

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE DIREITO - CPTL**

GUSTAVO HENRIKO WOSCH SILVA

TRÂNSITO: UM PERIGO ANUNCIADO

**TRÊS LAGOAS, MS
2023**

GUSTAVO HENRIKO WOSCH SILVA

TRÂNSITO: UM PERIGO ANUNCIADO

Artigo correspondente ao Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel em Direito, sob orientação do professor Doutor Luiz Renato Telles Otaviano.

**TRÊS LAGOAS, MS
2023**

RESUMO

O presente trabalho analisa aspectos da efetividade da Política Nacional de Trânsito com relação à segurança viária do Brasil. A pesquisa conta com especial ênfase nos crimes de trânsito e o aumento dos acidentes automobilísticos, além da pretensão em diminuir os acidentes de trânsito com leis mais punitivas sem priorizar a política de educação e desenvolvimento social. Nessa lógica, considerando que as finalidades primordiais do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) são a segurança no trânsito e a defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente, este trabalho descreve a fundamental aplicabilidade das normas de trânsito como instrumento de preservação e da manutenção da ordem pública, realçando também a importância do cidadão nesta problemática. Nessa perspectiva, os panos de fundo que inicialmente abarcarão o interesse investigativo desse estudo são os registros colhidos no DETRAN de acidentes nas vias terrestres brasileiras.

Palavras-Chave: Segurança. Trânsito. Crimes. Acidentes. Educação.

ABSTRACT

The present work analyzes the effectiveness of the National Traffic Policy regarding road safety in Brazil. The research has a special emphasis on traffic crimes and the increase in car accidents, in addition to the intention to reduce traffic accidents with more punitive laws without prioritizing education and social development policy. In this logic, considering that the primary purposes of the Brazilian Traffic Code (CTB) are traffic safety and the defense of life, including the preservation of health and the environment, this work describes the fundamental applicability of traffic rules as instrument for the preservation and maintenance of public order, also emphasizing the importance of the citizen in this problem. From this perspective, the backgrounds that will initially encompass the investigative interest of this study are the records collected in the DETRAN of accidents on Brazilian land roads.

Keywords: Safety. Traffic. crimes. accidents. Education.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	05
2 CONCEITO E LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	06
2.1 Conceito de trânsito	06
2.2 Histórico da legislação de trânsito no Brasil	07
2.3 O atual Código de Trânsito Brasileiro	08
2.3.1 As finalidades primordiais do Código de Trânsito Brasileiro.....	09
3 OS CRIMES DE TRÂNSITO	10
3.1 Classificação dos crimes de trânsito	13
3.2 Do Dolo Eventual e da Culpa Consciente.....	15
3.3 Causas de Aumento de Pena	17
4 DADOS ALARMANTES E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.....	19
4.1 A mortalidade por acidentes de transito no país.....	19
4.2 Educação como prevenção.....	20
4.2.1 Maio Amarelo.....	21
4.2.2 Semana Nacional do trânsito.....	21
4.3 Índices de redução na década graças às campanhas educativas de conscientização.....	22
4.4 PNATRANS.....	24
5 CONCLUSÃO	26
REFERÊNCIAS	27

1 INTRODUÇÃO

Um trânsito mais seguro, sem dúvida é um anseio comum a todos os brasileiros. Um simples deslocamento seguro e pacífico pelas ruas com a garantia de chegar a determinado lugar sem ser alvo de acidentes ou condutas criminosas se tornou uma utopia em muitas cidades do país.

Segundo a Associação Paulista de Medicina, no ano de 2020, 32.716 pessoas morreram em acidentes de trânsito no Brasil, em média três pessoas morreram no trânsito a cada hora. Para além das mortes no trânsito, é importante ressaltar o elevado número de casos de lesões físicas e materiais, quando ocorre estrago em veículos, cargas e até mesmo as rodovias e meio ambiente ao redor do fato.

Isto posto, se tem indubitável a obrigação dos valores para um trânsito seguro ser voltada à paz e harmonia. Cumpre ressaltar que a legislação específica já existe, mas a responsabilidade de fazer dar certo está em cada cidadão.

A escolha deste tema está diretamente relacionada ao trabalho do autor deste projeto que atua há mais de sete anos no policiamento de trânsito como agente municipal de trânsito em Três Lagoas-MS e, inevitavelmente, em situações de acidente e fatos criminosos.

O presente estudo buscará promover uma reflexão sobre as problemáticas que permeiam a segurança viária, principalmente, no que envolve os crimes de trânsito no Brasil.

O trabalho está estruturado em três capítulos. No primeiro capítulo será abordado o conceito de trânsito e seus elementos. No segundo capítulo será explanado sobre o surgimento dos tipos penais constantes no Código de Trânsito Brasileiro. O terceiro capítulo tratará da educação para o trânsito e prevenção de acidentes.

No desenvolvimento deste artigo utilizou-se o método lógico dedutivo com pesquisa bibliográfica, alicerçada em doutrina, livros, artigos científicos, além de trabalhos monográficos que abordam o tema e dados disponibilizados por órgãos públicos que têm o trânsito como fonte de observação.

2 CONCEITO E LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Com a finalidade de tornar mais cristalinos alguns pontos importantes à compreensão e interpretação dos textos de lei que este trabalho estudará, este capítulo abordará o conceito, um pouco da história e legislação de trânsito.

2.1 Conceito de trânsito

Tratando-se de mobilidade viária, há uma série de vetores que vem à tona: bicicletas, pedestres, motocicletas, transportes de carga, acessibilidade, direito à cidade e tantos outros. Não obstante, primeiramente é importante tratar um conceito fundamental que é a própria ideia do que é o trânsito.

A palavra trânsito pode ser definida como “ação de transitar; marcha, trajeto, movimento de veículos e de pedestres considerado em seu conjunto. Trânsito é sinônimo de: acesso, circulação” (HOUAISS; VILLAR; FRANCO, 2004).

De acordo com o portal do Conselho Estadual de Trânsito (CENTRAN) - que é um órgão consultivo e normativo, além de ser o órgão máximo do trânsito no Estado, cujas funções são, dentre outras, a de acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização e policiamento ostensivo de trânsito

o CTB considera trânsito como 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. O trânsito é, também, o resultado da distribuição dos diversos tipos de uso do solo das cidades e dos deslocamentos diários das pessoas para trabalhar, se educar, se divertir, cuidar da saúde, retornar à residência, etc. (CETRAN, 2022).

