



**FACULDADE CIDADE DE JOÃO PINHEIRO – FCJP**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**



**HUGO STENIO PEREIRA**

**ESTUDO DE CASO DOS CRIMES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE JOÃO  
PINHEIRO/MG NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021**

**JOÃO PINHEIRO/MG**  
**2022**

**HUGO STENIO PEREIRA**

**ESTUDO DE CASO DOS CRIMES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE JOÃO  
PINHEIRO/MG NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021**

Projeto de pesquisa apresentado à Faculdade Cidade de João Pinheiro, com requisito parcial de avaliação da disciplina de Trabalho de Curso.

Orientador(a): Prof. Esp. Edmir Goncalves Ramos.

JOÃO PINHEIRO/MG

2022

Ficha Catalográfica - Biblioteca - FCJP  
Faculdade Cidade de João Pinheiro

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

**HUGO STENIO PEREIRA**

### **ESTUDO DE CASO DOS CRIMES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE JOÃO PINHEIRO/MG NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021**

Trabalho de conclusão de curso apresentado junto à Faculdade Cidade de João Pinheiro, em 07/12/2022, para obtenção do título de bacharel em Direito.

Aprovada em 07/12/2022

Banca examinadora

Prof. Esp. Edmir Gonçalves Ramos  
Orientador(a):

Prof<sup>a</sup>. Me. Carla Aline Peres Dias  
1º Examinador(a):

Prof. Esp. Uenis Pereira da Silva  
2º Examinador(a):

JOÃO PINHEIRO/MG  
2022

## **TERMO DE RESPONSABILIDADE DO ALUNO EM RELAÇÃO ÀS NORMAS DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

Curso de Direito

Professor (a) de TCC Maria Isabel Esteves de Alcântara

Aluno: Hugo Stênio Pereira

Tema: Estudo de caso dos crimes de trânsito no Município de João Pinheiro/MG no segundo semestre de 2021

O aluno abaixo assinado declara conhecer as normas de TCC descritas em manual próprio dessa instituição estando ciente da responsabilidade de realizar o seu trabalho com fidelidade às obras utilizadas. Tendo plena consciência das penalidades relacionadas ao plágio comprovado que impedem a conclusão do curso e exigem que cursar novamente a disciplina de TCC.

João Pinheiro, 07 de Dezembro de 2022.

---

Assinatura do(a) aluno(a)

**Dedico esse trabalho a memória do meu pai, que mesmo ausente segue presente em minha vida.**

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus e a minha família, o primeiro por me fazer saudável e não deixar desanimar diante os obstáculos e aos meus familiares por me apoiar e acompanhar nessas caminhadas.

## ESTUDO DE CASO DOS CRIMES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE JOÃO PINHEIRO/MG NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021

Hugo Stênio Pereira<sup>1</sup>  
Edmir Gonçalves Ramos<sup>2</sup>

**RESUMO:** Considerando que estamos inseridos no trânsito direta ou indiretamente, isso nos leva a pensar se de fato as leis aplicadas ao sistema de trânsito brasileiro, tanto no sentido daquelas que regem apenas a circulação de pessoas, veículos e fiscalização, mas também aquelas que preveem algumas condutas como crime, são de fato eficiente. Se essa sensação de impunidade é apenas senso comum, ou faz parte de fato da vida das pessoas, pela ineficácia e inobservância da norma. A princípio não há do que se falar em lacuna ou conflito na lei, exceto nos casos da obrigatoriedade de submeter ao teste do etilômetro, porque vai em desacordo com o princípio constitucional de que ninguém será obrigado a produzir prova contra si mesmo. Uma vez que os tribunais superiores já pacificaram o assunto, determinando que tal conduta é obrigatória, devendo o condutor se submeter ao teste do etilômetro, principalmente nos casos de homicídio no trânsito, apesar de gerar controvérsias. Além disso, ordenamento jurídico relativo a trânsito foi desenvolvido de tal forma que todo evento ocorrido no trânsito a sua culpa é atribuída ao fato humano, apesar de se conhecimento comum que diversos fatores contribuem direta ou indiretamente para os mais diversos resultados. **Objetivos:** São objetivos gerais e específicos do trabalho: é explorar o estudo dos crimes de trânsito no Município de João Pinheiro/MG, ocorridos no segundo semestre do ano 2021, buscando entender os motivos que levaram esses fatos a ocorrerem, seus possíveis impactos na sociedade e especificamente apresentar as possíveis causas que geraram a ocorrência do crime, bem como também discorrer a respeito de hipóteses que poderiam ter evitado o delito, além de propor possíveis ações para que eventos dessa natureza não repitam, verificar a eficácia da norma nos casos concretos e também a relação da embriaguez ao volante com o resultado desses eventos. **Metodologia:** trata-se de uma pesquisa exploratória com abordagem qualitativa, com a utilização da técnica normativa-jurídica, tendo sido utilizadas como fontes primárias a lei e jurisprudência e fontes secundárias a doutrina. **Conclusão:** A presente pesquisa após encerrada concluiu que a norma é de fato eficaz e gera seus efeitos conforme o legislador previu. Também notou-se com o trabalho que o fator humano está presente em todos os eventos, mas que não é exclusivo para a sua ocorrência, de fato são diversos outros fatores que contribuem para o resultado e que necessitamos de políticas públicas para o seu desenvolvimento.

**PALAVRAS-CHAVE:** Crimes de trânsito. Embriaguez ao volante. Homicídio no trânsito. Ineficácia da norma.

**ABSTRACT:** The work is a case study of traffic crimes that occurred in the second half of 2021 Municipality of João Pinheiro, seeking to understand their causes and also

---

<sup>1</sup> Acadêmico(a) do oitavo período do curso de Direito da Faculdade Cidade de João Pinheiro– FCJP.

<sup>2</sup> Bacharel em Direito pela UniAtenas em 2011. Pós Graduado em Direito Penal e Processo Penal pelo centro Universitário Leonardo da Vinci, Assessor Jurídico do Procon de João Pinheiro/MG. Advogado e Professor da Faculdade Cidade de João Pinheiro.



analyzing the effectiveness of the rules in concrete cases. During the preparation of the work, there was an emphasis on the crime of homicides in traffic and also for the crime of “drunk driving”. The general and specific objectives of the work were to explore the study of traffic crimes, seeking to understand the reasons that led these facts to occur and specifically to present the possible causes that generated the occurrence of the crime, whether there was negligence, malpractice or imprudence. Methodologically speaking, an exploratory research was carried out with a qualitative approach, using the normative-legal technique, having used as primary sources the law and jurisprudence and secondary sources the doctrine. The research concluded that the standard is indeed effective and generates its effects. It is noted with the work that the human factor is present in all events, but that it is not exclusive to its occurrence, in fact there are several other factors that contribute to the result.

**KEY-WORDS:** Traffic crimes. “Drunk driving”. Crime of homicides in traffic.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	10
1.1 Contextualização do objeto do estudo, conceitos relativos aos crimes do CTB, doutrina e abordagem partindo de um ponto de vista global para o regional. ....	10
1.2 Adesão a Campanha da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, pela redução em pelo menos 50% das mortes no trânsito e a aceitação de interferência de fatores externos para a causa dos elevados números de homicídio no trânsito, contrariando o CTB que responsabiliza todos eventos no trânsito pelo fator humano.....	10
1.3 Ações propostas pelo projeto “Década de Ação pela Segurança no Trânsito” para se atingir o resultado. Nota-se que o foco nesse ponto é o investimento em infraestrutura. ....	12
1.4 Aspectos relativos aos objetivos do trabalho aplicado a uma metodologia descritiva e explicativa, justificando as razões pelo qual o trabalho foi desenvolvido.....	13
<b>2 CONCEITOS GERAIS</b> .....	15
2.1 Conceitos gerais, estudo do Código de Trânsito Brasileiro normatizado pela lei 9503/97, normas de circulação e a relação destes com objetivo do trabalho. ....	15
2.2 Dos crimes de trânsito, suas penas e medidas administrativas. Da conceituação do Dolo Eventual, imprudência, negligência e imperícia. ....	16
2.3 Dos conflitos relativos à obrigatoriedade do teste de alcoolemia e a posição dos tribunais a respeito do tema. ....	20
2.4 A pacificação pelos tribunais superiores e a não existência de lacuna ou conflito na lei no que se refere a obrigatoriedade em submeter ao teste do etilômetro.....	22
<b>3 CRIMES DE TRÂNSITO OCORRIDOS EM JOÃO PINHEIRO NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021</b> .....	22
3.1 Crimes de trânsito e uma análise quantitativa e qualitativa e sua relação com a inobservância ou ineficácia da norma. ....	22
3.2 O crime de “embriaguez ao volante” e a eficácia da norma. A presença dos princípio de não produzir prova contra si mesmo.....	24
3.3 A ineficácia da norma no que se refere a motoristas inabilitados envolvidos em acidente de trânsito com base no alto número desses registros com motoristas embriagados.....	25

<b>4</b>	<b>HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DO VEÍCULO AUTOMOTOR.....</b>	<b>27</b>
<b>4.1</b>	A sua relação com a embriaguez, imperícia, negligência, imprudência ou eventos que vão além do fator humano para atribuir uma culpabilidade. Uma análise individual de cada um dos cinco eventos. ....	27
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>31</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>34</b>

## 1 INTRODUÇÃO

### 1.1 Contextualização do objeto do estudo, conceitos relativos aos crimes do CTB, doutrina e abordagem partindo de um ponto de vista global para o regional.

