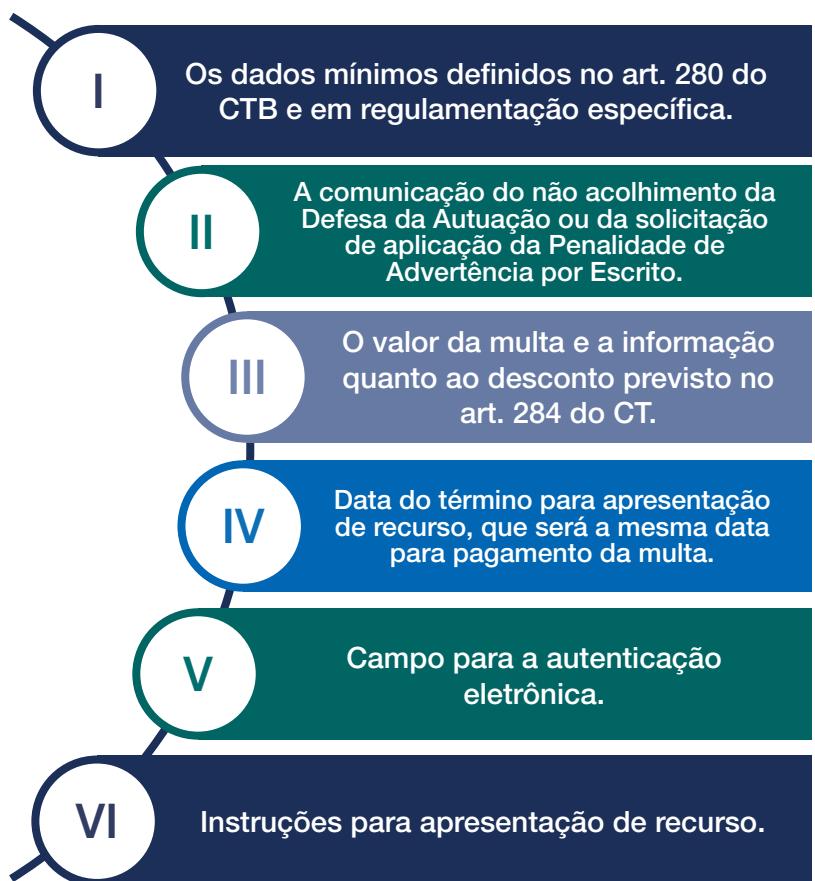
2.1.6. APLICAÇÃO DA PENALIDADE

Em se tratando de infrações de natureza leve ou média, a autoridade de trânsito poderá, de ofício ou por solicitação do interessado, aplicar a Penalidade de Advertência por Escrito. Também poderá ser requerida a aplicação dessa medida, pelo



proprietário do veículo ou condutor infrator, até a data do término do prazo para a apresentação da Defesa da Autuação.

Caso a Autoridade de Trânsito não entenda como medida mais educativa a aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito, aplicará a Penalidade de Multa. A decisão deverá ser comunicada ao proprietário do veículo por meio da Notificação da Penalidade de Multa, que deverá conter, nos termos da Res. Contran nº 619/16:



Até a data de vencimento expressa na Notificação da Penalidade de Multa ou enquanto permanecer o efeito suspensivo sobre o Auto de Infração de Trânsito, não incidirá qualquer restrição. Tal situação vale, inclusive, para fins de licenciamento e transferência, nos arquivos do órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo registro do veículo.

A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

2.1.7. RECURSO EM 1^a E 2^a INSTÂNCIAS

Conforme você estudou no item 2.2.5, a Res. Contran nº 299/08 regulamenta os procedimentos para apresentação dos Recursos, em 1^a e 2^a Instâncias, contra a imposição da Penalidade de Multa.

Os recursos deverão ser interpostos perante a Autoridade de Trânsito, a qual enviará para julgamento pela Jari (recurso em 1^a instância), sobre cuja decisão também poderá ser interposto recurso em 2^a instância, tanto pelo responsável pela infração quanto pela autoridade que impôs a penalidade.

Os recursos em 2^a instância serão julgados, conforme o caso, pelo:

Cetran/Contrandife

Tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do DF, respectivamente.

Contran

Tratando-se de penalidade de SDD por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, impostas por órgão ou entidade de trânsito da União (PRF e DNIT).

Colegiado Especial

Que deverá ser integrado pelo coordenador-geral, presidente da Jari que apreciou o recurso e por mais um presidente de Jari: tratando-se dos demais casos.

Tem legitimidade para apresentação dos Recursos em 1^a e 2^a Instâncias, o proprietário do veículo, o condutor, devidamente identificado, o embarcador e o transportador, responsável pela infração, ou o respectivo representante legal.

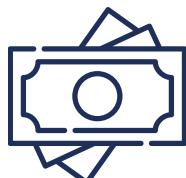
Os Recursos em 1^a e 2^a Instâncias não serão conhecidos quando:

- I. Forem apresentados fora do prazo legal.

- II. Não for comprovada a legitimidade do impetrante.
- III. Não houver a assinatura do recorrente ou representante legal.
- IV. Não houver o pedido, ou este for incompatível com a situação fática.

A apreciação do Recurso em 2^a Instância encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

2.1.8. COBRANÇA



Esgotada a instância administrativa de julgamento, a Penalidade de Multa aplicada será cadastrada no Renainf para realização da cobrança.

O valor a ser cobrado para o pagamento da multa sofrerá variação, da seguinte forma:

a) Para pagamento até a data de vencimento indicada na Notificação de Penalidade:

- será cobrado o valor equivalente a 80% (oitenta por cento) do valor original da multa; ou
- será cobrado o valor equivalente a 60% (sessenta por cento) do valor original da multa, quando da opção precedente de recebimento da Notificação pelo SNE (Sistema de Notificação Eletrônica).

b) Para pagamento após a data de vencimento indicada na Notificação de Penalidade:

- Será cobrado o valor original da multa, acrescido de juros de mora equivalentes à taxa referencial Selic para títulos federais acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado.

Se o recurso for interposto no prazo legal, e caso julgado improcedente, a incidência de juros de mora deverá ser considerado a partir do encerramento da instância administrativa. Por outro lado, se a interposição do recurso ocorrer fora do prazo legal, ensejará a cobrança de juros de mora a partir do vencimento da Notificação de Penalidade.



2.1.9. PAGAMENTO

O pagamento das multas de trânsito será efetuado na rede bancária arrecadadora, com o recebimento feito exclusivamente

à vista e de forma integral. Pode ser realizado parcelamento, por meio de cartão de crédito, por conta e risco das instituições integrantes do Sistema de Pagamento Brasileiro (SPB).

Os órgãos e entidades de trânsito estaduais, distritais e municipais, integrantes do SNT, para arrecadarem multas de trânsito de própria competência ou de terceiros, deverão utilizar o documento próprio de arrecadação de multas de trânsito, conforme estabelecido pelo Denatran, com vistas a garantir o repasse automático dos valores relativos ao Funset.

O recolhimento do percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do Funset é de responsabilidade do órgão de trânsito arrecadador.

Os órgãos autuadores da União, para arrecadarem multas de trânsito de própria competência, deverão utilizar a Guia de Recolhimento da União (GRU) do tipo Cobrança, observados o Decreto nº 4.950/2004 e a IN nº 2/2009, da Secretaria do Tesouro Nacional, e alterações posteriores.

O recolhimento do percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do Funset pelos órgãos autuadores da União seguirá o estabelecido pela Secretaria do Tesouro Nacional, do Ministério da Fazenda.

2.2. O FUNCIONAMENTO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Após o estudo desta unidade, você poderia afirmar que entendeu completamente a sequência de etapas do Processo Administrativo para a efetiva punição do infrator de trânsito?

Percebeu o quanto é importante o papel do policial rodoviário federal que trabalha na pista, como iniciador deste processo?

Ficou convencido de que a lavratura do Auto de Infração de Trânsito é a etapa mais importante deste processo, e que por isso, deve ser realizada com atenção, profissionalismo e atendendo os requisitos da legislação regulamentadora e das normativas da instituição?

Se todas as suas respostas foram sim, temos certeza que você está se tornando um profissional mais eficiente e melhor capacitado.