Diante disso, é possível entender que o trânsito não é apenas o conjunto de regras que tratam da mobilidade humana em diversos tipos de uso no solo, há de se considerar ainda, além da atuação humana, outros atores agindo no ambiente, como os animais, sendo fundamental conjectura-los nas regras de deslocamento.

O compartilhamento do espaço urbano é a principal razão pela qual o trânsito vem ganhando centralidade no que tange à Segurança Pública. Através do crescimento desenfreado das cidades, as vias de acesso públicas têm se tornado cada vez mais complexas e, por vezes, caóticas. Nessa perspectiva, o Código de Trânsito não é apenas um conglomerado de regras de circulação do espaço comum, ele tem-se tornado cada vez mais uma lente de aumento com foco em uma série de questões sociais.

2.1 Histórico da legislação de trânsito no Brasil

A legislação de trânsito no Brasil sempre enfrentou grandes percalços e consequentes mudanças para acompanhar as inovações tecnológicas sobrevividas da Revolução Industrial e avanço da ciência.

Historicamente, consta que o primeiro acidente que se tem registro no Brasil foi causado pelo poeta Olavo Bilac que, no Rio de Janeiro, mais especificamente na Barra da Tijuca, perdeu o controle do veículo visto que não sabia dirigir e atingiu uma árvore (FRANZ; SEBERINO, p. 13, 2012).

Devido a alta quantidade de veículos automotores chegando ao Brasil, o Poder Público e o Automóvel Clube do Brasil se uniram para buscar soluções com intuito de tornar o trânsito mais seguro, através de regras de circulação com o propósito de proteger os motoristas e pedestres. Com o objetivo de disciplinar o trânsito de veículos, autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro criaram, em 1903, as primeiras licenças para dirigir. Em 1906, tornou-se obrigatório, em todo o Brasil, o exame para habilitar motoristas na condução de veículos automotores (MOLETA, 2015).

Após dezenove anos da chegada do primeiro carro ao Brasil, no dia 27 de outubro de 1910, foi publicado o Decreto nº 8.324, pelo então Presidente Nilo Peçanha que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis.

Em julho de 1928 foi publicado o Decreto nº 18.323 que permitiu o tráfego internacional de automóveis dentro do espaço territorial brasileiro, além de atualizar assuntos relacionados à atividade policial, sinalização e segurança no trânsito.

Após isso, surgiu o primeiro Código Nacional de Trânsito, instituído pelo Decreto Lei nº 2.994, no ano de 1941, sendo revogado no mesmo ano pelo Decreto Lei nº 3.651, dando-

lhe nova redação, bem como, a criação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRTs).

De acordo com Paulo Moleta em “A origem do trânsito e do CTB” (2015)”, o segundo Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei n. 3.651/41) teve vigência por mais de 20 anos sendo posteriormente revogado em 1966, através da Lei n. 5.108/66 que vigorou por 31 anos.

Entendendo o legislador os inúmeros riscos a vida e a saúde pública por intermédio de acidentes e mantendo a constante preocupação no que se refere à segurança nas estradas, a cada Código Brasileiro de Trânsito publicado, cada vez mais se fazia presente o aumento das responsabilidades dos condutores, como, por exemplo, a obrigação de prestar socorro às vítimas de acidentes de trânsito. Já em seu código de 1966, por exemplo, trazia-se a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, além de prever a utilização

2.2 O atual Código de Trânsito Brasileiro

Anteriormente à entrada em vigor do Código Nacional de Trânsito em 1966, verifica-se que não existiam sanções no âmbito administrativo para algumas condutas consideradas atualmente como infrações de trânsito, de modo que eram tratadas pela Lei das Contravenções Penais, que as tipificava apenas como dirigir sem a devida habilitação; dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia; e deixar de colocar na via pública sinais ou obstáculo com o fim de evitar perigo aos transeuntes. (BRASIL, Decreto-Lei nº 3.688, de 03 de Outubro de 1941)

Desta forma, ante à ausência de tratamento adequado de matérias de ordem penal com relação ao trânsito e percebendo que foi se instaurando um sentimento de impunidade quanto aos acontecimentos fatais relacionados a acidentes, se viu a necessidade de reformular os dispositivos legais concernentes ao tema.

Nesta toada, o Código de Trânsito Brasileiro que foi implementado em 1997 renovou em muitos aspectos o que se tinha a respeito da temática. Para sua construção, uma comissão constituída de especialistas em trânsito e representantes de iniciativas públicas e privadas se organizou para debater junto a Presidência do CONTRAN. Depois de uma longa jornada de debates e trabalhos, foi publicada no Diário da União, a Portaria nº 330 de 07/07/92, a qual concedeu 30 dias para o envio de sugestões que fossem condizentes ao clamor da sociedade,

por um Código mais humano, justo e de acordo com a realidade. A comunidade encaminhou mais de seis mil sugestões (HONORATO, p 497-8, 2000).

Já com a implementação do CTB, acerca da presença de tipos penais introduzidos pela lei 9.503, de 1977, se ressalta os ensinamentos de Arnaldo Rizzardo:

A necessidade de se implantar uma legislação específica sobre delitos de trânsito fez com que o legislador, sensível à evolução dos fatos sociais, destinasse um capítulo próprio para seu regramento. De fato, a sociedade brasileira testemunha perplexa o trânsito caótico e criminoso imposto nas ruas e estradas do País, diante do festival diabólico das rodas, orquestrado por motoristas irresponsáveis e insensíveis que, sob a égide da impunidade, vêm ceifando a vida de inúmeras pessoas, quando não as gravam com indelévels sequelas, tudo isso aliado à notória precariedade das vias de trânsito. Pode-se afirmar que o crescimento da violência no trânsito decorreu principalmente da impunidade, que imperava, ou da falta de mecanismos ágeis para sua repressão. À vista do quadro vigente, cumpre ao novo Código de Trânsito Brasileiro a relevante missão de regular situações que transformaram uma atividade lícita em meio de perpetração de crimes. Com tal propósito, neste capítulo é introduzida e disciplinada uma série de novos crimes no panorama penal brasileiro, não contemplados no Código anterior, além de se converter em crime fatos que outrora eram simples infrações administrativas ou contravenções penais, cujas sanções encerram severidade, incidindo, além dos casos em que houver efetivo resultado lesivo, naqueles em que se configurar simples exposição a perigo. Isso evidencia cristalinamente a vontade do legislador – e da própria sociedade –, qual seja, coibir ou estancar a insuportável violência cotidiana vivenciada no trânsito. (2004, p. 750)

Considerado uma das legislações de trânsito mais completas do mundo, o CTB apresenta dispositivos penais, processuais e administrativos com objetivo de inibir a violência no trânsito e dar celeridade na resolução de gravames e conflitos de trânsito.