O presente trabalho irá tratar de um estudo de caso dos crimes de trânsito no Município de João Pinheiro/MG, no segundo semestre de 2022. Com relação a atual legislação vigente no país, acostado em Doutrinas e julgados das cortes superiores.

Os conceitos abordados e abrangidos durante a confecção do trabalho serão relativos aos crimes de trânsito constantes na lei 9503/97, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), além de Doutrina e artigos sobre o tema. Algo importante a ser abordado e que poderá ser dado uma atenção maior no decorrer do trabalho são relativos aos crimes de homicídio no trânsito e também a embriaguez na direção de veículo automotor, partindo de uma conceituação legal e direcionados a casos específicos ocorridos no município de João Pinheiro.

Saindo do macro para micro, podemos afirmar que o trânsito é um problema em todos os países do mundo, desde os mais desenvolvidos até os subdesenvolvidos, cada um à sua medida e proporção, fato é que ninguém está sujeito às dificuldades que o ser humano impõe ao trânsito.

### 1.2 Adesão a Campanha da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, pela redução em pelo menos 50% das mortes no trânsito e a aceitação de interferência de fatores externos para a causa dos elevados números de homicídio no trânsito, contrariando o CTB que responsabiliza todos eventos no trânsito pelo fator humano.

Partindo desse pressuposto o assunto é tão relevante que atualmente estamos na “*Decade of action for road safety*”, em Português traduz-se em “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, campanha lançada pela Organização Mundial de Saúde (OMS), que teve início em 28 de Outubro de 2021, em Genebra na Suíça, quando todos governos do mundo declararam de forma unânime através da resolução 74/299 da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU).

A meta do projeto é bem ambiciosa e de acordo com o site da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), o objetivo é prevenir ao menos em 50% das mortes e lesões no trânsito de 2021 até 2030.

Os dados estatísticos são alarmantes a OPAS revela ainda que em escala global mais de 3,5 mil pessoas morrem todos os dias nas vias, sendo aproximadamente 1,3 milhões de mortes que de alguma forma poderiam ter sido evitadas, sem contar com quase 50 milhões de pessoas lesionadas.

Outro fator importante também abordado pelo Plano Global que descreve o que é necessário para atingir a meta é em qual contexto o trânsito deve ser abordado. O Plano deixa claro que o trânsito é assunto que não pode ser desmembrado de outras agendas governamentais, tais como: saúde, ações climáticas, igualdade, segurança e outras. Dessa forma, conclui-se que o modelo adotado atualmente ou até mesmo outrora em alguns países de se tratar o trânsito de forma exclusiva é ultrapassado e comprovadamente não rendeu bons frutos, logo deve-se adotar novas medidas para que se de fato os resultados possam ser diferentes.

Ainda nesse sentido vale ressaltar que o transporte é uma das coisas que mais evoluiu historicamente e essa evolução trouxe diversos desafios que por muito tempo foram ignorados, mas que agora já não é mais possível fazê-lo dessa forma. Podemos destacar diversos pontos a serem considerados, tais como: o aumento da poluição, cada dia maior dependência de consumo de combustíveis fósseis, doenças crônicas e talvez o fator mais importante, o aumento no número de mortes e lesões no trânsito.

A princípio o Plano Global objetiva desenvolver uma abordagem de sistema seguros, reconhecendo o trânsito como um sistema muito complexo e a prioridade passa a ser a segurança nele. Nesse sentido foi pontuado diversos fatores a serem trabalhados e desenvolvidos pelos governo, dentre eles podemos pontuar que com base no Plano Global deve ser previsto e deve ser levar em conta os erros humanos, também deve haver projetos de vias a fim de limitar os impactos de acidentes, bem como a manutenção das vias e desenvolver programas de segurança, para que na ocorrência de sinistros, a responsabilidade seja compartilhada, ou seja, a partir de então não “culparemos” apenas o motorista envolvido, mas deverá se buscar as causas do fato e sanar os problemas que possam ter contribuído para a ocorrência dele.

Além disso, é de fato muito importante uma pro atividade e compromisso constante com a melhoria das vias, veículos e condutores, assegurando todo o sistema de trânsito, não somente agindo em locais ou determinadas situações onde ocorrem os sinistros.

### **1.3 Ações propostas pelo projeto “Década de Ação pela Segurança no Trânsito” para se atingir o resultado. Nota-se que o foco nesse ponto é o investimento em infraestrutura.**

Para que todo esse plano tenha sucesso, o ponto de partida seria o transporte multimodal e o planejamento do solo. Essa seria a combinação ideal para atingir o nível máximo de segurança e o acesso igualitário aos serviços de transporte. Vale instar que esse planejamento deve-se levar em conta diversos fatores, tais como clima, relevo, demanda de deslocamento e não menos importante o incentivo aos meios de transporte para os meios de transporte mais saudáveis e limpos, como andar a pé, bicicleta e transporte coletivo.

O plano global recomenda algumas ações para incentivar o transporte multimodal e o planejamento de uso de solo, dentre elas podemos citar primeiramente a criação de políticas, afim de melhorar os projetos urbanos, que também reduzam as velocidades das vias, priorizando os pedestres e suas necessidades, bem como também a dos ciclistas e não menos importante daqueles que utilizam o transporte público.

Além disso, também é necessário mapear estrategicamente as moradias públicas, para que elas possam ter uma localização estratégica, com o intuito de fornecer os serviços de transporte público de alta capacidade para esses locais. Após isso, com o transporte público desenvolvido, será possível desencorajar o uso de veículos particulares em áreas de altas densidade, mesmo que seja necessário impor restrições aos usuários de veículos motorizados, como acontece na cidade de São Paulo, onde há rodizio de placas. Focando no desenvolvido de veículos coletivos e também incentivar o uso de veículos como bicicletas e até mesmo o deslocamento a pé.

Outra questão pontuada é a necessidade de fornecer a conectividade intermodal entre transporte público, no qual os usuários possam utilizar até dois tipo

de transporte pagando apenas um ticket, como por exemplo ônibus e metro. Alternativas como compartilhamento de bicicletas também seriam uma solução.

Com relação a infraestrutura seria necessário construir ou reformar as já existentes para garantir que os meios de transportes não motorizados sejam mais utilizados, como é o caso das ciclovias.

E por fim e não menos importante também é necessário que se promova o marketing positivo e o uso de incentivos, para o engajamento do povo a esse novo modelo.

#### **1.4 Aspectos relativos aos objetivos do trabalho aplicado a uma metodologia descritiva e explicativa, justificando as razões pelo qual o trabalho foi desenvolvido.**

Portanto, o principal objetivo é explorar o estudo dos crimes de trânsito no Município de João Pinheiro/MG, ocorridos no segundo semestre do ano de 2021, buscando entender os motivos que levaram esses fatos a ocorrerem, seus possíveis impactos na sociedade. E também podendo ser aprofundado algum crime em específico como embriaguez ou homicídio, ou até mesmo algum evento ocorrido que englobe os dois crimes citados. Que de fato possam ilustrar a meta desse trabalho, relatando suas causas e também consequências. Além de fazer uma contextualização teórica a respeito do assunto e em seguida uma abordagem a respeito da campanha global da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”.

E especificamente apresentar as possíveis causas que geraram a ocorrência do crime, bem como também discorrer a respeito de hipóteses que poderiam ter evitado o delito.

Outros objetivos específicos também norteiam esse trabalho no sentido de que será feita uma breve contextualização a respeito dos conceitos gerais e estudo do código de trânsito, além de definir e conceituar o dolo eventual, imprudência, negligência e imperícia. Bem como também fazer um estudo a respeito dos conflitos relativos à obrigatoriedade do teste de alcoolemia e a posição dos tribunais a respeito do tema.