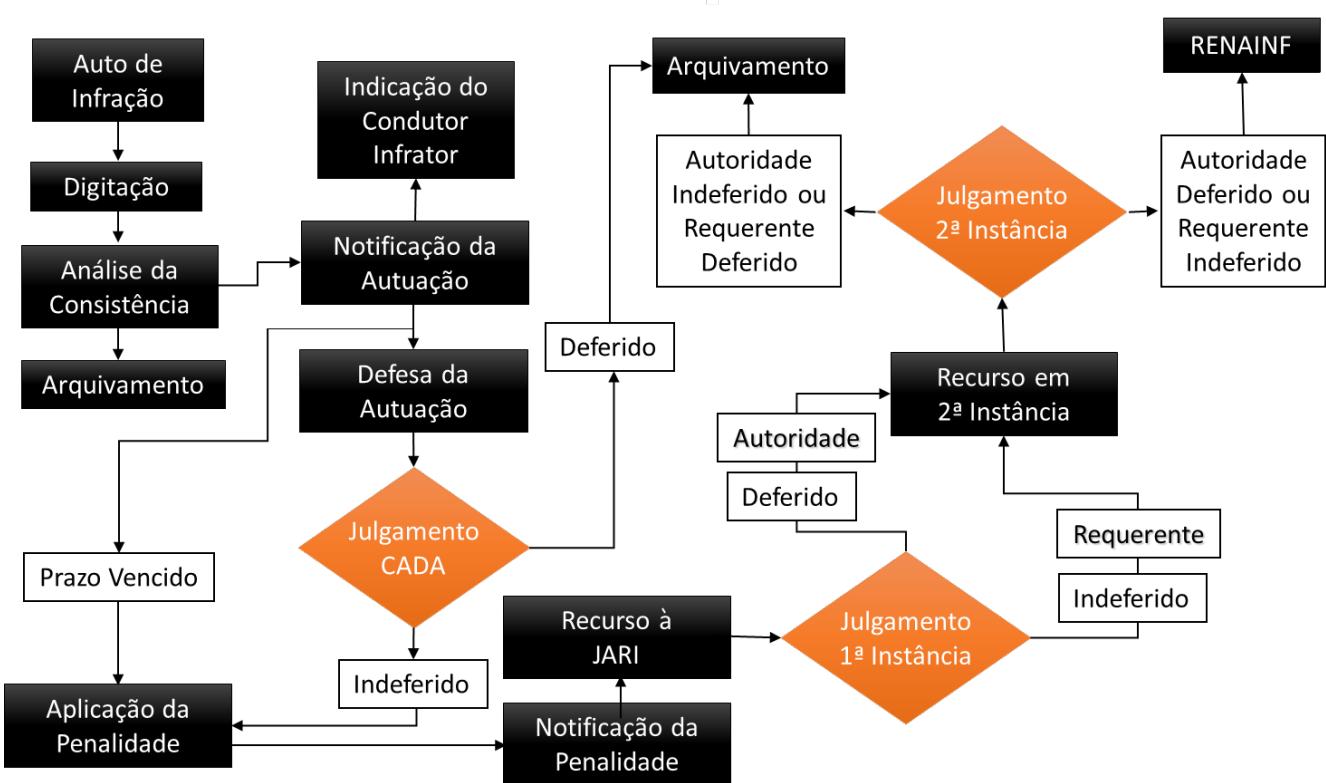
Diante desta realidade, apresentaremos a seguir um fluxograma, no qual as etapas, vistas anteriormente por você, estão mais bem demonstradas.



Infração de Trânsito.

Fonte: PRF/PR.

PROCESSO ADMINISTRATIVO



Processo
Administrativo.

Fonte:

Para concluirmos, você viu nesta unidade o caminho percorrido pelo Auto de Infração de Trânsito, desde a lavratura até a efetiva aplicação da Penalidade de Multa ao infrator de trânsito, bem como alguns cuidados que são importantes durante a lavratura, sem os quais, aumenta-se o risco do arquivamento do Auto de Infração e, consequentemente, o cancelamento de todo o Processo Administrativo.

UNIDADE 3 - SOBRE AS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

O trânsito é um ambiente propício para o surgimento de conflitos, pois reúne os mais diversos tipos de pessoas, classes sociais e credos. Da mesma maneira reúne os mais diversos meios de transporte, de pequeno, médio e grande portes. dessa forma, existe a necessidade estabelecer requisitos mínimos para assegurar a harmonia no compartilhamento do espaço. Portanto, as normas gerais de circulação e conduta, previstas no Código de Trânsito Brasileiro, visam disciplinar e uniformizar os procedimentos que condutores e pedestres devem adotar quando estiverem em trânsito, normatizando ações, comportamentos, deveres e proibições. Algumas dessas normas podem ser aplicadas com o simples uso do bom senso ou da boa educação. Porém, a maior parte delas exige do usuário o conhecimento da legislação específica e, principalmente, a disposição para segui-las.

saiba mais



Para introduzir os estudos desta unidade recomendamos a leitura do artigo “Afinal, o que é trânsito? Uma contribuição da psicologia”, Disponível no link a seguir:

<http://bit.ly/2ZMP25i>

3.1. CONCEITO DE TRÂNSITO

Antes de falar nas normas de circulação e conduta, vamos entender o conceito legal de “trânsito”:

Conforme o Anexo I do CTB, “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.”

Ou seja, o simples contato de pessoas, animais ou veículos com a superfície de qualquer via, estando em movimento ou não, já é considerado trânsito. Além disso, dentro do conceito

de trânsito dado pelo CTB, temos alguns subconceitos de vital importância, que detalharemos a seguir:

Via

É a superfície em que transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central. Sendo assim, incluem as ruas, avenidas, logradouros públicos, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. Obviamente, o local específico na via, assim como as características dela, vão determinar os direitos, deveres, obrigações e isenções a serem previstos pelas normas. Como por exemplo, as vias privadas, que são consideradas de forma diversa pela legislação, ou então o acostamento, que também faz parte da via, mas possui tratamento específico.

Circulação

É o oposto de imobilização. Descreve a condição em que o veículo, animal ou pessoal está em efetivo movimento.

Interrupção de marcha

Imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito. Além das paradas, já conceituadas no CTB, engloba também imobilizações decorrentes de congestionamentos e estreitamentos de pista. Inclui as sinalizações vertical, horizontal, semafórica ou feita pelo agente, indicando parada obrigatória ou preferência, acidentes, socorro de vítimas, pane mecânica ou elétrica, etc.

Parada

Imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros. Obviamente, conforme o tipo de veículo e da quantidade e características dos passageiros, o tempo necessário para a parada pode ser mais longo. Como exemplo, temos o embarque ou desembarque de pessoas com mobilidade reduzida, idosos ou crianças que exijam sistema de retenção específico.

Estacionamento

Imobilização de veículos por tempo superior ao necessário

para embarque ou desembarque de passageiros. Nesse caso, quando cessar a operação de embarque ou desembarque, o veículo passa a ser considerado estacionado.

Operação de Carga e Descarga

Imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga. A forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via. Muito semelhante ao conceito de “parada”, porém é necessário que o poder público regulamente os locais e horários específicos para esse tipo de operação, caso contrário será tratado como estacionamento.



Assimilados o conceito e subconceitos de vital importância para compreender a complexidade envolvida no trânsito, passaremos no próximo tópico a entender quais as obrigações básicas dos usuários das vias públicas.

3.2. OBRIGAÇÕES BÁSICAS DOS USUÁRIOS DA VIA

No trânsito as pessoas cumprem diversos papéis como cidadãos. Mas, para desempenhar a função com sucesso, o usuário precisa estar atento a um ponto fundamental: as normas que estabelecem o certo e o errado dentro do complexo trânsito. São estas instruções que determinam de que forma e com qual conduta o usuário deve assumir dentro das diversas situações do tráfego de veículos e pessoas.

“O art. 26 do CTB, por exemplo, define que: Os usuários das vias terrestres devem abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas, assim como abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo. Essa regra inclui também os pedestres e ciclistas.”

Já o art. 27 exige que o condutor, antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, verifique a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório. Bem como se assegure da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino, sob pena de cometimento de infração e consequente aplicação de sanção punitiva.

“Entretanto, a principal obrigação do condutor está expressa no art. 28, onde diz que: deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito”.

Tal domínio, atenção e cuidado influenciam diretamente na probabilidade de um acidente.

Imprudência ao volante.

Fonte: Facebook page oficial da PRF.



3.3. NORMAS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Em 1968, representantes dos países participantes da Convenção de Viena, incluindo o Brasil, subscreveram a Convenção sobre Trânsito Viário. Trata-se de um acordo internacional que estabelece uma série de regras que devem ser seguidas por todos os condutores de veículos quando trafegam em qualquer um desses países. A Convenção tem por finalidade facilitar o trânsito viário internacional e aumentar a segurança nas rodovias.

A Convenção de Viena para o Trânsito Viário ou, como define o MBFT, “Convenção de Trânsito Viário de Viena” (CTVV), é uma das bases do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que espelha as principais normas de circulação e conduta adotadas na convenção.

O Brasil internalizou a CTVV por meio do Decreto nº 86.714/81.

na prática



Antes da Convenção de Viena, assinada em 1968, vigoraram a Convenção Internacional de Paris, assinada em 1926, a Convenção Interamericana, assinada em 1943 e a Convenção de Genebra, assinada em 1949. Todas trataram sobre circulação de veículos.