2.3.1 As finalidades primordiais do Código de Trânsito Brasileiro

Ab initio, cumpre destacar as finalidades que são apresentadas logo no primeiro artigo do caderno legislativo, que são encontradas no *caput* e em seu quinto parágrafo, respectivamente: tratar sobre “o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território

nacional, abertas à circulação” e “dar prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente”.

Decerto, ao refletir sobre os artigos do Código, imediatamente vem na memória as infrações e suas respectivas penalidades. Entretanto, não são apenas elas que formam o CTB, de modo que o Código de Trânsito possui trezentos e quarenta e um artigos, divididos em vinte capítulos, sendo que quinze deles são regulamentares e cinco são específicos das penalidades.

Entre tantos capítulos são abordados muitos temas, como por exemplo, a atribuição de regulamentação do trânsito; as normas de conduta e cidadania; a engenharia de tráfego; o registro e habilitação de condutores; e até mesmo sobre os pedestres e condutores de veículos não motorizados, além dos temas que receberão maior atenção neste estudo: os crimes de trânsito e suas sanções penais e a educação para o trânsito.

3. CRIMES DE TRÂNSITO

Inicialmente ao se falar em crime traz-se a tona a ideia de exercer penalidade a qualquer ilícito previsto na legislação. Não obstante, nos crimes previstos na legislação de trânsito há a necessidade de punir os excessos na condução de veículos automotores, excessos estes que na maioria das vezes representam influência no grande número de acidentes em vias terrestres. Além disso, o estudo dos preceitos fundamentais que norteiam o Direito é fundamental para melhorar o entendimento acerca da demonstração pretendida.

Sobre tal conteúdo, propôs precisamente em seus didáticos ensinamentos o professor Damásio de Jesus (2011, p. 45) ressaltando que:

[...] fato social é sempre o ponto de partida na formação da noção do Direito. O direito surge das necessidades fundamentais das sociedades humanas, que são reguladas por ele como condição essencial à sua própria sobrevivência. É no Direito que encontramos a segurança das condições inerentes à vida.

Portanto, qualquer fato social que se represente alheio à Legislação e suas normas caracteriza o ilícito jurídico, gerando gradativamente em sua esfera mais severa o ilícito penal, que aborda os atos que atentem diretamente contra os bens mais importantes a vida e ao convívio social.

O Estado ainda estabelece contra a prática desses fatos, sanções procurando tornar invioláveis os bens que protege. Justaposto às sanções, o Estado também fixa outras medidas com o propósito de prevenir ou reprimir a ocorrência de fatos que possam gerar lesão aos bens jurídicos da população.

Ainda sobre o tema em questão, o professor Damásio define com precisão quando leciona, “a mais severa das sanções é a pena, estabelecida para o caso de inobservância de um imperativo”. Conclui-se, portanto, que o Estado ao estabelecer normas jurídicas demonstra clara intenção de reprimir o crime. A esse conjunto de normas jurídicas dá-se o nome de Direito Penal.

Tal qual outras legislações, a matéria penal presente no direito de trânsito caracteriza a vontade do legislador em reprimir atos nocivos à sociedade. Neste caso específico dos operadores de trânsito, os condutores. Divide-se em duas partes, de modo que inicialmente trata-se das disposições gerais com relação aos crimes de trânsito (artigo 291 a artigo 301) e posteriormente passa a tratar de modo mais específico dos crimes em espécies (artigo 302 a artigo 312).

Os artigos supracitados dissertam que a conduta típica (fato social gerador) do crime de trânsito está correlacionada a operação de veículos automotores, conforme expresso no artigo 291 do CTB, cuja transcrição segue subsequente:

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

Torna-se explícito que os delitos de trânsito considerados no texto legal são aqueles cometidos na direção de veículo automotor, não abrangendo, portanto, condutas praticadas por condutores de veículos de tração animal e de tração humana. Conseqüentemente, se um condutor de bicicleta elétrica atropelar e matar um pedestre, não estará configurado um crime de trânsito, pois, como já expresso pelo comando normativo, é necessário estar na direção de veículo automotor.

Pode-se encontrar o conceito de veículo automotor no Anexo I do CTB: "Todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas". Portanto, não se incluem neste conceito os veículos de

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

Outrossim, o artigo 291 do CTB dispõe sobre a aplicação supletiva do Código Penal (CP), Código de Processo Penal (CPP) e Lei nº 9.099/1995, nos casos que envolvam condutas típicas de delito de trânsito. O CTB contempla também as penas restritivas de direitos, as quais se apresentam na modalidade específica de interdição temporária de direitos, tipificadas como restrições administrativas, assim disciplinadas no artigo 302 do CTB, quais sejam: suspensão ou proibição de se obter a habilitação ou permissão para dirigir.

Pode-se concluir que na interpretação desses institutos impõe-se ao condutor de veículo automotor que cometer qualquer ação ou omissão, passível de tipificação como delito pelo CTB, as sanções que podem ser desde uma medida de interdição temporária de direitos, referentes ao direito de conduzir veículos, ou até uma medida mais severa como uma pena privativa de liberdade, determinada inicialmente ao limite máximo de quatro anos, caso em que não ocorra qualquer agravante.

3.1 Classificação dos crimes de trânsito

O presente Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503/1997, retrata em onze artigos os crimes de trânsito. Formam-se os crimes em espécie dos artigos 302 a 312:

Os artigos 302 e 303, que representam a prática de homicídio culposo e lesão corporal culposa, ambas na condução de veículo automotor, são denominados “crimes materiais”. Já os denominados “crimes formais” são a fuga do local do acidente (art. 305) e fraude processual (art. 312). Dirigir sem habilitação (art. 309); com velocidade incompatível em determinados locais (art. 311); em estado de embriaguez ou afetado por substância psicoativa (art. 306); praticando “racha” (ou “pega”), omissão de socorro, entrega de direção a pessoa inabilitada, incapaz etc., (respectivamente artigos 308, 304 e 310); e desobediência a decisão sobre suspensão ou proibição de habilitação (art. 307) são considerados como crimes de mera conduta e de lesão (JESUS, 2006, p. 17).