Tudo isso, analisando durante o trabalho a eficácia da norma jurídica, a influência de fatos externos ou apenas resultados oriundos da ação humana.

Isso com base na análise dos bancos de dados da Polícia Civil do Estado de Minas Gerais, no código de trânsito brasileiro, bem como também com o apoio da doutrina que trata do tema.

Mas o que motiva uma pesquisa a ser desenvolvida nesse sentido, a não ser o fato de que empiricamente, todos os dias podemos conviver e sentir um trânsito cada vez mais caótico, além de uma gama de problemas decorrentes dele. Logo, a pesquisa abordará um assunto que todos estão diretamente ligados de forma ativa ou passiva. Inclusive aqueles que conduzem veículos automotores estão sujeitos a serem autores dos delitos em estudo e também podem ser até vítimas, assim como as demais pessoas de nossa sociedade. E assim poderá abordar a efetividade da norma jurídica e se a sensação de impunidade ou até mesmo de insignificância da norma, dito isso porque o desrespeito a ela é frequente, é de fato algo real ou apenas um juízo de valor, nesse caso incorreto sobre os fatos.

Particularmente o tema é de grande importância pessoal, pois trato diretamente com ele há mais de 10 anos, tanto na formação de novos condutores, bem como também na fiscalização.

No que se refere a importância acadêmica o trabalho pode agregar tanto no sentido *lato sensu*<sup>3</sup>, quanto no sentido *stricto sensu*<sup>4</sup>, pois poderá agregar aqueles que já tem conhecimento no assunto, bem como também instruir àquelas que pretendem aprofundar no tema e bem como se desenvolver das mais diversas formas no assunto.

Ainda nesse mesmo sentido, também pode se observar que quando o legislador fez o código de trânsito brasileiro, preocupou-se em delinear as leis de tal forma que todo fenômeno desastroso que ocorresse no trânsito, fosse culpa exclusiva do condutor, logo vale uma discussão a respeito do tema para que então passemos a desmistificar essa afirmação, pois diversos outros fatores exercem influência direta e também indireta, não somente o fator humano.

Para o desenvolvimento do trabalho será levado em consideração os crimes de trânsito no município de João Pinheiro/MG, no segundo semestre de 2021, dando enfoque principal nos crimes de embriaguez e homicídio no trânsito e através desses dados levantados, acostado na doutrina e leis do tema será realizado uma análise a respeito desses crimes e sua implicância na sociedade pinheirense, bem como

---

<sup>3</sup> *lato sensu*: expressão em latim que significa em sentido amplo.

<sup>4</sup> *stricto sensu*: expressão em latim que significa em sentido específico.



também o levantamento de possíveis hipóteses para amenizar esse problema. Considerando que os crimes de trânsito são recorrentes não só no Município em questão, mas em todo o país, o período de análise de seis meses será suficiente para chegar às devidas conclusões.

Os dados estatísticos serão com base no banco de dados da Polícia Civil de Minas Gerais, através do Site Registro de Eventos de Defesa Social, que tanto a Polícia Civil e Militar alimentam esse sistema com os “boletins de ocorrência”, chamados agora de Registro de Evento de Defesa Social (REDS).

Enfim, a pesquisa será descritiva no sentido em que são analisados e descrito um determinado fenômeno, considerando o conhecimento prévio do pesquisador, a fim de facilitar e até ilustrar um novo entendimento para quem tiver acesso ao trabalho. Além disso, também o será de forma explicativa, a fim de explicar a razão e os motivos que o fenômeno em estudo ocorreu.

## **2 CONCEITOS GERAIS**

### **2.1 Conceitos gerais, estudo do Código de Trânsito Brasileiro normatizado pela lei 9503/97, normas de circulação e a relação destes com objetivo do trabalho.**

Uma vez abordado um conceito amplo a nível global, podemos diminuir um pouco a escala e começar a tratar do tema a nível nacional, enfatizando a lei 9503/97 denominada de Código de Trânsito Brasileiro. Essa lei veio para regular o trânsito em escala nacional, definindo normas de circulação, crimes de trânsito e regulamento de fato todo o sistema do nosso país, abarcada também por leis complementares, resoluções e portarias.

Partiremos agora para um breve resumo das normas de circulação estabelecidas pelo código de trânsito e posterior a isso vamos tratar especificamente dos crimes de trânsito.

De tal importância regulamentar as normas gerais de circulação e conduta que o legislador tratou de dedicar um capítulo especialmente para o assunto. O capítulo III do CTB traz do art. 26 até o art. 67, todas as normas de circulação que os usuários do trânsito devem adotar e obedecer. Dentre as condutas previstas nos artigos

mencionados, valem destacar algumas que podem ser consideradas mais importantes, apesar de que o código não trata hierarquicamente as normas.

De acordo com esses artigos o condutor deverá abster-se de condutas que possam constituir perigo ao trânsito de veículos, pessoas e animais. Estabelece ainda que em regra a circulação de veículos far-se-á pelo lado direito da via, admitindo algumas exceções devidamente sinalizadas. De extrema importância também é o que trata o art. 29 no seu inciso III<sup>5</sup>, que na verdade traz uma hierarquia dentro das normas de circulação, prevalecendo das seguinte forma. Nos locais onde não houver sinalização terá preferência aquele que circula pela rodovia, em caso de rotatória, o que estiver nela e os demais casos sempre terá preferência o condutor que vier pela direita do outro.

Os demais artigos deste capítulo tratam também das regras de preferências entre veículos, daqueles precedidos ou não de batedores, dos veículos oficiais sinalizados com dispositivos luminosos e sonoros. Prevê ainda a conduta que os pedestres devem adotar em determinadas situações, por onde eles devem circular e além do mais, respeitar as sinalizações como os demais usuários da via.

Como mencionado anteriormente que o código não estabelece qual norma de circulação é mais ou menos importante, nota-se que uma manobra recebe uma atenção especial, pelo art. 29, inciso IX, X e XI, quando o legislador pontua a conduta que o condutor deve adotar para efetuar uma ultrapassagem. O legislador tratou de pontuar especificamente o que o condutor deve fazer, haja visto que a manobra de ultrapassagem de fato é perigosa, pois em regra o condutor deverá atingir a contramão de direção, imprimir uma velocidade maior da que o veículo que ele está ultrapassando e posterior retornar a sua faixa de direção, a todo momento observando os pontos abaixo relacionados pelo art. 29 do CTB e seus incisos<sup>6</sup>.

## **2.2 Dos crimes de trânsito, suas penas e medidas administrativas. Da conceituação do Dolo Eventual, imprudência, negligência e imperícia.**

---

<sup>5</sup> BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito. Brasília, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm), acessado 18/04/2022, às 10h00min

<sup>6</sup> BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito. Brasília, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm), acessado 18/04/2022, às 10h00min

Destacado alguns aspectos importantes das normas de circulação, podemos agora tratar dos crimes de trânsito previstos no CTB e aprofundar mais naqueles que serão objetos deste trabalho em um estudo de caso em específico. Estão alocados no capítulo XIX do código, todas condutas praticadas pelo condutor tipificadas como crimes, ao todo sendo 11 condutas tipificadas.

A seção II, que trata dos crimes em espécie começa a tipificar a conduta mais grave que o condutor de veículo automotor pode ter, prevista no art. 302<sup>7</sup>, que define como crime a prática de homicídio culposo na direção de veículo automotor, com pena prevista de 02 a 04 anos, além das sanções administrativas com suspensão ou proibição do direito de dirigir veículo automotor. O parágrafo primeiro ainda traz algumas situações em que há previsão do aumento de pena de 1/3 a metade, valendo pontuar essas situações que são: não possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o fato ocorrer em faixa de pedestre ou calçada, omitir socorro e ou deixar de providenciá-lo e por fim no exercício de profissão ou transporte de passageiros<sup>8</sup>.

Ainda discutindo a respeito do art. 302 do CTB, importante é pontuar o seu parágrafo 3<sup>o</sup>, que tipifica a conduta que for flagrado dirigindo veículo automotor sob influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ou seja, qualquer tipo de droga que possa interferir na capacidade de ação e reação do condutor, não sendo somente o álcool. A previsão de pena para essa conduta de acordo com o mencionado artigo é de cinco a oito anos, além de medidas administrativas.