No CTB, as normas gerais de circulação e conduta são tratadas no Capítulo III, que abrange do art. 26 ao 67. Assim como no Capítulo III-A, criado pela Lei 12.619/12, que aborda especificamente da condução de veículos por motoristas profissionais. Já o Capítulo IV trata das normas a serem seguidas pelos pedestres e condutores de veículos não motorizados.

saiba mais



Para complementar os estudos deste tópico recomendamos a leitura do Manual Básico de Segurança no Trânsito (Abetran), disponível no link a seguir:

<http://bit.ly/2tv7vrm>

3.4. PRINCIPAIS INFRAÇÕES RELACIONADAS

Como vimos no Módulo anterior, os acidentes de trânsito constituem um problema muito sério, que ceifa a vida de 1.250.000 pessoas todos os anos, além de inutilizar funcionalmente, profissionalmente e até socialmente milhares de outras. Os acidentes de trânsito matam mais até do que certas doenças e conflitos armados ao redor do globo, e sempre com uma grande dose de violência e trauma.

Os tipos de infrações observadas variam conforme as características do trecho (urbano/rural, pista simples/pista dupla, alto VDM/baixo VDM).

No caso das rodovias federais, as principais infrações às normas de circulação e conduta em 2017, segundo informações do sistema Siger foram as seguintes:

Infração	Quantidade
Transitar em velocidade superior à máxima permitida em até 20%.	2.466.935
Transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 20% até 50%.	528.887
Ultrapassar pela contramão linha de divisão de fluxos opostos, contínua amarela.	336.699
Em movimento de dia, deixar de manter acesa luz baixa nas rodovias.	150.935
Deixar o condutor de usar o cinto segurança.	143.905
Deixar o passageiro de usar o cinto segurança.	69.441

Infração	Quantidade
Transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 50%.	57.378
Transitar com o veículo em acostamentos.	50.383
Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor sem capacete de segurança.	41.318
Transitar com o veículo em divisores de pista de rolamento, marcas de canalização.	41.231

Vimos ao final desta unidade que o trânsito só é possível quando todos os atores envolvidos cumprem os papéis corretamente, seja observando as normas aplicáveis, seja mantendo a atenção e os cuidados indispensáveis à segurança ou simplesmente evitando ações ou omissões indesejáveis, que tragam risco imediato ou posterior. Nos Módulos IV e V estudaremos mais detalhadamente as normas de circulação e conduta previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Por enquanto, siga para a próxima unidade em que abordaremos os crimes de trânsito.

UNIDADE 4 - CRIMES DE TRÂNSITO

Os crimes de trânsito representaram uma inovação da Lei 9.503/97, na medida em que tais representações não existiam no código anterior. Vale destacar que essa normatização foi um grande avanço para a redução dos acidentes e sua gravidade. Em especial, por tratar de condutas altamente prejudiciais para a segurança viária, como a embriaguez na direção de veículo automotor, o “racha” e a omissão de socorro. Antes, muitas dessas condutas não eram consideradas crimes ou, em algumas circunstâncias, poderiam caracterizar apenas uma contravenção penal ou crime genérico do Código Penal.

Nesta unidade, iremos relembrar algumas normas que tratam dos crimes de trânsito, sempre com um olhar direto e relacionando com a rotina operacional.

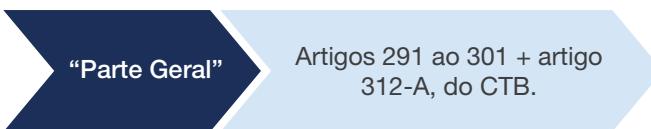
Rotina operacional.

Fonte: PRF/PR.



4.1. DISPOSIÇÕES LEGAIS

Fazendo um paralelo com o Código Penal, podemos dividir o capítulo XIX do CTB, que trata dos crimes de trânsito, em duas partes: uma “geral”, disciplinando aspectos comuns que se aplicam aos crimes de trânsito em geral; e outra “especial”, que traz os crimes em espécie, com a seguinte visão geral:



“Parte Especial”

Artigos 302 ao 312, do CTB.

4.2. PARTE GERAL

Neste tópico você conhecerá a aplicação subsidiária das normas gerais do CP, CPP e Lei 9.099/95, também o alcance das normas relativas aos crimes de trânsito. Discutiremos a prisão em flagrante e omissão de socorro, as circunstâncias agravantes e as penas previstas para crimes de trânsito.

4.2.1. APLICAÇÃO SUBSIDIÁRIA DAS NORMAS GERAIS DO CP, CPP E LEI 9.099/95

O art. 291 estabelece que as normas gerais do Código Penal, do Código de Processo Penal e da Lei 9.099 (Lei dos Juizados Especiais) se aplicam, no que couber, aos crimes de trânsito. dessa forma, diversos institutos que observamos nesses diplomas legais são plenamente aplicáveis aqui. Tais como regime inicial de cumprimento da pena, prazos e ritos processuais, excludentes de ilicitude, teoria geral do crime, conceitos de dolo e culpa, rito sumaríssimo da Lei dos Juizados Especiais, dentre outros.

4.2.2. ALCANCE DAS NORMAS RELATIVAS AOS CRIMES DE TRÂNSITO

Ao contrário da parte administrativa do CTB, em que os arts. 1º, 2º e 7º-A estabelecem o alcance do CTB para vias públicas e locais equiparados, nos casos dos crimes de trânsito se aplica o princípio da territorialidade, previsto no art. 5º do Código Penal, que assim dispõe:

“Art. 5º - Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.”

Assim, ao contrário das normas de circulação e conduta, em se tratando de um fato previsto como crime de trânsito, caso ele ocorra em uma via localizada em área privada, haverá o crime de trânsito, podendo o autor ser punido com as penas previstas pelo CTB. Vejamos alguns exemplos práticos para refletir sobre esta normatização:



na prática

Exemplo 1: Condutor de uma caminhonete cujos passageiros sejam transportados no compartimento de carga durante o deslocamento em uma via interna de fazenda (propriedade privada de uso particular, não coletivo): NÃO há que se falar em aplicação de penalidade por infração de trânsito, uma vez que a via não se enquadra nos conceitos dos artigos 1º, 2º e 7º-A do CTB (via pública ou equiparada).

Exemplo 2: Se, no mesmo caso do exemplo 1, o condutor, em excesso de velocidade (conduta imprudente), perder o controle do veículo e bater numa árvore às margens da via interna da fazenda, ocasionando lesão corporal nos passageiros transportados no compartimento de carga, o condutor poderá responder pelo crime de lesão corporal culposa, previsto no art. 303 do CTB, ainda que o fato tenha ocorrido em uma via interna de propriedade privada de uso particular, já que se aplica o princípio da territorialidade, acima transrito.

Confira agora um quadro exemplificativo:

Parte administrativa do CTB (normas de circulação e conduta, infrações, penalidades)	Alcance / Aplicabilidade do CTB	Previsão Legal
	1) Vias terrestres abertas à circulação (vias urbanas e rurais).	1) art. 1º do CTB;
	2) Praias abertas à circulação; vias internas de condomínios com unidades autônomas; e vias e áreas de estacionamento de estabelecimento privado de uso coletivo.	2) art. 2º, parágrafo único do CTB;
	3) Vias internas em porto conveniado com órgão do SNT.	3) art.7º-A do CTB;

Crimes de Trânsito*

Princípio da Territorialidade (aplica-se em todo território nacional).

Art. 5º do Código Penal.

Cuidado: apesar da REGRA sobre o alcance do CTB em crimes de trânsito ser o princípio da territorialidade, há exceções. Existem atualmente dois crimes de trânsito que, nas descrições, trazem limitação do alcance à via pública. Neste caso fogem da regra geral do princípio da territorialidade, por expressa previsão legal. São eles: os crimes de “racha” (artigo 308); e condutor inabilitado/cassado gerando perigo de dano (artigo 309). Nesses dois crimes, em razão da expressão “via pública”, só haverá a caracterização do crime se o veículo estiver sendo conduzido especificamente na via pública.

4.2.3. PRISÃO EM FLAGRANTE E OMISSÃO DE SOCORRO

O artigo 301 é um dispositivo de fundamental importância previsto na “parte geral” deste capítulo. Em especial pelas implicações nos procedimentos a serem adotados por nós, policiais rodoviários federais, durante o atendimento de um acidente de trânsito com vítima e crime de trânsito, e assim dispõe:

“Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.” (BRASIL,1997)

Sobre esse dispositivo, vale algumas considerações históricas: considerando a data em que o CTB foi editado, há mais de 20 anos, a estrutura de atendimento e resgate existente na época, bem como a ausência de meios de comunicação rápidos e disponíveis à quase toda população (smartphones com dados e voz), o legislador optou por afastar a prisão em flagrante por crime de trânsito. A finalidade foi de priorizar a prestação de socorro em acidente com vítima, com o objetivo de ampliar assim as chances de salvamento das vítimas. Dessa forma, sempre que ocorrer um crime de trânsito cometido por condutor envolvido em acidente com vítima, este não será preso em flagrante caso preste socorro à vítima.