Os delitos de trânsito, em geral, só podem ser praticados por determinadas pessoas, no caso, condutores de veículos, ou proprietários de veículos para o crime do artigo 310. A exceção fica por conta do crime do artigo 312 (fraude em caso de acidente), o qual não especifica o condutor ou proprietário como únicos possíveis autores.

Acrescenta-se ainda que o “racha” e a “embriaguez ao volante” são considerados “crimes de alto poder ofensivo” (JESUS, 2006, p. 17).

Destes novos tipos penais, destacam-se dois por se tratarem de importantes crimes já contemplados no Código Penal, mas agora qualificados pela nota específica de serem cometidos "na direção de veículo automotor". São eles: o homicídio culposo (art.302) e a lesão corporal culposa (art. 303). Em ambos os casos o legislador derivou o tipo primitivo mediante ao gravame de serem cometidos por condução de veículo automotor, ou seja, criam-se novas medidas aos crimes já existentes com a premissa de serem realizados em veículos motorizados, entretanto não se tratam de agravantes.

Vale salientar ainda que conforme o entendimento acerca do artigo 121, §3º, do Código Penal, o qual traz luz ao significado de homicídio de formal geral: "matar alguém" e ainda quanto ao entendimento de culpa em seu parágrafo terceiro, salienta-se o artigo 18, inciso II, do referido Código que representa especificamente os requisitos para que se considere o crime culposo, "culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia". Neste caso, comina em pena de detenção de um a três anos. Sua diferença na derivação presente no Código de trânsito em seu artigo 302 dar-se-á apenas pelo modo e objeto de morte que será necessariamente em direção de veículo automotor: "Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor", cominada em detenção de dois a quatro anos e restrições de direitos. Salienta-se que é determinante a concepção de que o crime ocorra de forma imprudente, negligente ou imperita.

O mesmo ocorre com o delito de lesão corporal culposa ao qual seu tipo encontra-se no CP, artigo 129, §6º, cominada em pena de detenção, de dois meses a um ano. Já sua forma qualificada pelo uso de veículo automotor presente no CTB no artigo 303, comina em detenção de seis meses a dois anos e restrições de direitos.

Cumprido ressaltar que os supracitados crimes culposos de homicídio e lesão corporal e o possivelmente doloso de "racha" (art. 308, parágrafos 1º e 2º), são tipicamente de dano, porquanto nestes sempre haverá atentado contra o bem jurídico vida, a integridade corporal ou à saúde da pessoa, ainda que seja ofensa a incolumidade individual de qualquer cidadão, os crimes restantes são de perigo, especialmente os previstos nos artigos 306, 308 "caput", 309 e 311 e têm essa natureza pois podem produzir dano a segurança dos indivíduos.

O CTB retrata o uso de substâncias na condução de veículos primeiramente em seu artigo 165, trata-se da aplicação de penalidade administrativa ao qual sofrerá o condutor que for flagrado em condução de veículo após o uso de álcool ou qualquer substância análoga que cause dependência. Ainda neste artigo encontravam-se os limites para o consumo, porém, na tentativa de inibir o consumo dessas substâncias o governo promulgou a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008.

Conhecida como “lei seca”, esse dispositivo trouxe alterações ao artigo 165, tornando punível qualquer quantidade de álcool presente no organismo, que traduz especificamente o artigo 276 “Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no artigo 165”. Ainda, o artigo 277 abrange os acidentes que possam ter sido originados por condutores embriagados, expressando que todo condutor envolvido em acidente ou sob fiscalização poderá ser submetido a exame clínico e afins (regulamentados pelo Contran) que comprovem influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Finalizando a parte de condução de veículo com capacidade alterada por substâncias, encontra-se o artigo 306, parte que prevê punição para condutor embriagado, “em síntese: embriagado é assim considerado o motorista que, na condução de veículo automotor, estiver com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, na exata dicção da atual redação do art. 306 do CTB” (PINTO, 2009, p. 1002).

Todavia o condutor que não queira ser submetido ao teste de bafômetro ou sangue, alegando que seria ato iminente de produção de provas contra si próprio, poderá por intermédio da legislação constitucional (liberdade individual do acusado, direito fundamental previsto no artigo 5º da Constituição Federal) se recusar ao exame de sangue e ao teste do etilômetro, alegando preceito fundamental da não autoincriminação.

Entretanto, recusar fazer a verificação, quando solicitada, implica em multa e suspensão da CNH, ou seja, as mesmas penalidades aplicáveis a quem tiver uma embriaguez leve comprovada, de forma que não responde pelo crime expresso no artigo 306 somente penalidades administrativas presentes no caput o artigo 165.

3.2 Do Dolo Eventual e da Culpa Consciente

O atual CTB não demonstra especificamente quais os requisitos do Dolo nos crimes de trânsito, tão somente expressa as modalidades passíveis de culpa, quais sejam: a imprudência, negligência e imperícia que em substância não diferem entre si. Essas são resultantes do comportamento descuidado do condutor que possam causar resultado.

De fato, o entendimento de culpa é gerado na hipótese de causar resultado, entretanto o dolo eventual ultrapassa os limites da hipótese, podendo assimilar-se a uma vontade tácita, a qual, o condutor aceita que pode causar resultado e em excesso não se importa com este.

Sobre o dolo eventual, Greco (2009, p. 192) coaduna:

Fala-se em dolo eventual quando o agente, embora não querendo diretamente praticar a infração penal, não se abstém de agir e, com isso, assume o risco de produzir o resultado que por ele já havia sido previsto e aceito.

Nesse sentido, elucida Damásio de Jesus, em artigo Homicídio doloso no trânsito, “De acordo com o art. 18, I, parte final, do Código Penal (CP), aplicável aos delitos de homicídio no trânsito, age com dolo eventual o condutor que "assume o risco" de produzir a morte de eventual vítima”. Significa que, sob a ótica da lei penal, o motorista prevê o resultado como possível e aceita ou consente em sua ocorrência.