Contudo a discussão a respeito de homicídios no trânsito é mais complexa, pois o caput do art. 302 do CTB prevê apenas a hipóteses de homicídio culposo no trânsito, nesse caso quando o agente dá causa ao resultado por imprudência, negligências ou imperícia, deixando aberto uma lacuna a respeito de um possível dolo eventual. Sabe que nessa hipótese de dolo eventual o agente apenas não só prevê o resultado, além

---

<sup>7</sup> BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito. Brasília, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm), acessado 18/04/2022, às 10h00min

<sup>8</sup> BRASIL, Lei 12.791, de 9 de Maio de 2014. Altera os arts. 173, 174, 175, 191, 202, 203, 292, 302, 303, 306 e 308 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sanções administrativas e crimes de trânsito. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm), acessado em 28/10/2022, às 15h10min

<sup>9</sup> BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito. Brasília, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm), acessado 18/04/2022, às 10h00min

disso, aceita tal resultado como uma das alternativas. Logo, seria as hipóteses de um homicídio no trânsito, no qual o agente causador estaria sob influência de álcool ou qualquer outra substância entorpecente ou na situação em que o agente assume os riscos em dirigir em altíssima velocidade para participar de “um racha<sup>10</sup>” e em consequência disso acaba se envolvendo em um acidente e ceifa a vida de alguém.

Para Francisco de Assis Toledo (1994)<sup>11</sup> o Dolo eventual caracteriza-se de tal forma que o agente não deseja e nem ao menos prevê o resultado do sinistro, contudo, aceita esse resultado como uma forma possível de ocorrência. Ele visualiza o perigo, sabe da sua existência e mesmo assim, assume conduta praticando a conduta que leva o fato<sup>12</sup>.

Ainda no tema faz necessário tratar da culpa consciente, instituto presente no art. 18, inc. II da lei 2848/40<sup>13</sup>, valendo uma ressalva para os termos imprudência, negligência e imperícia, bem definidos por Luís Regis Prado, no livro Tratado de Direito Penal Brasileiro: “imputa-se o resultado material (ou de perigo de lesão) por imprudência (atuação arriscada), negligência (falta de atenção ou cuidado) ou imperícia (falta de habilidade técnica na execução de atividade)” (PRADO, p.540, 2019)<sup>14</sup>.

O artigo seguinte, o 303, trata das possibilidades do condutor praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. O caput prevê a pena de detenção de seis meses a dois anos, além de medidas administrativas. Já os parágrafos seguintes do art. 303, prevê situações em que ocorrerá o aumento da pena de 1/3 a metade, caso ocorra qualquer hipótese do §1º do art. 302. Já o parágrafo 2º<sup>15</sup> faz alusão a uma conduta grave adotada pelo motorista, quando do crime praticado pelo condutor resulta em lesão corporal de natureza grave ou gravíssima, nas hipóteses

---

<sup>10</sup> m.q. *PEGA* ('corrida de carros não autorizada').

<sup>11</sup> TOLEDO, Francisco de Assis. Princípios Básicos de Direito Penal. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 303.

<sup>12</sup> TOLEDO, Francisco de Assis. Princípios Básicos de Direito Penal. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 303.

<sup>13</sup> BRASIL. Lei 2.848, de 7 de Setembro de 1940. Dispões sobre o Código Penal Brasileiro. Rio de Janeiro, 7 de Dezembro de 1940. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm), acessado em 28/10/2022, às 15h20min.

<sup>14</sup> PRADO, Luiz Regis. Tratado de Direito Penal Brasileiro: parte geral (arts. 1º a 120) [livro eletrônico]. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 540.

<sup>15</sup> BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito. Brasília, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm), acessado 18/04/2022, às 10h00min.

em que ele estiver sob influência de substância de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Já os artigos 304 e 305 tipifica condutas menos gravosas, portanto, também prevê penas mais brandas, o primeiro trata da conduta conhecida popularmente como omissão de socorro e o segundo quando o motorista afasta-se do local de acidente, para tentar fugir da responsabilidade civil ou criminal que possa lhe ser atribuída.

Em seguida temos o art. 306, com a previsão legal de crime para a conduta popularmente conhecida como “embriaguez ao volante”. O legislador definiu como: “Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)”<sup>16</sup>. Aqui nota-se novamente que a previsão de crime não é apenas para o álcool, mas também para qualquer substância que altere a capacidade psicomotora do condutor. Definiu-se a pena para essa conduta, de seis meses a três anos, além das medidas administrativas de multa e suspensão ou proibição de se obter permissão ou habilitação.

Uma vez definida a conduta, fazia-se necessário também definir como seria aferida essa “embriaguez”, logo o legislador trouxe nos parágrafos seguintes, 1º e 2º, como seria feito. Prevendo a possibilidade de ser por exame de sangue, concentração por litro de ar alveolar, sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora, entre outros.

Menção ao parágrafo 2º, com relação a verificação do estado do condutor, sendo alguns admitidos como provas objetivas, exemplo o teste de alcoolemia e o exame toxicológico e provas subjetivas, como o testemunho de alguém, sempre observados o direito à contraprova.

Importante ressaltar também o art. 277 da lei 12.760 de 20 dezembro de 2012<sup>17</sup> que traz alteração ao código de trânsito e que além disso revela ao leitor as possibilidades em que o condutor poderá ser submetido a algum teste que afira a sua embriaguez ou alteração da sua capacidade psicomotora. Dentre as possibilidades

---

<sup>16</sup> BRASIL. Lei 12.760, de 20 de Dezembro de 2012. Altera a lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1), acessado em 05/09/2022, às 11h20min

<sup>17</sup> BRASIL. Lei 12.760, de 20 de Dezembro de 2012. Altera a lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1), acessado em 05/09/2022, às 11h20min

temos quando o condutor se envolver em acidente de trânsito, ou for alvo de fiscalização de trânsito, ou qualquer meio técnico científico devidamente disciplinado pelo Conselho Nacional de Transito (Contran)<sup>18</sup>.

Dos artigos 307 a 312 temos as previsões de condutas delituosas de menor potencial ofensivos, salvo em situações em que há previsão legal de aumento de pena como no §1º do art. 308<sup>19</sup>, que dita que se da prática da conduta resultar em lesão corporal grave a pena será de reclusão de três a seis anos.

### **2.3 Dos conflitos relativos à obrigatoriedade do teste de alcoolemia e a posição dos tribunais a respeito do tema.**

O atual CTB trouxe para alguns um conflito, no que se refere ao direito constitucional do indivíduo não ser obrigado a produzir provas contra si mesmo, conhecido como: “*Nemo tenetur se detegere*”. Este princípio enuncia que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo. Logo surge o conflito na obrigatoriedade de se submeter ao teste de alcoolemia previsto no artigo 277 do CTB.

No mesmo sentido temos o julgamento do Supremo Tribunal de Justiça que indivíduo não pode ser obrigado a colaborar com o teste do “bafômetro” ou até mesmo exame de sangue, haja visto que ele não é obrigado a se incriminar, decisão constante em: STJ - Resp.: XXXXX RS 2017/XXXXX-0, Relator: Ministro HERMAN BENJAMIN, Data de Julgamento: 10/10/2017, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 16/10/2017<sup>20</sup>.

Já com relação ao entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF) vai no mesmo sentido da lei, na política de tolerância zero para uso de bebidas alcoólicas e direção de veículo automotor, entendimento esse evidente no julgamento dos

<sup>18</sup> BRASIL. Lei 12.760, de 20 de Dezembro de 2012. Altera a lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Transito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1), acessado em 05/09/2022, às 11h20min

<sup>19</sup> BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito. Brasília, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm), acessado 18/04/2022, às 10h00min

<sup>20</sup> BRASIL. Supremo Tribunal de Justiça (2. Turma). Recurso Especial 1.677.380/RS. Processual civil e administrativo. Taxista. teste de alcoolemia, etilômetro ou bafômetro. recusa em se submeter ao exame. Sanção Administrativa. ART. 277, §3º C/C art. 165 do CTB. Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Superior Tribunal de Justiça, 2017. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/511208493>, acessado em 05/09/2022, às 15h20min

recursos extraordinário 1224374 e nas ADIs 4017 e 4103<sup>21</sup>. Portanto ficou fixado pelo ministros a seguinte tese sobre o assunto:

“O Tribunal, por unanimidade, apreciando o tema 1.079 da repercussão geral, deu provimento ao recurso extraordinário, nos termos do voto do Relator, Ministro Luiz Fux (Presidente). Foi fixada a seguinte tese: "Não viola a Constituição a previsão legal de imposição das sanções administrativas ao condutor de veículo automotor que se recuse à realização dos testes, exames clínicos ou perícias voltados a aferir a influência de álcool ou outra substância psicoativa" (art. 165-A e art. 277, §§ 2º e 3º, todos do Código de Trânsito Brasileiro, na redação dada pela Lei 13.281/2016)". Plenário, 19.5.2022.