Acidente de Trânsito.

Fonte: PRF/PR.



É importante destacar que o condutor e autor do crime não deixarão de responder pelo ocorrido. Significa sim, que poderá responder em liberdade, por meio da instauração do Inquérito Policial ou lavratura do Termo Circunstaciado, a depender do crime. Com subsequente instauração da ação penal para aplicação das penas, em caso de condenação. A única fase que é suprimida, em benefício ao réu em razão do socorro prestado, é a não prisão em flagrante no momento do crime.

Cuidado: o CTB não traz nenhuma restrição quanto a quais crimes de trânsito estariam abrangidos por esse dispositivo. Dessa forma, o benefício legal se impõe para TODOS os crimes de trânsito, mesmo nos casos de condutor embriagado envolvido em acidente com vítimas, que preste socorro à vítima e não caracterize dolo direto ou eventual.

Caso não se trate de crime de trânsito (exemplo: ficar demonstrado que o homicídio ou lesão corporal não foi culposo, mas sim ficou demonstrado/caracterizado dolo eventual), não haverá a aplicação desse dispositivo, ocorrendo assim a prisão em flagrante pelo respectivo crime (homicídio doloso, lesão corporal dolosa, porte ilegal de arma, etc.).

4.2.4. CIRCUNSTÂNCIAS AGRAVANTES

Circunstâncias agravantes são aquelas que, uma vez presentes no caso concreto, irão aumentar a pena aplicável a um crime, dentro das penas mínima e máxima previstas.

O conhecimento das circunstâncias agravantes tem grande importância para o trabalho policial, na medida em que o registro no Boletim de Ocorrência ou no Termo Circunstaciado é fundamental para que o Ministério Público e o juiz possam considerar aquela situação durante as fases processuais, seja na denúncia, transação penal ou fixação da pena.

O art. 298 do CTB estabelece sete (7) circunstâncias agravantes aplicáveis aos crimes de trânsito, vejamos detalhes de cada uma:

I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros

Para a incidência desta agravante, é necessário demonstrar o dano potencial (perigo de dano, e não necessariamente a ocorrência do dano). Exemplos: condutor embriagado conduzindo veículo de transporte coletivo de passageiros (crime de embriaguez - art. 306 - com dano potencial para duas ou mais pessoas); e condutor embriagado envolvido em acidente com veículos de carga, com grandes prejuízos econômicos (crime de embriaguez - art. 306 - com grave dano patrimonial a terceiros).

II – utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas

A não utilização de placas ou utilização de placas falsas ou adulteradas dificulta a identificação do veículo e do autor do crime de trânsito, motivo pelo qual o legislador optou por estabelecer essa circunstância como agravante.

III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação

A falta de habilitação (CNH ou PPD) também é causa especial de aumento de pena para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, ambos na direção de veículo automotor (Art. 302 e 303 do CTB). Dessa forma, para não caracterizar bis in idem, não se aplica a agravante nesses crimes, pois a falta de habilitação já é causa que aumenta a pena desses crimes. Também não se aplica a agravante, por óbvio, ao crime de dirigir sem habilitação gerando perigo de dano (Art. 309 do CTB).



na prática

Em razão da falta de habilitação ser causa especial de aumento de pena para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, e agravante para os demais crimes de trânsito, verifica-se que o crime de dirigir sem habilitação gerando perigo de dano (artigo 309 do CTB) é um crime subsidiário, ou seja, somente será aplicado na ausência de outro crime de trânsito. É importante, nesses casos, juntar o Auto de Infração de Trânsito respectivo, contendo maiores informações técnicas, ao registro da ocorrência policial.

IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo

A PPD ou CNH de categoria diferente da do veículo também deve ser registrada no BOP ou TCO envolvendo crime de trânsito, em razão de caracterizar circunstância agravante. É importante, nesses casos, juntar o Auto de Infração de Trânsito respectivo, contendo mais informações técnicas, ao registro da ocorrência policial.

V - quando a profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga

Da mesma forma que no inciso III, cuidados especiais no transporte de passageiros, também são causa especial de aumento de pena para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, ambos na direção de veículo automotor (arts. 302 e 303 do CTB). Dessa forma, não se aplica a agravante nesses crimes quando for o caso do transporte de passageiros. Já no caso do transporte de carga se aplica, pois não há causa de aumento de pena correspondente para os crimes dos Art. 302 e 303 do CTB.

VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante

Para a incidência desta agravante, é necessário que a adulteração tenha ocorrido de forma irregular e ainda afete a se-

gurança. Caso o veículo tenha sido alterado de forma regular, conforme determina o CTB, ou a alteração, ainda que irregular, não afete a segurança, não há que se falar na incidência dessa circunstância agravante.

É importante, nesses casos, juntar o Auto de Infração de Trânsito respectivo, contendo mais informações técnicas, ao registro da ocorrência policial.

Exemplos de aplicação: alteração irregular da potência do motor; alteração irregular do conjunto roda/pneu, comprometendo a segurança; alteração irregular da altura do veículo ao solo (rebaixamento), comprometendo a segurança.

VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres

Da mesma forma que nos incisos III e V, essa situação também é causa especial de aumento de pena para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, ambos na direção de veículo automotor (Art. 302 e 303 do CTB). Dessa forma, não se aplica a agravante nesses crimes. Vejamos a seguir sobre as penas aplicáveis.

4.2.5. PENAS PREVISTAS PARA CRIMES DE TRÂNSITO

Os crimes de trânsito possuem três tipos de penas possíveis, conforme previsão no próprio tipo penal. Há crimes de trânsito que trazem a previsão de duas penas, enquanto outros possuem a previsão de todas as três, a depender do caso concreto. A seguir, detalhes de cada uma delas:

Pena Privativa de Liberdade

Esta é a pena mais comum quando tratamos de crimes de uma forma geral. Aqui, vale destacar que, dos 11 crimes de trânsito previstos no CTB, a maior parte possui pena privativa de liberdade com período máximo igual ou inferior a dois anos (oito crimes, do total de onze previstos).

Dessa forma, na maior parte dos crimes de trânsito se aplicam as disposições da Lei 9.099/95, que trata dos Juizados Especiais Criminais. Com procedimento mais simplificado tanto na fase de investigação policial, mediante a lavratura de Termo Circunstaciado de Ocorrência - TCO, e não de prisão em flagrante e instauração de Inquérito Policial, quanto no Processo Penal, que segue o rito sumaríssimo estabelecido na Lei 9.099.

na prática



Atualmente a PRF lava TCO na maior parte das Unidades da Federação, tanto nos crimes de competência da justiça estadual quanto federal, trazendo maior agilidade e eficiência no registro e encaminhamento das infrações penais, bem como reduzindo custos e deslocamentos desnecessários, representando um grande avanço no procedimento operacional.

Atualmente, o crime com maior pena privativa de liberdade prevista para o CTB é o “racha” qualificado pela morte (Art. 308, §2º do CTB), cuja pena vai de 5 a 10 anos de reclusão.

Nas hipóteses de crimes culposos; ou cuja pena máxima não ultrapasse dois anos; ou cuja pena mínima não ultrapasse um ano (abrangendo assim todos os crimes de trânsito, à exceção das formas qualificadas do “racha”), se admite a substituição da pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos. Ocorre que, nos termos do Art. 312-A, inserido pela Lei 13.281/2016, essa substituição possui algumas restrições.

A pena restritiva de direito em substituição à privativa de liberdade deve ser uma das quatro previstas nesse artigo, todas vinculadas às atividades de atendimento, resgate e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito:

“Art. 312-A. Para os crimes relacionados nos arts. 302 a 312 deste Código, nas situações em que o juiz aplicar a substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, esta deverá ser de prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades:

I - trabalho, aos fins de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito;

II - trabalho em unidades de pronto-socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente de trânsito e politraumatizados;

III - trabalho em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados de trânsito;

IV - outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito.” (BRASIL, 2016)

Suspensão do Direito de Dirigir - SDD ou a Proibição de se Obter a Permissão ou a Habilitação

Ao contrário da pena privativa de liberdade, comum em crimes diversos, a pena de suspensão do direito de dirigir ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação é exclusiva para crimes de trânsito, sendo aplicada de forma isolada ou cumulativamente com outras penalidades.

Cuidado, essa suspensão não se confunde com a SDD “penalidade”, decorrente de uma infração de trânsito. Aqui, estamos falando da suspensão como PENA, decorrente de um crime de trânsito. Vale ressaltar que elas podem ser aplicadas de forma cumulativa, sendo então somadas, para efeito de contagem do tempo total de suspensão do direito de dirigir.

A SDD será aplicada aos condutores habilitados (PPD ou CNH), enquanto a proibição de se obter a permissão ou a habilitação, por óbvio, será aplicada aos condutores inabilitados que cometem algum crime de trânsito que tenha a previsão dessa pena.