E quanto a anuência na produção de resultado completa: “O consentimento que o tipo requer não é o manifestado formalmente, o imaginado explicitamente, o "meditado", "pensado cuidadosamente". Não se requer fórmula psíquica ostensiva, como se o condutor pensasse "consinto", "conformo-me com a morte de qualquer terceiro". Nenhuma justiça conseguiria condenar um motorista bêbado ou "rachador" por dolo eventual se exigisse confissão cabal de que, psíquica e claramente, consentiu no "acidente" e na morte; que, durante décimos de segundos, em determinado momento anterior ao fato mortal, deteve-se para meditar sobre suas opções de direção, aderindo ao resultado. Jamais foi visto no banco dos réus motorista ébrio que confessasse ao Juiz: "Antes do choque, eu pensei que alguém poderia morrer, mas, mesmo assim, e bêbado como estava, continuei a dirigir".¹” Portanto, dolo, no direito penal, significa intenção de um indivíduo infringir a lei, por ação ou omissão, agindo de forma proposital ou assumindo o risco de cometer o crime.

No Brasil, é adotada a teoria da vontade para a modalidade dolosa direta e, para o dolo eventual, se usa a teoria do consentimento ou da assunção. Ademais, o Código Penal pátrio “deu tratamento equiparado às duas espécies de dolo, devendo a distinção ser operada na fase de aplicação da pena”²

Por se tratar de configuração excepcional torna-se de difícil apreciação ao judiciário, que opta pela culpa consciente nas sentenças dos casos que não fique explícito o dolo, no entendimento que o condutor não pretende causar dano a terceiro se o mesmo incorre em possível dano, ainda segundo Luiz Flávio D’Urso, uma corrente de doutrinadores chega a sustentar que nunca existe dolo eventual em homicídio de trânsito, salvo, no dolo direto quando alguém, no volante de um carro, deliberadamente mata outrem.

¹ <https://www.migalhas.com.br/depeso/103994/homicidio-doloso-no-transito>

² PRADO, op. cit., p. 225.

No CTB adota-se exclusivamente o tipo culposo, entretanto cabe ao promotor de justiça o entendimento de forma diversa, compreende-se assim que a conduta do motorista foi dolosa, desse modo, será julgado nas conformidades do Código Penal, e não conforme expresso no CTB. No caso de homicídio, por exemplo, ao invés da pena inicial de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, conforme o art. 302, o promotor adotaria a pena base como a prevista no art. 121 do CP pena de reclusão, de seis a vinte anos, considerando ainda os agravantes e com julgamento por meio de júri popular.

Atualmente os Tribunais Superiores entendem que, caso os dados do processo indiquem ocorrência do dolo eventual, estes seriam suficientes para que o réu seja submetido a júri popular, que tem poder e decisão no veredicto. E é recorrente que casos envolvendo velocidade excessiva e embriaguez ao volante, sejam submetidos a avaliação de dolo, pois, em ambos os casos, aquele que pratica ou participa de um “racha” e aquele que dirige embriagado, claramente, têm consciência dos riscos envolvidos, razão pela qual devem ser responsabilizados pelo crime em sua forma dolosa (CP) e não conforme o CTB.

3.3 Causas de Aumento de Pena e circunstancias agravantes

Causas de aumento - Os parágrafos primeiros dos artigos 302 e 303 estabelecem que "a pena é aumentada de um terço à metade", se o agente se enquadrar em alguma das quatro circunstâncias enumeradas, a saber: I) não possuir permissão ou habilitação para dirigir; II) ser cometido o crime sobre a faixa de pedestres ou na calçada; III) deixar de prestar socorro à vítima, quando possível fazê-lo sem risco pessoal; IV) ser cometido o crime quando estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros, no exercício de sua profissão ou atividade.

Trata-se de hipóteses em que se aumenta a pena, específicas para os delitos em análise, ainda que em uma causa, "deixar de prestar imediato socorro à vítima", já esteja prevista como causa de aumento da pena no caput do artigo 121 §4º c/c 129, §7º do Código Penal, prevalece o uso do CTB, conforme o princípio da especialidade, que prevê o afastamento a lei geral para a aplicação da lei especial.

Circunstancias agravantes - Art. 298. São as hipóteses em que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito nos casos em que o condutor do veículo cometer a infração: I – com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros; II – utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas; III – sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; IV – com

Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo; V – quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga; 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; VII – sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Salienta-se que o reconhecimento de uma ou mais dessas agravantes não impede a incidência daquelas circunstâncias agravantes genericamente previstas no art. 61 do Código Penal, tais como a reincidência em qualquer espécie de crime (inciso I) ou cometimento de qualquer dos crimes dolosos previstos nos arts. 304 a 312 do CTB, com abuso de autoridade (inciso II, alínea f) ou com violação de dever inerente a cargo (inciso II, alínea g), como seriam exemplos o diretor do departamento de trânsito ou autoridade de trânsito colaborar na violação da suspensão de se obter a habilitação e, um policial civil, militar ou federal participar em competição em via não autorizada (“racha”).

4 DADOS ALARMANTES E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

4.1 A mortalidade por acidentes de trânsito no país

Segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS)³ os dados correspondentes à temática encontrados no site oficial da organização mais alarmantes são:

- 90% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda.
- As lesões ocorridas no trânsito são a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos
- Quase metade (49%) das pessoas que morrem nas vias em todo o mundo são pedestres, ciclistas e motociclistas.
- Na Região das Américas, usuários vulneráveis das estradas, como pedestres, motociclistas e ciclistas, representam 23%, 15% e 3% das mortes no trânsito, respectivamente.
- Homens correm maior risco de morrer por acidentes de trânsito do que mulheres.

³<https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito#:~:text=90%25%20das%20mortes%20no%20tr%C3%A2nsito,s%C3%A3o%20pedestres%2C%20ciclistas%20e%20motociclistas.> Acesso em 08/10/2022 às 21:45.

Ainda, consoante os dados compilados pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, que tem como base os números de mortalidade no trânsito publicados pelo DataSUS, o número de mortes em sinistros de trânsito registrou um aumento de dois por cento no Brasil em 2020 se comparado com 2019.

Nesse sentido, um levantamento feito pela BBC News Brasil a partir do DataSUS mostra que três pessoas morrem por hora no trânsito no Brasil. Além disso, o banco de dados do Sistema Único de Saúde demonstra o perfil mais recorrente de mortos no trânsito, que costumam ser, em sua maioria, motociclistas, jovens e indivíduos do sexo masculino.

Segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2006 na frota nacional haviam um total de quarenta e cinco milhões de veículos de todos os tipos, sendo que destes, vinte e sete milhões eram carros e nove milhões eram motocicletas. Em 2020, a frota passou a ser de cento e sete milhões de veículos, com cinquenta e oito milhões de carros e vinte e oito milhões de motos. O rápido crescimento de motocicletas se deve principalmente por conta dos serviços de entrega a domicílio, eis que este veículo é mais barato e consegue atingir maior velocidade no trânsito, o que facilita os acidentes.

Em 1996, o número de mortos em motocicletas era 725 e, em 2020, 11.583 motociclistas morreram no Brasil, o que representou um crescimento de dezoito vezes em um intervalo de vinte e quatro anos.

4.2 Educação como prevenção

A educação para o trânsito se dá em um processo contínuo de construção de conceitos e valores para o exercício da cidadania, visando incentivar o aluno a criar comportamentos seguros no trânsito por meio de observação e construção de um senso crítico para enxergar melhor o mundo que vive.

O tema é tratado nos artigos 74 ao 77 do CTB. Dentre esses destaca-se o artigo 74, que diz que “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito” e “Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito (...)”; o artigo 77 que traz que “(...) caberá ao Ministério da Saúde (...) estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito. Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS (...)”.

Nessa toada, nota-se que a importância da Educação para o Trânsito é legislada no CTB, de modo que, ao promovê-la, não se estará fazendo mais do que a obrigação. De acordo com esse caderno legislativo, ela é obrigatória na Educação Infantil, Ensino Fundamental, Médio e Superior.

Nesse sentido, o projeto EducarPRF nasce para aperfeiçoar as ações de educação para o trânsito que já vinham sendo realizadas nas Escolas. O Instituto Federal do Sul de Minas – Unidade Muzambinho, conveniado, aplica um curso à distância para a capacitação dos professores, possibilitando a interação efetiva entre os princípios e finalidades educacionais e o contexto sociocultural delimitado no EducarPRF. O projeto é finalizado ao final do período letivo, com atividades preferencialmente abertas à comunidade. Em cinco anos de efetivação, foram capacitados mais de 8.000 professores e ensinou em torno de 400.000 crianças.

4.2.1 Maio Amarelo

Com a intenção de colocar em pauta o tema segurança viária e mobilizar toda a sociedade, o movimento Maio Amarelo foi criado em 2014. Recebeu esse nome porque maio foi o mês da proposta da ONU (Organização das Nações Unidas) quando decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito em 11 de maio de 2011 e amarelo porque representa a cor de atenção no trânsito, presente nos semáforos e placas de alerta.

Reduzir acidentes de trânsito e inserir bons costumes - mais fraternos e educados – quando o assunto é trânsito é um sonho que parece distante. Entretanto, muitas entidades públicas e privadas já convergiram seus esforços para apoiar o movimento.

4.2.2 Semana Nacional do Trânsito

Essa ação é prevista no CTB em seu artigo 326, o qual impõe que a Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro. Através dela, discussões são feitas sobre pautas relacionadas à infraestrutura viária brasileira e organização dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), além de mobilidade urbana, convivência pacífica no trânsito e outros aspectos.

O slogan da campanha é definido através da Secretaria Nacional de Trânsito, que realiza uma consulta pública para que a sociedade possa participar na sugestão de frases para o próximo ano. Neste ano, o tema da SNT escolhido em 2021 é “Juntos Salvamos Vidas”.

Para divulgar a ação, são feitas blitz educativas e os Detrans ajudam a divulgar a campanha nas redes sociais, além de fomentarem debates educativos de acordo com a necessidade de cada estado, sempre dando ênfase na frase escolhida pelo Contran. Todos os órgãos de trânsito devem participar nas campanhas de educação.

Destacam-se, aqui, alguns temas abordados pela SNT que tiveram impactos positivos e resultados satisfatórios, tais como: “Faixa de Pedestre: A vida pede passagem” (de 2000), “Álcool e trânsito” (de 2001), “Celular: Não fale no trânsito” (de 2002), “No Trânsito, somos todos Pedestres” (de 2005) e “Perceba o risco, proteja a vida” (de 2020).

Essa iniciativa serve para reforçar a ideia da necessidade de um planejamento para conscientização e educação dos condutores, para que assim seja estruturado um trânsito harmônico para todos e, quem sabe, seja alcançada a meta de reduzir pela metade as mortes até 2030.

4.3 Índices de redução na década graças às campanhas educativas de conscientização

Os índices inteligentes apresentam fatores que realmente geram resultados, porém a interpretação desses índices é mais importante ainda do que o seu valor absoluto, por isso, se faz necessário a soma de vários fatores para obtermos índices seguros, e resultados seguros. Não obstante, na obtenção dos índices envolvendo mortes no trânsito, se deve avaliar a soma de vários fatores dos órgãos de trânsito e da sociedade que possam ter significativo valor na interpretação de alguns índices.

Segundo a OMS, um milhão e trezentas e cinquenta mil vidas são perdidas anualmente nas estradas. Esta já é a maior causa de morte de pessoas de cinco a vinte e nove anos no mundo.

A situação do trânsito no Brasil, ainda está muito longe do pretendido, desde 2008, com a instauração da “lei seca”, o país demonstra a vontade do legislador em inibir acidentes e mortes no trânsito. A primeira tentativa em deixar a lei mais rigorosa apresentou, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), uma redução em mais de 14% do número de mortes por acidentes de trânsito no país, conforme dados do SIM (Sistema de Informações de Mortalidade), do Ministério da Saúde. O CNT ainda completa que: “pesquisa realizada pela Escola Nacional de Seguros indica que a Lei Seca poupou quarenta mil vidas no trânsito e duzentas e trinta e cinco mil pessoas de invalidez permanente.”.

Tornar a lei mais rígida demonstrou resultados satisfatórios, entretanto ainda temos números alarmantes em relação às mortes de trânsito, números que poderiam ser ainda mais diminutos, caso o Brasil aderisse à recomendação da OMS quanto à velocidade.