Com relação a presunção de inocência, este princípio enuncia que todo mundo é inocente até que se prove em contrário no devido processo legal e preocupado com isso o legislador já tratou de delimitar quais normas deveriam ser aplicadas aos crimes de trânsito, conforme art. 291 do CTB<sup>22</sup>, dizendo que os crimes previstos no código aplica-se as normas gerais do Código Penal e também do Código de Processo Penal.

Isso quer dizer que todo aquele condutor que for flagrado cometendo um delito de trânsito deverá responder conforme as normas gerais do Código Penal e as normas processuais do Código de Processo Penal, respeitando todos seu princípios, principalmente a presunção de inocência, garantindo ao indivíduo a licitude do seu processo, a ampla defesa e contraditório.

Considerando que todos estamos inseridos no trânsito de forma direta ou indireta, isso nos leva a pensar se de fato as leis aplicados ao sistema de trânsito brasileiro, tanto no sentido daquelas que regem apenas no sentido de circulação de pessoas, veículos e fiscalização, mas também aquelas que preveem crime, são de fato eficiente. Se essa sensação de impunidade é apenas senso comum, ou faz parte de fato da vida das pessoas, pela ineficácia e inobservância da norma.

---

<sup>21</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 1.224.374/RS. Ações diretas de inconstitucionalidade e recurso extraordinário com repercussão geral reconhecida. Código de trânsito brasileiro. Brasília, DF: Supremo Tribunal Federal, [2022]. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=5742361&numeroProcesso=1224374&classeProcesso=RE&numeroTema=1079>, acessado em 05/09/2022, às 15h40min

<sup>22</sup> BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito. Brasília, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm), acessado 18/04/2022, às 10h00min

## **2.4 A pacificação pelos tribunais superiores e a não existência de lacuna ou conflito na lei no que se refere a obrigatoriedade em submeter ao teste do etilômetro.**

A princípio não há do que se falar em lacuna ou conflito na lei, exceto nos casos da obrigatoriedade de submeter ao teste do etilômetro, isso porque vai em desacordo com o princípio constitucional de que ninguém será obrigado a produzir prova contra si mesmo. Até mesmo porque os tribunais superiores já pacificaram o assunto, determinando que tal conduta é obrigatória devendo o condutor se submeter ao teste do etilômetro, principalmente nos casos de homicídio no trânsito, apesar de gerar controvérsias.

Mas de fato esse trabalho será voltado para o estudo dos casos no sentido de se apurar quais os motivos que levam a ocorrer determinados crimes de trânsito no Município de João Pinheiro/MG. Se tais fatos ocorreram por inobservância à regra ou até mesmo por sua ineficácia.

Como se sabe os crimes de trânsito sempre envolvem a tríade de imperícia, negligência ou imprudência, após uma breve conceituação de cada uma dessas, alguns casos específicos de homicídios no trânsito serão analisados nesse trabalho para que possamos chegar à conclusão de qual dessas três hipóteses foram determinantes ao caso em específico e se possível abordar também o que poderia ter sido feito para que o fato em análise tive um fim diferente, no caso o falecimento de alguém. E se o crime em estudo ocorreu em virtude da ineficácia da norma ou simplesmente da sua inobservância.

## **3 CRIMES DE TRÂNSITO OCORRIDOS EM JOÃO PINHEIRO NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021**

### **3.1 Crimes de trânsito e uma análise quantitativa e qualitativa e sua relação com a inobservância ou ineficácia da norma.**

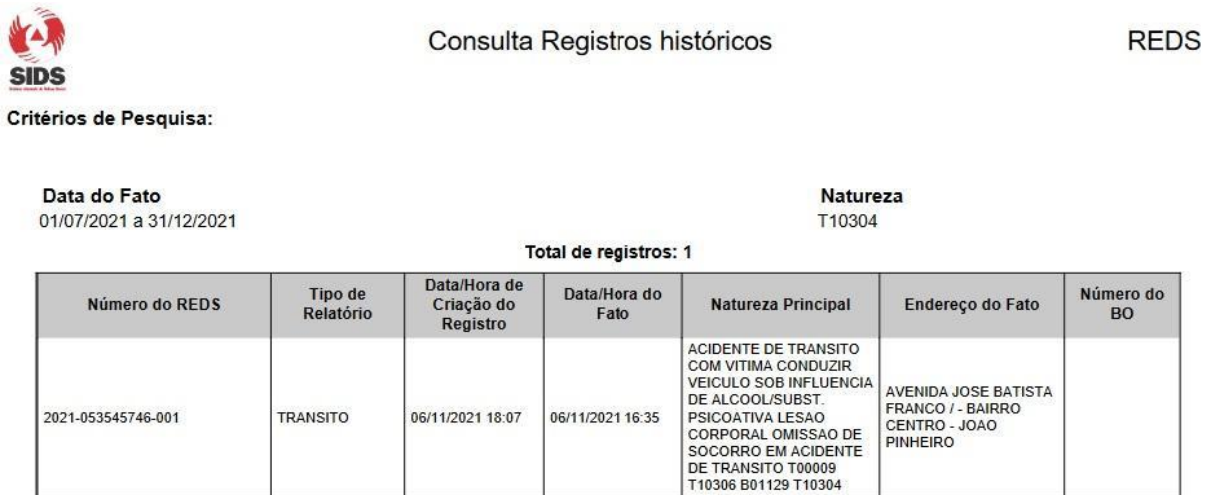
Desde de 2005 o sistema de Registro de Eventos de Defesa Social, conhecido pela sigla REDS, foi implementado no Estado de Minas Gerais. Primeiramente isso ocorreu na capital e em seguida se expandiu para o interior do Estado e atualmente



nenhum registro é feito de modo manual. Todo Boletim de ocorrência é feito diretamente no sistema, retroalimentando-o imediatamente. E com base nesse sistema a partir de agora será realizado um levantamento do quantitativo de ocorrências relativas a crimes de trânsito ocorridos em João Pinheiro/MG, especificamente no segundo semestre de 2021. Essa ferramenta nos permite fazer uma busca refinada a respeito de cada crime, o que facilitará a abordagem.

As consultas ao sistema serão delimitadas inicialmente pela data de 01/07/2021 até o dia 31/12/2021, período correspondente exatamente ao segundo semestre do ano passado. A primeira opção fornecida pelo sistema foi a pesquisa relativa ao crime de omissão de socorro em acidente de trânsito, conduta tipificada no art. 304 do CTB, que segundo nosso sistema ocorreu apenas um registro no período em análise.

**Figura 1** - Consulta de Registros históricos relativos a acidente de trânsito com vítima, sob influência de álcool



Consulta Registros históricos REDS

**Critérios de Pesquisa:**

**Data do Fato:** 01/07/2021 a 31/12/2021 **Natureza:** T10304

**Total de registros: 1**

Número do REDS	Tipo de Relatório	Data/Hora de Criação do Registro	Data/Hora do Fato	Natureza Principal	Endereço do Fato	Número do BO
2021-053545746-001	TRANSITO	06/11/2021 18:07	06/11/2021 16:35	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA CONDUZIR VEICULO SOB INFLUENCIA DE ALCOOL/SUBST. PSICOATIVA LESAO CORPORAL OMISSAO DE SOCORRO EM ACIDENTE DE TRANSITO T00009 T10306 B01129 T10304	AVENIDA JOSE BATISTA FRANCO / - BAIRRO CENTRO - JOAO PINHEIRO	

Fonte: <https://web.sids.mg.gov.br/reds/consultas/buscaRegHistoricos.do>, acessado em 04/10/2022, às 11h30min

Nota-se que o fato ocorreu em 06/11/2021 e conforme os registros a conduta do investigado foi agravada pois conduzia veículos sob influência de álcool. Vale destacar que o crime de embriaguez será tratada em um tópico em específico, mas nesse caso em questão é interessante mencionar que os Militares lavraram o termo de capacidade psicomotora, admitido como uma espécie de prova testemunhal, no qual descrevem os sinais de embriaguez apresentados pelo investigado.

Insta ressaltar ainda nesse caso em específico é tema já abordado nesse trabalho, no sentido de que o investigado se recusou a se submeter ao teste do

etilômetro, partindo-se do princípio de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo.