Vejamos algumas peculiaridades dessa pena:

- Prazo de dois meses a cinco anos.
- Lembrando que para a SDD a penalidade tem duração de dois meses a, no máximo, 24 meses.
- Não inicia o efetivo cumprimento enquanto o condenado estiver cumprindo pena privativa de liberdade (enquanto estiver preso).
Enquanto o condenado estiver preso, não faz sentido iniciar o cumprimento da pena de SDD, haja vista a impossibilidade de condução de veículos nessa circunstância.
- Uma vez aplicada, o juiz comunica ao Contran e o Detran onde o réu for domiciliado ou residente.
A comunicação é fundamental para que haja a inserção da restrição no sistema Renach, ficando a partir daí disponível aos policiais e agentes de trânsito.
- Depois de intimado da decisão, o réu tem o prazo de 48 horas para realizar a entrega da sua PPD/CNH, sob pena de responder pelo crime previsto no parágrafo único do art. 307 do CTB.

- Essa pena será aplicada sempre que houver reincidência em crimes de trânsito, ainda que no segundo crime, que caracterizou a reincidência, não tenha previsão expressa dela.
- Pode ser decretada de forma cautelar em qualquer fase da investigação policial ou do processo penal, seja de ofício pelo juiz, ou mediante requerimento do MP ou representação da autoridade policial responsável pela investigação.

na prática



Da decisão que decretar a suspensão cautelar, ou que indeferir requerimento do MP, cabe Recurso em Sentido Estrito, sem efeito suspensivo.

Multa “Reparatória”

A pena de multa é prevista na maior parte dos crimes de trânsito. Nove dos onze; somente os crimes culposos – artigos 302 e 303 - não possuem a pena de multa prevista. Em grande parte (seis crimes) é aplicada de forma alternativa à pena privativa de liberdade, ou seja, juiz opta, na sentença, por aplicar apenas uma das penas. Nos outros três crimes, ela é aplicada de forma cumulativa com as demais penas previstas.

na prática



A multa reparatória prevista no CTB difere um pouco da pena de multa do Código Penal. Aqui, ela tem por objetivo resarcir a vítima ou os sucessores dela do prejuízo material resultante do crime.

Essa penalidade tem algumas peculiaridades, vejamos:

- Não pode ser estabelecida em valor superior ao prejuízo demonstrado no processo.
Exemplo: condutor embriagado danifica veículo de terceiro e é preso pelo crime do art. 306 do CTB (dirigir com capacidade psicomotora alterada). Nesse caso, além das condenações em pena privativa de liberdade e suspensão do direito de dirigir, ele pode ser condenado, no processo penal, em multa a ser paga diretamente à vítima,

desde que o valor não ultrapasse o prejuízo provocado pela conduta dele.

- O valor pago deve ser descontado da indenização civil do dano.
Caso a vítima tenha já recebido do autor o valor do prejuízo decorrente do crime na ação penal, esse valor deve ser descontado de eventual ação civil que ela tenha movido contra o condenado.
- Aplica-se o estabelecido nos art. 50 a 52 do CP (deve ser paga dentro de 10 dias do trânsito em julgado da sentença condenatória; admite parcelamento; é considerada dívida de valor; e suspende-se a execução da multa em caso de doença mental do condenado).

Se não houver prejuízo material do crime, não há que se falar em pena de multa.

4.3. CRIMES EM ESPÉCIE

O CTB estabelece 11 crimes de trânsito. A seguir, apresentamos informações sobre as penas previstas para cada um:

Crime	Pena Privativa de Liberdade	Multa Reparatória	SDD / Proibição PPD/CNH	Admite TCO?
302 – Homicídio culposo	Detenção de 2 a 4 anos	NÃO	SIM	NÃO
302, §3º - Homicídio culposo com condutor com capacidade psicomotora alterada em razão de álcool ou outra substância psicoativa	Reclusão de 5 a 8 anos	NÃO	SIM	NÃO
303 – Lesão Culposa	Detenção de 6m a 2 anos	NÃO	SIM	SIM ¹

Crime	Pena Privativa de Liberdade	Multa Reparatória	SDD / Proibição PPD/CNH	Admite TCO?
303, §2º - Lesão Grave ou Gravíssima culposa com condutor sob influência de álcool ou outra substância psicoativa	Reclusão de 2 a 5 anos	NÃO	SIM	NÃO
304 – Omissão de Socorro 305 – Evasão do Acidente 309 – Inabilitado/ Cassado 310 – Permitir/Entregar 311 – Velocidade incompatível 312 – Fraude em acidente	Detenção de 6m a 1 ano	SIM (alternativa)	NÃO ²	SIM
307 – Violar SDD	Detenção de 6m a 1 ano	SIM (cumulativa)	SIM	SIM
306 – Embriaguez	Detenção de 6m a 3 anos	SIM (cumulativa)	SIM	NÃO
308 – “Racha”	Detenção de 6m a 3 anos	SIM (cumulativa)	SIM	NÃO
308, §1º - Racha com lesão grave	Reclusão de 3 a 6 anos	SIM (cumulativa)	SIM	NÃO
308, §2º - Racha com lesão grave	Reclusão de 5 a 10 anos	SIM (cumulativa)	SIM	NÃO

¹ Apesar da pena máxima em abstrato prevista para o crime de lesão corporal culposa do art. 303 ser de dois anos, admitindo assim a lavratura de TCO e a aplicação dos institutos da Lei 9.099, sempre que ocorrer uma das hipóteses previstas no §1º do art. 302, ou do §1º do art. 291, não será possível a lavratura.

² Nos termos do art. 296 do CTB, em caso de reincidência em crime de trânsito, será aplicada a SDD, ainda que o crime que configurar a reincidência não tenha a previsão específica dessa pena, a exemplo dos arts. 304, 305, 309, 310, 311 e 312. (BRASIL, 1997)

4.3.1. ART. 302 – HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR

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

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.” (BRASIL, 1997)

O CTB possui dois crimes culposos, previstos nos arts. 302 e 303 (homicídio e lesão corporal culposo), que possuem características próprias, conforme se depreende do quadro a seguir:

Crimes	Artigos 302 e 303	Demais Crimes de Trânsito
Classificação quanto ao resultado	Crimes de Dano	Crimes de Perigo
Classificação quanto à intenção	Crimes Culposos	Crimes Dolosos
Agravantes Artigo 298 do CTB	Sim	Sim
Causas especiais de aumento de pena §1º do art. 302	Sim	Não
Qualificadoras	Sim (álcool/outras drogas)	Não*

*Apenas crime de racha tem qualificadoras (lesão grave ou morte). (BRASIL, 1997)

Conforme se observa, o crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor tem pena máxima de quatro anos, não admitindo assim a lavratura de TCO. Por outro lado, normalmente o autor desse crime não é preso em flagrante, em razão da previsão do art. 301 (desde que preste socorro, ainda que se trate apenas de vítima fatal). Nesses casos, ele responderá ao crime em liberdade.

Para a caracterização desse crime, o condutor deve ter agido com culpa no acidente que ocasionou a morte. Para caracterizar a culpa, deve ser demonstrado que o condutor agiu com imprudência, imperícia, ou foi negligente.

Imprudência

Ação precipitada e sem cautela. O condutor não deixa de fazer algo, não é uma conduta omissiva como a negligência. Na imprudência, ele age, mas toma uma atitude diversa da esperada. É a situação mais comum presente nos crimes de trânsito.

Exemplos: avanço do sinal de parada obrigatório; excesso de velocidade; ultrapassagem proibida; condutor embriagado; dentre outras infrações às normas de circulação e conduta.

Imperícia

É necessário constatar a inaptidão, ignorância, falta de qualificação técnica, teórica ou prática, ou ausência de conhecimentos elementares e básicos da profissão/atividade. Cuidado: nem sempre um condutor inabilitado age com imperícia; e por outro lado, é possível que um condutor habilitado haja com imperícia.

Exemplo: condutor inabilitado ou, mesmo habilitado, que erra algum comando do veículo, provocando acidente.

Negligência

Condutor deixa de tomar uma atitude ou de realizar conduta que era esperada para a situação. Age com descuido, indiferença ou desatenção, não tomando as devidas precauções.

Exemplo: condutor que deixa de sinalizar um veículo parado sobre a pista de rolamento com problemas mecânicos.

Dessa forma, em um caso concreto envolvendo a morte de uma pessoa em acidente de trânsito, você deverá observar se o condutor sobrevivente agiu com culpa, ainda que concorrente, para a ocorrência do acidente. Caso não tenha culpa ou a culpa seja exclusiva de terceiro, não há que se falar nos crimes dos arts. 302 e 303 do CTB.

Caso o condutor do veículo tenha agido com dolo direto (intenção de matar) ou dolo eventual (assumiu o risco do resultado morte), não será o caso do crime do art. 302, mas sim o previsto no art. 121 do CP (homicídio doloso).

Observe a tabela a seguir para compreender a diferença entre culpa e dolo.