Segundo a OMS, o Brasil é exemplo em lei de trânsito, de modo que apresenta em sua legislação intolerância ao álcool na direção, obrigatoriedade do uso de capacete em motos e sinto de segurança em carros e ainda restrições e obrigatoriedades para segurança no transporte de crianças. Entretanto, ainda não atende as recomendações de velocidade urbana estabelecidas pelo órgão. Conforme exposto no “*Global status report on road safety 2015*”:

FIGURE 14
Ten most populous countries and best practice legislation

	Speed	Drink-driving	Helmets	Seat-belts	Child restraints
China		✓		✓	
India				✓	
USA					
Indonesia					
Brazil		✓	✓	✓	✓
Pakistan					
Nigeria					
Bangladesh					
Russian Federation			✓	✓	✓
Japan			✓	✓	

A melhora na legislação e conseqüentemente na fiscalização produz resultados contundentes, entretanto a grande necessidade para evitar mortes é de melhora na cultura do brasileiro frente ao trânsito, a violência no trânsito do Brasil não será resolvida de vez apenas com uma fiscalização mais dura. A educação seria a principal ferramenta para mudar a mentalidade de todos que circulam por ruas, avenidas e estradas, visto que a maioria absoluta dos acidentes está relacionada à imprudência, imperícia ou negligência.

Diante disso, em Assembleia-Geral das Nações Unidas, em março de 2010, foi editado uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”.

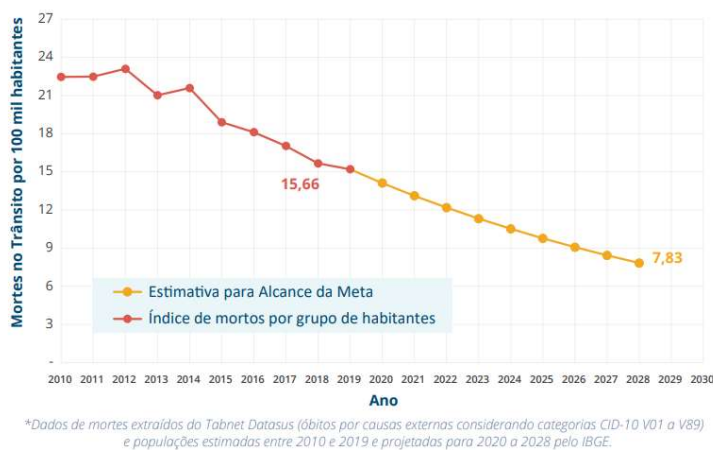
Nesta toada, no Brasil, foram adotadas inúmeras ações educativas com intenção de minimizar os índices de mortes, as principais são:

Logo após a Assembleia-Geral em 2011 foi criada a *Road Safety in 10 Countries* (RS 10), coordenada pela Opas/OMS e financiada pela *Bloomberg Philanthropies*, foi chamado no Brasil de projeto “Vida no Trânsito” (PVT) com o objetivo de criar ações voltadas para a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde;

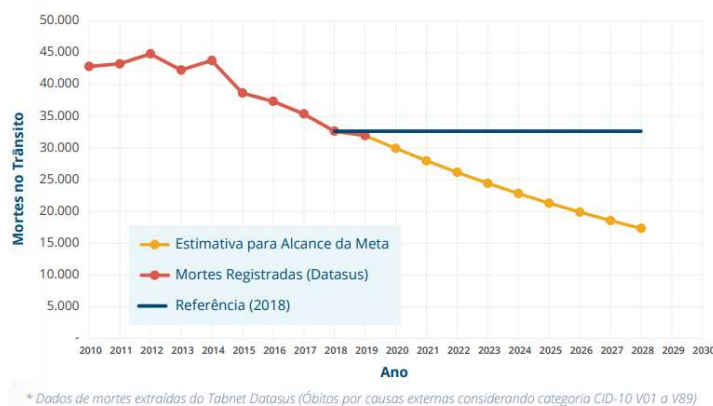
Em 2014 ainda com o objetivo de chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo e na tentativa de transformar nossa sociedade em um povo mais fraterno e educado quando o assunto é trânsito, nasce o Maio Amarelo, campanha com grande aderência Nacional;

E em 2018 ainda dentro do período da Década de Ações para segurança no Trânsito surge o PNATRANS, por meio da Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, o Plano Nacional propõe um desafio para a gestão de trânsito no Brasil. A meta do PNATRANS é, no período de dez anos (até 2028) reduzir no mínimo à metade o índice nacional de mortos no trânsito.

Baseado na criação destes programas pode-se verificar que após os dez anos de ações educativas, os índices indicam melhoras significativas:



O índice demonstra o número de mortes a cada 100 mil habitantes, de 2010 à 2018 são números que representam a realidade das mortes no Brasil. A pretensão estimativa do PNATRANS representada de amarelo é de até 2028 é chegar em 7,83 a cada 100 mil habitantes.



Na tabela acima se pode ver o desenvolvimento do país até 2018 em relação às mortes registradas em acidentes viários, o indicativo em amarelo corresponde à intenção do PNATRANS até 2028, com objetivo de diminuir em 50% o número de mortes.

4.4 Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) foi criado em 2018, pela Lei nº 13.614, e acrescentou o artigo 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Ele propõe orientar os gestores de trânsito do Brasil a porem em prática ações visando reduzir mortes e lesões no trânsito para bater as metas da Nova Década de Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU).

O PNATRANS propõe iniciativas alicerçadas em seis pilares fundamentais: Gestão da Segurança no Trânsito; Vias Seguras; Segurança Veicular; Educação para o Trânsito; Atendimento às Vítimas e Normatização e Fiscalização.

O plano passou por uma revisão em 2021 que destacou 154 ações as quais têm o potencial de salvar cerca de oitenta e seis mil vidas até o ano de 2028. A meta é a redução de no mínimo 50% das taxas de mortes por grupo de habitantes e por grupo de veículos no período de dez anos, de 2018 a 2028⁴.

Atualmente, o Datasus é quem fica responsável por fornecer os dados de óbitos por causas externas e residência, classificação CID-10, V00 a V89. Entretanto, o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST), uma base nacional de estatísticas para subsidiar estudos necessários à segurança viária no país, está em processo de implementação.

O PNATRANS prevê revisões periódicas para solidificação e debate das metas e monitoramento minucioso, através da instituição de Câmara Temática do CONTRAN específica para a gestão e a coordenação do plano.

Por fim, vislumbra-se que ele fortalece o cumprimento da legislação de trânsito no país e propõe metas alinhados à nova Década de Ação pela Segurança no Trânsito proclamada pela Organização das Nações Unidas (ONU).