Em seguida, a pesquisa se direcionou ao crime de abandono do local de acidente de trânsito, delito no qual o investigado evadiu do local a fim de fugir das consequências civis e criminais de sua conduta. Novamente é importante ressaltar a presença da direção sob efeito de álcool, pois a denúncia dava conta que um dos envolvidos na colisão estava embriagado e este teria sido o motivo dele ter evadido do local. Contudo, tal fato não restou comprovado, uma vez que o autor não foi localizado.

**Figura 2** - Consulta de Registros históricos relativos a acidente de trânsito sem vítima e com permissão/cnh/cassada



**SIDS** Consulta Registros históricos REDS

**Critérios de Pesquisa:**

**Data do Fato**  
01/07/2021 a 31/12/2021

**Natureza**  
T10305

**Total de registros: 2**

Número do REDS	Tipo de Relatório	Data/Hora de Criação do Registro	Data/Hora do Fato	Natureza Principal	Endereço do Fato	Número do BO
2021-033084184-001	TRANSITO	10/07/2021 11:15	10/07/2021 11:00	ACIDENTE DE TRANSITO SEM VITIMA ABANDONO DO LOCAL DE ACIDENTE DE TRANSITO T00008 T10305	AVENIDA HORACIO DORNELAS / - ALVORADA - JOAO PINHEIRO	
2021-041636842-001	TRANSITO	28/08/2021 23:31	28/08/2021 22:11	ACIDENTE DE TRANSITO SEM VITIMA DANO DIRIGE VEIC. S/PERMISSAO/CNH/CASSADA PERIGO/DANO ABANDONO DO LOCAL DE ACIDENTE DE TRANSITO T00008 C01163 T10309 T10305	RUA VICENTE ALVES MOREIRA / - AEROPORTO - JOAO PINHEIRO	

Fonte: <https://web.sids.mg.gov.br/reds/consultas/buscaRegHistoricos.do>, acessado em 04/10/2022, às 11h30min.

### 3.2 O crime de “embriaguez ao volante” e a eficácia da norma. A presença dos princípio de não produzir prova contra si mesmo.

Partiremos agora para um dos principais focos deste trabalho, sendo levantado agora os dados a partir dos crimes de “embriaguez ao volante”. Registrou-se nesse período um total de 36 ocorrências, número bem relevante se pensarmos que foi em apenas 06 meses. Considerando a grande quantidade de registros nesse tópico em específico não será juntado um quadro, mas vale ressaltar que destas 36 ocorrências, 05 delas ocorreram acidente de trânsito com vítima. Em seguida, ainda dentro do universo das 36 ocorrências, 13 delas foram agravadas pela conduta do investigado

em que conduz o veículo de tal forma que expõe os demais usuários da via a um perigo desnecessário, ameaçando-os ou gerando perigo de dano. Logo, as demais ocorrências se deram através de abordagens, nas quais os condutores foram convidados a se submeter ao teste.

Apenas com base nesses simples números podemos fazer uma breve, mas correta conclusão que geralmente o crime de embriaguez ao volante não é um crime único. O que gostaria de expressar com isso é que essa conduta geralmente vem acompanhada por outra conduta, que agrava o fato e geralmente coloca a vida de terceiros em risco. Nota-se nesses casos em específico a presença da negligência por parte do condutor, que além de estar embriagado, assume uma conduta em que expõe os demais usuários da via.

### **3.3 A ineficácia da norma no que se refere a motoristas inabilitados envolvidos em acidente de trânsito com base no alto número desses registros com motoristas embriagados.**

Durante a pesquisa, outro número que chamou a atenção foi a quantidade de registros de eventos em que condutores inabilitados, agindo de maneira imprudente, se envolvem em acidente de trânsito, conduta definida no art. 309 do CTB. No período em análise foram registrados 10 ocorrências nesse sentido. Contudo, mais importante ainda é salientar que em 30% dessas ocorrências houve a presença do fator “álcool” nelas. Em 03 ocorrências dessas havia suspeita do condutor estar dirigindo sob influência de álcool e nessas situações mencionadas os condutores se recusaram a se submeter ao teste, sendo necessário a confecção pelos Policiais do termo de capacidade psicomotora.

Novamente não há como não destacar nessa análise a presença da condução sob efeito de álcool e nesse tópico em específico, aparentemente a conduta se torna mais gravosa ainda, não se tratando em termos de lei, mas até um leigo poderia concluir de tal forma. Nota-se que nessa conduta em específico, os condutores não deveriam estar dirigindo pelo fato de não serem habilitados, mas ainda vão além e dirigem sob efeito de álcool.

Logo essa conduta e o seu alto índice de repetição nos leva a reflexão que nessa combinação de crimes, a uma ineficácia da norma, pois de fato ela deveria não

somente punir a conduta, mas como também desestimulá-la e é nesse ponto que ela tem sido ineficaz, pois a alta recorrência demonstra isso. Segue abaixo os 03 registros confeccionados dos condutores inabilitados e com suspeita de terem ingerido bebidas alcoólicas.

**Figura 3** - Consulta de Registros históricos relativos a acidente de trânsito sem vítima

	Número do REDS	Tipo de Relatório	Data/Hora de Criação do Registro	Data/Hora do Fato	Natureza Principal	Endereço do Fato	Sistema Origem	Protocolo Inicial
<a href="#">Ver</a>	2021-050143239-001	TRANSITO	17/10/2021 12:55	17/10/2021 12:55	ACIDENTE DE TRANSITO SEM VITIMA	AVENIDA ZICO DORNELAS, 970 - SANTA CRUZ - JOAO PINHEIRO	CAD	17500314
<a href="#">Ver o Termo de Capacidade Psicomotora do Envolvido N°: 1</a>								

Fonte: <https://web.sids.mg.gov.br/reds/consultas/buscaRegHistoricos.do>, acessado em 04/10/2022, às 11h30min.

**Figura 4** - Consulta de Registros históricos relativos a acidente de trânsito com vítima

	Número do REDS	Tipo de Relatório	Data/Hora de Criação do Registro	Data/Hora do Fato	Natureza Principal	Endereço do Fato	Sistema Origem	Protocolo Inicial
<a href="#">Ver</a>	2021-060610869-001	TRANSITO	19/12/2021 16:45	19/12/2021 16:05	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA	RUA ADAMASTOR MOURA / RUA ALFREDO UCHOA - ALVORADA - JOAO PINHEIRO	CAD	18444979
<a href="#">Ver o Termo de Capacidade Psicomotora do Envolvido N°: 1</a>								

Fonte: <https://web.sids.mg.gov.br/reds/consultas/buscaRegHistoricos.do>, acessado em 04/10/2022, às 11h30min.

**Figura 5** - Consulta de Registros históricos relativos a acidente de trânsito com vítima

	Número do REDS	Tipo de Relatório	Data/Hora de Criação do Registro	Data/Hora do Fato	Natureza Principal	Endereço do Fato	Sistema Origem	Protocolo Inicial
<a href="#">Ver</a>	2021-049917869-001	TRANSITO	15/10/2021 20:57	15/10/2021 20:20	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA	RUA HELIO MENDONCA / RUA CELSO DORNELAS - ESPLANADA - JOAO PINHEIRO	CAD	17479247
<a href="#">Ver o Termo de Capacidade Psicomotora do Envolvido N°: 2</a>								

Fonte: <https://web.sids.mg.gov.br/reds/consultas/buscaRegHistoricos.do>, acessado em 04/10/2022, às 11h30min.

## 4 HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DO VEÍCULO AUTOMOTOR

**4.1 A sua relação com a embriaguez, imperícia, negligência, imprudência ou eventos que vão além do fator humano para atribuir uma culpabilidade. Uma análise individual de cada um dos cinco eventos.**

Partiremos agora para a análise dos números da conduta prevista no código de trânsito brasileiro como sendo a mais gravosa, prevista no art. 302 do CTB, que define o crime de homicídio culposo no trânsito. Nesse sentido, restou registrado 05 ocorrências de trânsito com vítima fatal, conforme relatório abaixo.