Tabela Culpa versus Dolo

Tipo	Intenção de produzir o resultado	Assume o risco de produzir o resultado?	Exemplo
Culpa	Não	Não	Condutor que lesiona alguém por imprudência, negligência ou imperícia
Dolo eventual	Não	Sim	Condutor que disputa corrida, passando por cruzamentos onde não tem a preferência, e acaba colidindo e lesionando alguém
Dolo direto	Sim	Sim	Condutor que utiliza o veículo para atropelar e lesionar um desafeto

Os crimes dos art. 302 e 303 têm ainda quatro causas especiais de aumento de pena, circunstâncias que, se estiverem presentes, podem aumentar a pena privativa de liberdade de 1/3 à metade da originalmente prevista.

São elas:

1. Não possuir PPD ou CNH

Nessa hipótese, a falta de habilitação afasta o crime do art. 309, em razão do princípio da vedação ao bis in idem, ou seja, a falta de habilitação prejudica a situação do réu apenas uma vez, como causa de aumento de pena, e não como crime autônomo. Da mesma forma, ela não será considerada como circunstância agravante, prevista no art. 298.

Cuidado: habilitação vencida ou de categoria diferente não caracteriza causa de aumento de pena para os crimes dos arts. 302 e 303. Já a PPD/CNH de categoria diferente incide apenas como agravante genérica (art. 298 do CTB).

2. Praticá-lo na faixa de pedestres ou na calçada

Assim como na hipótese anterior, observe que a prática do crime na faixa de pedestre também é circunstância agravante prevista no art. 298. Pelos princípios da especialidade e da vedação ao bis in idem, essa circunstância só será considerada nos crimes dos art. 302 e 303 como causa de aumento de pena, e não como agravante.

3. Deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente

A omissão de socorro nos crimes de homicídio ou lesão corporal culposa sempre será causa de aumento de pena, e não crime autônomo.

Dessa forma, se o condutor de um veículo mata ou lesiona alguém no trânsito, de forma culposa, e não presta socorro, não irá responder pelo crime autônomo de omissão de socorro, mas sim pelo homicídio ou lesão corporal culposo com aumento de pena em razão da omissão de socorro.

4. No exercício da profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros

Para a incidência dessa causa de aumento de pena, há necessidade que o autor do crime esteja no exercício da profissão/atividade. Dessa forma, se um motorista de uma empresa de ônibus estiver no momento de folga, dirigindo o veículo particular dele, e matar ou lesionar alguém culposamente no trânsito, não haverá a incidência dessa causa de aumento de pena.

Uma vez que essa circunstância também é agravante prevista no art. 298 do CTB e somente será considerada como causa de aumento de pena para os crimes dos art. 302 e 303.

Veículo automotor

Para a caracterização desse crime, a conduta deve ocorrer com veículo automotor (que tenha motor de propulsão), afastando dessa forma veículos de tração animal, propulsão humana, elétrico e reboques/semi-reboques.

Qualificadoras

A Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017, estabeleceu formas qualificadas para os crimes dos artigos 302 e 303, em razão da embriaguez ou outras drogas. Porém, ele diferenciou a forma de qualificar, quanto à embriaguez.

Para qualificar o homicídio culposo, basta demonstrar a influência de álcool, que se caracteriza com qualquer concentração de álcool, conforme determina o artigo 276 do CTB.

Já para qualificar a lesão corporal culposa, é necessário demonstrar a alteração da capacidade psicomotora, que somente se caracteriza a partir dos índices de seis decigramas de álcool por litro de sangue; 0,30 miligramas de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões; ou um conjunto de sinais, conforme os parágrafos 1º e 2º do artigo 306 do CTB. Além disso, somente incidirá a qualificadora se a lesão for de natureza grave ou gravíssima. Se a lesão for leve, o condutor responderá pelos crimes do art. 303 (lesão corporal “simples”) em concurso material com o crime do art. 306 (embriaguez/drogas).

4.3.2. ART. 303 – LESÃO CORPORAL CULPOSA NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR

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

Penas- detenção, de seis meses a dois anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.”. (BRASIL, 1997)

Além das observações já feitas no crime de homicídio culposo, aplicáveis à lesão corporal culposa, é importante destacar que esse crime é de ação penal pública condicionada à representação da vítima, em regra. Dessa forma, é necessária a representação da vítima para se proceder com a denúncia e ação penal.

Cuidado: uma vez que a pena máxima é de dois anos, no limite estabelecido na Lei 9.099, sempre que houver uma das causas de aumento de pena previstas no §1º do art. 302 do CTB, se afasta a possibilidade de lavratura do TCO*, já que a pena máxima em abstrato ultrapassará os dois anos.

"Atenção! Em alguns locais, o Ministério Público e o Poder Judiciário entendem que a existência de uma causa de aumento de pena para esse crime não afasta a competência dos Juizados Especiais Criminais, admitindo assim a lavratura do TCO. "

O §1º do art. 291 estabelece três situações que, caso presentes, afastam a aplicação dos institutos dos art. 74 (composição civil dos danos), 76 (transação penal) e 88 (representação), da lei 9.099. Devendo ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal (afastando assim a possibilidade de lavratura do TCO). São as situações em que o agente estiver:

1. Sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência

Observe que, para essa situação em específico, basta a influência de álcool, não importando o índice de alcoolemia (não há necessidade de índice igual ou superior a 0,30 mg/L, no caso de etilômetro, ou 6 dg/L, no caso do exame de sangue).

2. Participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente

Aqui, tanto o racha quanto outras manobras perigosas, como “cavalo de pau”, andar com apenas uma roda em motocicleta, dentre outras, afastam os institutos da Lei 9.099.

3. Transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora)

Nessa situação, basta o excesso de velocidade nominal (50 km/h), e não percentual em relação à velocidade da via, conforme ocorre com a fiscalização administrativa (“acima de 50% da máxima permitida para a via”).

Veículo automotor

Para a caracterização desse crime, a conduta deve ocorrer com veículo automotor (que tenha motor de propulsão), afastando dessa forma veículos de tração animal, propulsão humana, elétrico e reboques/semi-reboques.

Observe no quadro a seguir uma síntese envolvendo o crime de lesão corporal culposa no trânsito.

Circunstância	Admite TCO	Representação da Vítima?
Lesão	Sim	Sim
Lesão + agravante genérica (art. 298)	Sim	Sim

Circunstância	Admite TCO	Representação da Vítima?
Lesão + Causa Especial de Aumento de Pena (§1º do art. 302)	Não*	Sim
Lesão + qualificadora (capacidade psicomotora alterada - álcool/drogas)	Não	Não
Lesão + §1º do art. 291 (influência de álcool ou drogas/racha/ velocidade superior a 50km/h)	Não	Não

4.3.3. ART. 304 – OMISSÃO DE SOCORRO EM ACIDENTE DE TRÂNSITO

“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” (BRASIL, 1997)

O crime de omissão de socorro em acidente de trânsito possui características bem peculiares. Para a caracterização dele, há necessidade da ocorrência de um acidente com vítima (lesão de qualquer gravidade ou morte), e que o autor não preste socorro nem solicite auxílio da autoridade pública.

Conforme já pontuamos no crime do art. 302, uma vez que a omissão de socorro é causa de aumento de pena para os crimes dos art. 302 e 303, não há que se falar no crime próprio de omissão de socorro para o autor do homicídio ou lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Dessa forma, esse crime só terá como autor o condutor envolvido em acidente com vítima, e que não agiu com culpa no acidente.

Caso ele tenha agido com culpa, responderá pelo crime do art. 302 ou 303, com causa de aumento de pena pela omissão de socorro. Caso se trate de um terceiro não envolvido no acidente, este responderá apenas pela omissão de socorro genérica do Código Penal (art. 135 do CP).

Observe o quadro abaixo:

Situação	Crime
Omissão de socorro em acidente de trânsito praticada pelo condutor envolvido que teve culpa no acidente	Art. 302 (se morte) ou 303 (se lesão) do CTB, com causa de aumento de pena do inc. III, §1º do art. 302
Omissão de socorro em acidente de trânsito praticada pelo condutor envolvido que NÃO teve culpa no acidente	Art. 304 do CTB
Omissão de socorro em acidente de trânsito praticada por terceiros (NÃO condutores envolvidos no acidente – condutores não envolvidos no acidente, passageiros, pedestres, etc.).	Art. 135 do CP

“Cuidado: nos termos do parágrafo único do art. 304, ainda que terceiros prestem socorro à vítima, ou se trate de lesão leve ou morte instantânea, o condutor continuará respondendo pelo crime de omissão, caso não preste socorro.”

Segundo a jurisprudência dominante, o acionamento de equipe de socorro por parte do condutor envolvido em acidente com vítima (bombeiros, Samu, atendimento médico da Concessionária da via, etc.), é suficiente para afastar a omissão de socorro.