5 CONCLUSÃO

⁴ <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/pnatrans>

Como demonstrado no trabalho, um trânsito seguro não depende apenas de leis rígidas e fiscalização ou de estradas bem pavimentadas e com sinalização. A segurança nas vias depende da soma dos fatores e principalmente de seus condutores e sua educação. No Brasil perdem-se em média 40.000 vidas por ano, fora os prejuízos a economia com os acidentes. O investimento em educação corresponde mais do que apenas reverter os prejuízos a saúde pública, representa também, significativa melhora econômica ao país. O trabalho pretende demonstrar que a incidência de crimes de trânsito seria minimizada se o país investisse mais em educação, conforme mencionado a utilização de campanhas e programas educacionais estão trazendo cada vez mais resultados na diminuição do número de mortes e consequentemente de crimes dessa natureza. SNT, Maio Amarelo e PNATRANS são alguns exemplos em que o Estado tenta reverter por intermédio da educação os altos índices de mortes no país.

REREFÊNCIAS

BRASIL. CETRAN - **Conselho Estadual de Trânsito**. Disponível em: <https://www.cetran.ms.gov.br/conceitos/>. Acesso em: 16 set. 2022.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del3651.htm. Acesso em: 15 set. 2022.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 3.688, de 03 de Outubro de 1941**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3688.htm. Acesso em: 10 set. 2022.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 8.324 de 27 de outubro de 1910**. Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Artigo%20unico.,dentro%20de%20um%20s%C3%B3%20Estado](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Artigo%20unico.,dentro%20de%20um%20s%C3%B3%20Estado.). Acesso em: 20 abr. 2023.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em: 10 set. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Uma Década de Lei Seca: Veja 10 Fatos Que Mostram os Impactos da Norma**. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/10-fatos-lei-seca-uma-decada-vigencia>. Acesso em: 15/10/2022 as 16:00

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A História do Trânsito e sua Evolução**. 24 p. Monografia (Especialização em Gestão, Educação e Direito de Trânsito). Faculdade Dom Bosco, Joinville, 2012.

JESUS, Damásio de. **Curso Completo de Direito Penal**. Edição em PDF. 2009 Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/seguranca-viaria/educacao-para-o-transito/educarprf>. Acesso em: 20 abr. 2023.

JESUS, Damásio de. **Crimes de Trânsito**: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997). 6. ed. rev. E atual. São Paulo: Saraiva, 2006.

JESUS, Damásio de. **Direito Penal Parte Geral**. Edição em PDF. 2011. Disponível em: <https://direitouninovest.files.wordpress.com/2016/08/damasio-de-jesus-direito-penal-1-parte-geral-32c2aa-edic3a7c3a3o.pdf>. Acesso em: 06 mai. 2023.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Pnatrans Juntos Salvamos Vidas**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/pnatrans>. Acesso em: 02 out. 2022.

ASSOCIAÇÃO PAULISTA DE MEDICINA. **Brasil é o Terceiro País com Mais Mortes de Trânsito**. Disponível em: <https://www.apm.org.br/ultimas-noticias/brasil-e-o-terceiro-pais-com-mais-mortes-de-transito/#:~:text=No%20ano%20de%202020%2C%2032.716,no%20tr%C3%A2nsito%20a%20cada%20hora>. Acesso em: 20 abr. 2023.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021**. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo_I_pnatrans.pdf. Acesso em: 09 out. 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Maio Amarelo – 2022**. Disponível em <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/senatran/maio-amarelo-2022>. Acesso em: 06 mai. 2023

AGÊNCIA BRASIL. **Em Uma Década, Brasil Reduziu em 30% Mortes por Acidentes de Trânsito**. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-10/em-uma-decada-brasil-reduziu-em-30-mortes-por-acidentes-de-transito>. Acesso em: 07 out. 2022.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **OMS lança Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030**. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/noticias/28-10-2021-oms-lanca-decada-acao-pela-seguranca-no-transito-2021-2030>. Acesso em: 08 out. 2022.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Segurança no Trânsito**. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>. Acesso em: 08 out. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report On Road Safety 2015**. Disponível em: <https://www.afro.who.int/publications/global-status-report-road-safety-2015>. Acesso em: 15 out. 2022.

CONDEFERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Uma Década de Lei Seca: Veja 10 Fatos que Mostram os Impactos da Norma**. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/10-fatos-lei-seca-uma-decada-vigencia>. Acesso em: 15 out. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report on Road Safety 2018**. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>. Acesso em: 15 out. 2022.

CENTRO DE PREPARAÇÕES TÉCNICAS. **A Educação para o Trânsito Começa na Escola**. Disponível em: <https://www.cpt.com.br/artigos/a-educacao-para-o-transito-comeca-na-escola#:~:text=%E2%86%92A%20educa%C3%A7%C3%A3o%20para%20o,vive%2C%20in%20terferindo%20no%20seu%20contexto>. Acesso em: 16 out. 2022.

BBC NEWS BRASIL. **Três Morrem por Hora no Trânsito no Brasil**. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-61181312>. Acesso em 10 out. 2022.

IBGE. **Índice de Frotas de Veículos**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?ano=2006>. Acesso em: 20 abr. 2023.

MOVIMENTO MAIO AMARELO. **10 Anos de Atenção pela Vida**. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/maioamarelo/conheca-o-movimento>. Acesso em 10 out. 2022.

JESUS, Damásio. **Homicídio Doloso no Trânsito**. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/103994/homicidio-doloso-no-transito>. Acesso em 20 abr. 2023.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles; FRANCO, Francisco Manoel de Mello. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito: infrações e crimes**. Campinas: Millennium, 2000.

MOLETA, Paulo. **A origem do trânsito e do CTB**. Uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito. Disponível em: <http://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>. Acesso em 16 set. 2022.

OMS. **Global Status Report On Road Safety 2015**. Disponível em: <https://www.afro.who.int/publications/global-status-report-road-safety-2015> Acesso em: 15 out. 2022.

PINTO, Lúcia Bocado Batista; PINTO, Ronaldo Batista. **Trânsito: Lei 9.503, 23.09.1997**. In: Vários, autores. **Legislação criminal especial**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009.

PNATRANS, Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021 (pg.20 e 21), Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo_I_pnatrans.pdf. Acesso em: 15 out. 2022.

PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro**. Volume 1. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

PRF, Polícia Rodoviária Federal. **Educação para o Trânsito 2021**. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/seguranca-viaria/educacao-para-o-transito>. Acesso em: 06 mai. 2023.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.