**Figura 6 - Consulta de Registros históricos relativos a acidente de trânsito com vítima fatal**



Consulta Registros históricos

REDS

Critérios de Pesquisa:

**Data do Fato**  
01/07/2021 a 31/12/2021

**Natureza**  
T00009

**Histórico**  
VITIMA FATAL

Total de registros: 7

Número do REDS	Tipo de Relatório	Data/Hora de Criação do Registro	Data/Hora do Fato	Natureza Principal	Endereço do Fato	Número do BO
2021-047979706-001	REFAP	04/10/2021 14:39	19/09/2021 00:00	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA T00009	RODOVIA BR 040 / - null - JOAO PINHEIRO	
2021-053745595-001	TRANSITO	08/11/2021 03:47	08/11/2021 03:10	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA T00009	ESTRADA ESPERANCA / - null - JOAO PINHEIRO	
2021-045870955-001	TRANSITO	22/09/2021 10:07	22/09/2021 07:15	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA T00009	RODOVIA MG 181 / - null - JOAO PINHEIRO	
2021-040268873-001	TRANSITO	20/08/2021 23:32	20/08/2021 15:30	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA T00009	RODOVIA MG 181 / - null - JOAO PINHEIRO	
2021-058027777-001	TRANSITO	03/12/2021 14:55	03/12/2021 14:55	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA T00009	AVENIDA JOSE BATISTA FRANCO / - BAIRRO CENTRO - JOAO PINHEIRO	
2021-051339795-001	TRANSITO	24/10/2021 14:04	24/10/2021 13:40	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA T00009	RUA GETULIO SIMAO CAETANO / RUA DELMA DE ANDRADE - AEROPORTO - JOAO PINHEIRO	
2021-056239622-001	TRANSITO	23/11/2021 01:48	22/11/2021 19:30	ACIDENTE DE TRANSITO COM VITIMA T00009	RODOVIA LMG 690 / - null - JOAO PINHEIRO	

Fonte: <https://web.sids.mg.gov.br/reds/consultas/buscaRegHistoricos.do>, acessado em 04/10/2022, às 11h30min.

<sup>23</sup> Nos Reds 2021-058027777-001 e 2021-051339795-001, não houve vítimas fatais, apenas vítimas com lesões corporais.

Podemos agora fazer algumas considerações a respeito desse crime em específico. A princípio nota-se que a maior parte das ocorrências desses eventos ocorreram em trechos de rodovias, sendo um total de cinco, local onde normalmente os veículos imprimem maiores velocidades e apenas duas ocorrências em perímetro urbano, como nota-se no quadro, mas que felizmente não levou ninguém a óbito, apenas as vítimas sofreram lesões.

Considerando o período em estudo e que ainda o Município de João Pinheiro em análise, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia é o maior município de Minas Gerais, que é cortado principalmente pela rodovia Br. 040, que possui um grande fluxo de veículos, além de outras rodovias e também do trânsito dentro perímetro urbano, ocorreram poucos homicídios no trânsito.

Outro ponto importante e também positivo é que quando se analisa os cinco eventos ocorridos no município que ceifaram a vida de algum dos envolvidos, foi possível observar que em nenhum desses casos, algum dos condutores estava sob efeito de substância entorpecente ou álcool. Logo, dentro das hipóteses que poderiam ter acarretado o cometimento do crime, já eliminaremos de imediato a conduta embriagada.

Em sentido contrário, notamos todos os outros crimes descritos anteriormente, pois de acordo com as pesquisas em alguns deles além das condutas descritas nos caputs dos artigos, havia também combinado a ela a presença da direção sob efeito do álcool.

Ainda falando em ocorrências relativas aos homicídios no trânsito, faz-se necessário agora uma abordagem individual de cada uma das cinco, para podermos entender se o fato se deu por imperícia, imprudência ou negligência, ou até mesmo pela combinação desses fatores, haja vista que já eliminamos a possibilidade da embriaguez.

Na tela juntada acima a primeira ocorrência faz menção a um fato ocorrido na rodovia Br. 040, no dia 04/10/2021, contudo, esse evento foi registrado pela Polícia Rodoviária Federal e infelizmente não consegui acesso ao conteúdo do registro nem mesmo pela internet, o que a princípio prejudicou a análise desse fato em específico.

Em seguida vem o fato ocorrido em 08/11/2021, que notícia homicídio no trânsito ocorrido na “estrada esperança”, estrada vicinal do Município de João Pinheiro/MG. Conforme relatos dos Militares quando chegaram ao local a vítima havia

sido arremessada para fora do veículo e já se encontrava sem vida e o veículo por sua vez havia capotado e estava com as rodas para cima. Em uma análise superficial podemos notar a presença do elemento imperícia nesse fato em específico, mas que de forma alguma podemos descartar também a conduta negligente ou imprudência. Isso porque esse tipo de fato até mesmo a perícia tem dificuldades em determinar, pois são fatos com poucas provas, mas há de se observar também que se a vítima foi arremessada para fora do veículo possivelmente ela estaria sem cinto de segurança, conduta negligente de sua parte.

Contudo, faz-se necessário também nesse ponto abordar algo além da questão humana para fato gerador do acidente. Não tem como se descartar a possibilidade de ser uma estrada em péssimas condições, pois apesar de não ter ido *in loco*<sup>24</sup> para saber as condições da via, é de conhecimento comum que as estradas vicinais são de condições ruins, que podem acabar interferindo e aumentando os riscos na condução.

O fato seguinte ocorreu em 22/09/2021 na rodovia estadual MG, KM 211 e esse evento em específico trata-se de um atropelamento. Conforme relato no REDS, a vítima caminhava às margens da via, que por sinal não possui acostamento e que em determinado momento a vítima adentrou a faixa de rolamento dos veículos e o condutor do veículo não conseguiu evitar a colisão com a vítima. Nesse caso em específico uma testemunha parente da vítima compareceu ao local do acidente e relatou aos Policiais que a vítima tinha alguns problemas psicológicos e estava de fato há alguns dias sem o uso de medicamentos.

Nota-se com base em todo o evento que é difícil atribuir uma conduta para o condutor do veículo, pois fica difícil delimitar se ele agiu com imprudência, imperícia ou negligência, uma vez que além de sofrer das faculdades mentais a vítima assumiu uma conduta muito perigosa e além disso, o condutor se submeteu ao teste do etilômetro, o qual restou comprovado que ele não havia ingerido bebidas alcoólicas. Por fim, na ocorrência ainda relata que o condutor tomou todas as providências que lhe eram obrigatórias tentando prestar socorro à vítima e além disso acionando a Polícia.

Já no dia 20/08/2021 o fato ocorreu no km 150 da rodovia MG 181, ocasião em que estava envolvido apenas um veículo do tipo carreta e a ocorrência noticia o

---

<sup>24</sup> *in loco*: expressão em latim que significa “no lugar”

tombamento dele, bem como também o óbito do motorista. Este é mais um dos eventos relativos a trânsito que é difícil se atribuir a culpa, mas diante das circunstâncias só nos leva a crer que estamos diante de um fato decorrente de imprudência ou imperícia por parte do motorista, pois esses seria os motivos mais óbvios para o tombamento do veículo, pois nos relatos dos Policiais não menciona se houve a intervenção de outros veículos, animais, ciclistas ou até mesmo pedestres.

Por fim, o último evento é datado de 22/11/201, fato ocorrido na Rodovia LMG 690, KM 90 e é o evento até então mais rico em detalhes. O histórico narra a situação em que a vítima fatal conduzia o seu veículo e sem motivos aparentes acabou colidindo com outro veículo do tipo carreta que vinha em sentido oposto. Nos relatos o outro motorista envolvido tenta socorrer a vítima e acionou os Policiais, a princípio agindo conforme determina a lei. Relatou ainda o outro motorista que no console do carro da vítima ainda havia uma lata de cerveja aberta, fato confirmado pelos Policiais. Além disso, o motorista que prestava socorro encontrou a vítima ainda com vida e essa teria admitido o uso de bebidas alcólicas. Outro fato relevante relatado pela PM é que durante o atendimento notaram que a vítima não estava com o cinto afivelado. Com base em todo esse histórico notamos que o comportamento da vítima foi imprudente ao invadir a contramão de direção e negligente ao não usar o cinto de segurança, equipamento obrigatório. Com relação ao uso de bebidas alcólicas estaríamos também diante de uma negligência, mas a princípio é difícil afirmar sem ter acesso ao laudo de necropsia, mas temos que admitir que ter no console de um veículo uma lata de cerveja aberta é no mínimo um indício para a prática desse delito.



## 5 CONCLUSÃO

O presente trabalho teve o desígnio de fazer uma pesquisa a respeito dos crimes de trânsito ocorridos no Município de João Pinheiro/MG, no segundo semestre de 2021, tendo como base o Sistema de ocorrências Policias o “REDS”, apoiando-se também no código de trânsito brasileiro, bem como também na doutrina e jurisprudências disponíveis.