O crime do artigo 304 ainda exige “justa causa” para afastar a omissão, em caso da não prestação de socorro. São consideradas justa causa as seguintes situações:

Impossibilidade física

A exemplo de condutor inconsciente, preso nas ferragens, com lesões graves, etc.

Impossibilidade psicológica

A exemplo do trauma em razão da morte de um ente querido no acidente.

Risco à segurança

Nas hipóteses em que a segurança do condutor envolvido ficar comprometida no local do acidente.

4.3.4. ART. 305 – FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE DE TRÂNSITO

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

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.” (BRASIL, 1997)

Para caracterização desse crime, deve ocorrer acidente (COM ou SEM vítimas) e o condutor afastar-se do local com o objetivo específico de não responder penal ou civilmente.

“Atenção: Caso o condutor que se afaste do local do acidente não tenha responsabilidade civil (não tenha culpa no acidente) ou penal (não tenha cometido qualquer crime), não há que se falar em crime do art. 305.“

4.3.5. ART. 306 – EMBRIAGUEZ / USO DE DROGAS AO VOLANTE

“Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

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

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (BRASIL, 1997)

O crime de embriaguez/uso de drogas ao volante representa cerca de 20% das detenções da PRF, com mais de 6 mil prisões todos os anos. Trata-se de um crime que sofreu diversas alterações legislativas ao longo do tempo. Dentre elas, vale destacar as seguintes:

Capacidade psicomotora alterada em razão da influência de:

Essa expressão foi introduzida pela Lei 12.760, em 2012 (2ª Lei Seca), substituindo a expressão “sob a influência de”. Do ponto de vista prático, essa caracterização da capacidade psi-

comotora ocorrerá nos termos disciplinados nos §§1º, 2º e 3º do art. 306.

Crime de perigo abstrato:

Até 2008, esse crime só se caracterizava mediante a comprovação de um dano potencial a incolumidade de outrem, sendo considerado um crime de perigo concreto. Com a alteração promovida pela Lei nº 11.705/2008 (1ª Lei Seca), ele passou a ser considerado um crime de perigo abstrato. Dessa forma, hoje basta a comprovação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou outras drogas para a caracterização do crime.

“Atenção: não há mais necessidade de se comprovar alguma conduta anormal, como dirigir em zigue-zague, ou mesmo um dano concreto, como o envolvimento em acidente, para a caracterização do crime. Se o condutor for abordado em uma unidade operacional (posto policial), ou mesmo em uma fiscalização de rotina e for constatado teor de álcool ou outra droga acima do permitido, já estará caracterizado o crime do art. 306.”

Teste do etilômetro/exame de sangue:

Nos termos do §1º do art. 306, a caracterização da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool pode ocorrer por meio do teste do etilômetro com resultado igual ou superior a 0,30 mg de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões, ou 6 dg de álcool por litro de sangue.

“Cuidado! Caso o resultado de algum desses testes seja positivo, porém inferior aos índices definidos como limite, haverá infração de trânsito, em razão da tolerância zero para a infração (respeitada a margem de erro da legislação metrológica, quando se tratar de teste de etilômetro), mas não se caracterizará o crime do art. 306.”

Conjunto de sinais e outras provas em direito admitidas:

É notório que o condutor pode se recusar a realizar o teste do etilômetro e o exame de sangue. Apesar disso, caso o condutor se recuse a realizar algum desses testes, mas apresente um conjunto de sinais de alteração da capacidade psicomotora em decorrência do uso de álcool ou outra substância psicoativa, ele poderá ser preso, sendo que a prova poderá ser constituída por meio de um termo preenchido pelo policial ou agente de trânsito, nos termos normatizados pelo Contran (atualmente por meio da Resolução nº 432/13 do Contran), ou até mesmo por outras provas em direito admitidas, tais como vídeos, imagens, testemunhas, latas ou garrafas de bebida alcoólica, drogas e/ou instrumentos utilizados para o consumo, dentre outras. Assim, o CTB atualmente permite ampla liberdade probatória para a caracterização desse crime.

Substância Psicoativa:

Substância psicoativa, também chamada de SPA, é aquela que altera o sentir, pensar e agir. São classificadas em três classes, conforme o tipo de alteração que provocam em nosso Sistema Nervoso Central - SNC:

- a) Depressoras: deprimem o SNC, reduzindo reflexos, tempo de reação, tendo por reflexo uma perda na atividade motora. Exemplos: álcool; benzodiazepínicos e opioides.
- b) Estimulantes: aceleram o SNC, deixando a pessoa mais inconsequente, agitada, com tremores, perda de concentração e mania de perseguição.
Exemplos: derivados da coca (cocaina, crack); anfetaminas e “rebites”.
- c) Perturbadoras: perturbam o SNC, alterando sentidos, provocando alucinações. Exemplos: LSD; maconha e ecstasy.

“Atenção! Substância psicoativa não é sinônimo de droga ilícita. O condutor pode estar sob influência de uma SPA lícita, a exemplo do álcool ou mesmo de um medicamento benzodiazepínico (Diazepam, Rivotril, etc), e ser presa em razão do crime do art. 306, caso seja flagrada dirigindo veículo automotor.”

Para a caracterização desse crime, a conduta deve ocorrer com veículo automotor (que tenha motor de propulsão), afastando dessa forma veículos de tração animal, propulsão humana, elétrico e reboques/semi-reboques.

“Cuidado! Com a edição da Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017, sempre que um condutor embriagado provocar lesão grave, gravíssima ou morte, irá responder pelas formas qualificadas dos artigos 302 e 303, e não mais pelo 306 em concurso material com os crimes culposos.“

4.3.6. ART. 307 – VIOLAR A SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

“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.” (BRASIL, 1997)

Conforme se observa, esse também é um crime de perigo abstrato, ou seja, basta que o condutor com SDD seja flagrado dirigindo, ainda que não tenha gerado um risco iminente (direção anormal ou envolvimento em acidente).

A conduta do parágrafo único, que também configura crime, consiste no condutor condenado com pena de SDD decorrente de um crime de trânsito que deixa de entregar a PPD ou CNH no prazo de 48 horas da notificação.

Veículo automotor

Para a caracterização desse crime, a conduta deve ocorrer com veículo automotor (que tenha motor de propulsão), afastando dessa forma veículos de tração animal, propulsão humana, elétrico e reboques/semi-reboques.

4.3.7. ART. 308 – RACHA

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

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

§ 1º Se da prática do crime previsto no caput resultar lesão corporal de natureza grave, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.

§ 2º Se da prática do crime previsto no caput resultar morte, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão de 5 (cinco) a 10 (dez) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo."(BRASIL,1997)

Características importantes do crime de racha:

Veículo automotor

Para a caracterização desse crime, a conduta deve ocorrer com veículo automotor (que tenha motor de propulsão), afastando dessa forma veículos de tração animal, propulsão humana, elétrico e reboques/semi-reboques.

Via pública

O racha deve ocorrer na via pública, caso contrário não se caracteriza o crime. Trata-se de uma exceção ao princípio da territorialidade, por expressa previsão legal.

Não autorizada pela autoridade competente

Caso a corrida ou disputa tenha autorização da autoridade competente (autoridade de trânsito com circunscrição sob a via onde ela ocorrerá), não há que se falar em crime. Um exemplo nesse sentido é o "Rali dos Sertões", no qual os veículos participantes da disputa transitam em vias urbanas (com autorização do órgão de trânsito municipal) e vias rurais (rodovias federais – autorização da PRF/DNIT; rodovias estaduais – autorização do órgão rodoviário do Estado).

Crime de perigo concreto

O crime de racha exige o perigo concreto (expressão “gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada”), que pode ser caracterizado por um acidente ou mesmo por uma conduta que exponha a risco terceiros, a exemplo da realização de corrida em alta velocidade ziguezagueando entre outros veículos numa rodovia federal, gerando risco de colisão.

“Cuidado! Caso o racha ocorra numa via em local ou horário que esteja vazia, sem caracterizar o perigo concreto, só haverá a infração administrativa, mas não o crime.”

Tipos preterdolosos

O crime de racha possui duas figuras qualificadas pelo resultado, os chamados crimes preterdolosos. Nessas situações, o condutor age com DOLO na conduta (quem realizar o racha/manobra perigosa), e CULPA no resultado (imprudência/negligência/imperícia provocando morte ou lesão grave).

“Atenção! Caso se caracterize dolo direto ou eventual (agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo), o condutor responderá por lesão ou homicídio doloso, previsto no Código Penal, e não pela forma qualificada do racha.”

Condutas

Com a edição da Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017, foi ampliado o rol de condutas que caracterizam o crime do artigo 308: “ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor”.

Dessa forma, as condutas do “cavalo de pau”, andar com apenas uma roda em motocicleta, dentre outras manobras perigosas, agora também caracterizam o crime do art. 308 do CTB, se atenderem os demais requisitos (via pública + não autorizado + perigo de dano).