O primeiro objetivo teórico desse trabalho, foi atingido e teve a intenção de fazer uma contextualização teórica a respeito do assunto e em seguida uma abordagem a respeito da campanha global da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, campanha lançada pela Organização Mundial de Saúde, aderida pelo Brasil e que tem por objetivo reduzir em 50% as mortes no trânsito e suas respectivas ações para se chegar a esses números, bem como também a aceitação de interferência de fatores externos para a causa dos elevados números de homicídio no trânsito, contrariando o CTB que responsabiliza todos eventos no trânsito pelo fator humano, podendo ser observado no tópico 1.1 ao 1.4.

Em seguida o segundo objetivo também foi atingido, conforme tópico 2.1 ao 2.4 e era apenas fazer uma breve contextualização a respeito dos conceitos gerais e estudo do código de trânsito, para que em seguida fosse possível tratar especificamente dos crimes. E também trazer para o trabalho uma definição e conceituação do que se refere a Dolo Eventual, imprudência, negligência e imperícia.

O primeiro objetivo empírico/teórico desse trabalho, foi atingido e teve a intenção de apresentar e entender os motivos pelos quais ocorreram os crimes de trânsito em nosso município e conseqüentemente seus impactos na sociedade. Tal afirmativa pode ser observado no decorrer do trabalho, principalmente no tópico três, momento em que foi realizado uma análise quantitativa e qualitativa com base nas informações extraídas do banco de dados da PCMG e também a sua relação com a inobservância ou ineficácia da norma.

O segundo objetivo específico empírico/teórico, por sua vez, buscou realizar um aprofundamento específico no crime de embriaguez ao volante, meta também alcançada. Em se tratando do crime de embriaguez ao volante, pode-se notar no tópico 2.3 do trabalho que foi discutido a respeito dos conflitos relativos à obrigatoriedade do teste de alcoolemia e a posição dos tribunais a respeito do tema,

no qual chegou-se à conclusão de que o tema foi pacificado e que a conclusão é o indivíduo não pode ser obrigado a colaborar com o teste do “bafômetro” ou até mesmo exame de sangue, haja visto que ele não é obrigado a se incriminar, no mesmo sentido o STF entendeu que por mais que se negue a colaborar o indivíduo estará sujeito as sanção administrativas impostas pelo CTB e que isso não viola a constituição.

Já com relação à pesquisa nos sistemas Policiais, notou-se o elevado número em ocorrências envolvendo o crime de “embriaguez ao volante”. E nesse caso em específico não podemos falar em ineficácia da norma, haja visto que a lei é conhecida por ser tolerância “zero”, ou seja, não se admite na forma da lei que o indivíduo faça uso de álcool e assume a direção de um veículo automotor. Além disso, o ordenamento jurídico prevê a prisão do indivíduo, bem como também severas medidas administrativas, logo a norma é eficaz e está surtindo seus efeitos. Portanto, vale se dizer que estamos diante mais de um problema de educação e também conscientização.

O terceiro objetivo específico empírico/teórico dessa trabalho era tratar especificamente do crime de homicídio de trânsito e a sua ocorrência no Município de João Pinheiro, no período em estudo e a sua relação com a embriaguez, imperícia, negligência, imprudência ou eventos que vão além do fator humano para atribuir uma culpabilidade. Uma análise individual de cada um dos cinco eventos. Mais um objetivo atingido com o presente trabalho, conforme tópico 4.1. Esse tópico felizmente foi uma grata surpresa no desenvolver do trabalho, isso posto porque notou-se um baixo número desse tipo de ocorrência em específico, mais precisamente 05 ocorrências com vítima fatal, número que pode ser considerado baixo, haja visto o tamanho do município em estudo e também o período pesquisado, que dá menos de um evento por mês.

Ainda nesse sentido foi possível notar que em todos os eventos os envolvidos não estavam sob influência de substância entorpecentes, mas um fato que valida e eficácia da norma e paralelo a isso foi possível discutir em cada caso em específico a presença ou não da imperícia negligência ou imprudência. O que notadamente também se restou comprovado a responsabilidade do homem para a ocorrência do evento, mas não significa que se pode afastar outros fatores que possam ter influenciado para o resultado.

As hipóteses testadas nesse trabalho consistiam em fazer um estudo em um determinado local e um espaço de tempo, a respeito de determinados eventos e se a ocorrências desses eventos tinham alguma relação com a ineficácia da norma, a influência humana e também a presença de agentes externos, estabelecendo esses parâmetros como uma forma de metodologia do trabalho, restando comprovado durante o trabalho que a norma é eficaz, que as lacunas que poderiam existir já sanadas e superadas. Que por mais que o legislador ao fazer o Código de Trânsito, tenha se preocupado em atribuir a responsabilidade desses eventos apenas aos fatores humanos, restou-se provado a influência dos fatores externos, tanto é que através da adesão a Campanha da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, há essa previsão, bem como há também adoção de diversas medidas para a prevenção da influência dos agentes externos.

Por fim, como uma das contribuições desse trabalho era através do estudo de caso, avaliar e propor possíveis soluções ao tema em estudo, nota-se que é um tema extremamente relevante para estudos futuros, haja visto que o trânsito está em constante evolução, bem como também os membros que o compõem, oportunidade em que pode ser comparados os dados aqui expostos e discutidos com dados futuros, confrontando informações a fim de se averiguar se houve evolução ou regresso. E de fato o assunto é complexo e deve ser sempre estudado a fim de que se possa estar sempre melhorando, pois o trânsito é um “mutante” que sofre influência constante de diversos agentes.

## REFERÊNCIAS

MOLETA, Paulo: A origem do Trânsito e CTB: Uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito. Disponível em: <https://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>, acessado 18/04/2022, às 09h23min.

BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito. Brasília, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm), acessado 18/04/2022, às 10h00min.

BRASIL. Decreto lei nº 8.324, de 27 de Outubro de 1910. Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automoveis. Diario oficial, pag. 9859, Rio de Janeiro 23/11/1910. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html>, acessado 19/04/2022, às 10h20min.

BRASIL. Lei nº 5.108, de 21 de Setembro de 1966. Instituiu o Código Nacional de trânsito. Brasília, 21 de Setembro de 1966. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/l5108.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l5108.htm), acessado 19/04/2022, às 10h50min.

OMS lança Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 - 2030. Paho.org, 28/10/2021. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/noticias/28-10-2021-oms-lanca-decada-acao-pela-seguranca-no-transito-2021-2030>, acessado 31/08/2022, às 10h00min.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. Brasil.un.org, 29/10/2021. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/156091-oms-lanca-decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2021-2030>, acessado 31/08/2022, às 10h00min.

BRASIL. Lei 13.546, de 19 de Dezembro de 2017. Altera dispositivos da lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm#art3](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm#art3), acessado em 05/09/2022, às 11h00min.

BRASIL. Lei 12.760, de 20 de Dezembro de 2012. Altera a lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1), acessado em 05/09/2022, às 11h20min.

BRASIL. Supremo Tribunal de Justiça (2. Turma). Recurso Especial 1.677.380/RS. Processual civil e administrativo. Taxista. teste de alcoolemia, etilômetro ou bafômetro. recusa em se submeter ao exame. Sanção Administrativa. ART. 277, §3º C/C art. 165 do CTB. Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Superior Tribunal de Justiça,

2017. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/511208493>, acessado em 05/09/2022, às 15h20min.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 1.224.374/RS. Ações diretas de inconstitucionalidade e recurso extraordinário com repercussão geral reconhecida. código de trânsito brasileiro. Brasília, DF: Supremo Tribunal Federal, [2022]. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=5742361&numeroProcesso=1224374&classeProcesso=RE&numeroTema=1079>, acessado em 05/09/2022, às 15h40min.

TOLEDO, Francisco de Assis. Princípios Básicos de Direito Penal. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 303.

PRADO, Luiz Regis. Tratado de Direito Penal Brasileiro: parte geral (arts. 1º a 120) [livro eletrônico]. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 540.

MINAS GERAIS. Sistema Integrado de Defesa Social. Policia Civil do Estado de Minas, 2022. Disponível em: <https://web.sids.mg.gov.br/reds/consultas/buscaRegHistoricos.do>, acessado em 04/10/2022, às 11h30min.]

BRASIL. Lei 12.791, de 9 de Maio de 2014. Altera os arts. 173, 174, 175, 191, 202, 203, 292, 302, 303, 306 e 308 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sanções administrativas e crimes de trânsito. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm), acessado em 28/10/2022, às 15h10min.

BRASIL. Lei 2.848, de 7 de Setembro de 1940. Dispões sobre o Código Penal Brasileiro. Rio de Janeiro, 7 de Dezembro de 1940. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm), acessado em 28/10/2022, às 15h20min.