4.3.8. ART. 309 – DIRIGIR SEM HABILITAÇÃO OU COM CASSAÇÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

“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.” (BRASIL,1997)

Características importantes desse crime:

Veículo automotor

Para a caracterização desse crime, a conduta deve ocorrer com veículo automotor (que tenha motor de propulsão), afastando dessa forma veículos de tração animal, propulsão humana, elétrico e reboques/semi-reboques.

Via pública

Assim, como o crime de racha, deve ocorrer na via pública, caso contrário não se caracteriza o crime. Trata-se de uma exceção ao princípio da territorialidade, por expressa previsão legal.

Sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, cassado

Apesar de posicionamentos de que condutores com PPD/CNH vencida ou de categoria diferente também estariam sem a “devida habilitação”, o entendimento majoritário é no sentido de que apenas se enquadram nesse crime os condutores inabilitados (que não possuem PPD/CNH) e os cassados (penalidade de cassação do direito de dirigir).

Crime de perigo concreto

Exige o perigo concreto (expressão “gerando perigo de dano”), que pode ser caracterizado por um acidente ou mesmo por uma conduta que exponha a risco terceiros, a exemplo de condutor transitando na contramão, em excesso de velocidade ou realizando ultrapassagem em local proibido, quase provocando acidente.

“Atenção! A conduta de dirigir sem habilitação gerando perigo de dano é um crime subsidiário, uma vez que a falta de habilitação

é causa de aumento de pena ou agravante dos demais crimes de trânsito.

Dessa forma, o condutor só responderá por esse crime se não tiver cometido qualquer outro de trânsito. “

4.3.9. ART. 310 – ENTREGAR, CONFIAR OU PERMITIR A DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR A PESSOA SEM CONDIÇÕES

“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.” (BRA-SIL,1997)

Características importantes desse crime:

Veículo automotor

Para a caracterização desse crime, a conduta deve ocorrer com veículo automotor (que tenha motor de propulsão), afastando dessa forma veículos de tração animal, propulsão humana, elétrico e reboques/semi-reboques.

Permitir, confiar ou entregar

Doutrinariamente, a diferença entre os verbos ocorre se o responsável está presente, junto ao condutor (entregar), ou não (permitir). Confiar está relacionado às condutas em que responsável permite ou entrega o veículo a condutor sem condições de conduzir veículo com segurança (infração do art. 166 do CTB).

Estado de saúde, física ou mental

Abrange situações em que condutor não esteja com condições de dirigir veículo com segurança. Exemplos:

- membro engessado (braço ou perna);
- sem um dos membros, em veículo não adaptado;
- crise de transtorno bipolar.

Autor do crime

Para caracterizar o crime, o veículo deve estar sob a responsabilidade do autor no momento da conduta de permitir, confiar ou entregar. Assim, não há necessidade do autor ser o proprietário do veículo. Exemplos: caminhão de propriedade de transportadora, e motorista contratado (não proprietário, mas responsável pelo veículo) entrega a direção do veículo a condutor inabilitado, no meio de uma viagem;

Pai permite que o veículo de propriedade dele seja utilizado pelo filho, e este entrega a direção a pessoa embriagada, no retorno de uma festa (autor, nesse caso, é o filho, responsável pelo veículo no momento da entrega, e não o pai dele, proprietário do veículo).

Crime de perigo abstrato

Para a caracterização desse crime, basta a realização da conduta, não havendo necessidade de se caracterizar um dano concreto (acidente) ou potencial (direção anormal e perigosa por parte do condutor). Nesse sentido, temos a Súmula 575, do STJ, que assim dispôs:

Constitui crime a conduta de permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa que não seja habilitada, ou que se encontre em qualquer das situações previstas no art. 310 do CTB, independentemente da ocorrência de lesão ou de perigo de dano concreto na condução do veículo.

4.3.10. ART. 311 – TRAFEGAR EM VELOCIDADE INCOMPATÍVEL

“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.” (BRASIL,1997)

Velocidade incompatível

Velocidade incompatível não é sinônimo de excesso de velocidade. Assim, para caracterizar o crime, nem sempre é necessário o excesso de velocidade em relação à máxima permitida para a via, bastando demonstrar que a velocidade era incompatível naquele momento. Exemplo: rodovia com velocidade máxima de 110 km/h, parcialmente interditada, em decorrência de uma passeata com muitas pessoas, e veículo passa próximo da multidão a exatamente 110 km/h.

Rol taxativo

Em se tratando de crime, o rol de locais onde pode ocorrer o crime é taxativo, e não exemplificativo. Dessa forma, só caracteriza o crime caso a conduta acima ocorra nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas. Apenas o local de grande movimentação ou concentração de pessoas admite flexibilidade, mas se deve comprovar a movimentação ou concentração no local de forma clara no Termo Circunstanciado de Ocorrência.

Crime de perigo concreto

Exige o perigo concreto (expressão “gerando perigo de dano”) que pode ser caracterizado por um acidente ou mesmo por uma conduta que exponha a risco terceiros. Assim, por exemplo, caso um veículo passe em velocidade incompatível em frente a uma escola, durante a madrugada, sem movimentação de pessoas nas proximidades, não se caracteriza o crime.

4.3.11. ART. 312 – FRAUDE EM ACIDENTE DE TRÂNSITO

“Art. 312. Inovar artificiosamente, 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.” (BRASIL, 1997)

Acidente COM vítima

Aplica-se apenas nos casos de acidentes com vítimas, seja morte ou lesões (qualquer gravidade).

Procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal

O crime se caracteriza nos casos de fraude em qualquer fase da persecução penal, sendo mais comum durante o procedimento policial preparatório (durante o atendimento do acidente).

- Mudança de Pessoa (situação mais comum). Exemplo: substituição de condutor (inabilitado ou embriagado por outro).
- Mudança de Lugar. Exemplo: alterar local do acidente.
- Mudança de Coisa. Exemplo: alterar veículo ou objeto no local do acidente.

A fim de induzir a erro o agente policial, o perito ou juiz

Para a caracterização do crime, se exige dolo específico de induzir a erro o agente policial, perito ou juiz. Dessa forma, se em um acidente com vítima, envolvendo queda de motociclista com passageiro ferido, o condutor retira a motocicleta da via e a coloca no acostamento, por questão de segurança (uma rodovia movimentada, por exemplo), não caracteriza o crime (alteração de coisa).

4.2. ENCERRAMENTO DO MÓDULO

O conhecimento dos aspectos técnicos relacionados aos crimes de trânsito é de grande relevância para o desenvolvimento das atividades operacionais do policial rodoviário federal, na medida em que a correta identificação e registro da ocorrência dependem desses conhecimentos. O avanço do projeto de inovação no processo de prevenção do crime, com o registro do Termo Circunstanciado de Ocorrência, reforça ainda mais a importância do empoderamento do efetivo nessa área, visando o reconhecimento da PRF como indutora de políticas e referência na área de trânsito em nosso país.

Referências

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2019]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao_Constituicao.htm. Acesso em: 1 nov. 2019.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 1 nov. 2019.

BRASIL. Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 27 set. 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 1 nov. 2019.

BRASIL. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 20 jun. 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 1 nov. 2019.

BRASIL. Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 05 mai. 2016. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 1 nov. 2019.

BRASIL. Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 20 dez. 2017. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 1 nov. 2019.

BRASIL. Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1.981. República Federativa do Brasil. Promulga a Convenção sobre Trânsito Viário de Viena. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 01 nov. 2019.

BRASIL. Decreto nº 1.655, de 03 de outubro de 1.995. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 11 abr. 2009.

BRASIL. Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 27 nov. 2019.

BRASIL. Decreto nº 4.950, de 9 de janeiro de 2004. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 27 nov. 2019.

BRASIL. Decreto nº 9.662, de 1º de janeiro de 2019. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 27 nov. 2019.

BRASIL. Decreto nº 9.673, de 2 de janeiro de 2019. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 27 nov. 2019.

BRASIL. Decreto nº 10.073, de 18 de outubro de 2019. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 27 nov. 2019.

BRASIL. Código Penal Brasileiro (1941). República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 1 nov. 2019.

BRASIL. Código de Processo Penal Brasileiro (1941). República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 1 nov. 2019.

Portaria nº 224, de 5 de dezembro de 2018. Aprova o Regimento Interno da Polícia Rodoviária Federal. Ministério da Segurança Pública. Disponível em: http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TzC2Mb/content/id/53757126/do1-2018-12-06-portaria-n-224-de-5-de-dezembro-de-2018-53756896. Acesso em 1 nov. 2019

Resoluções do Contran. Disponíveis em: <http://www.infraestrutura.gov.br/resolucoes-contran.html>. Acesso em: 1 nov. 2019.

Normativas Internas da Polícia Rodoviária Federal. Disponíveis em: https://www.prf.gov.br/wikiprf/index.php/Portal:Normativas_Internas/Portarias_Normativas/Manuais. Acesso em: 27 nov. 2019.