



**FACULDADE DE INHUMAS
CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR DE INHUMAS**

CURSO DE DIREITO

ANDRÉ LUIZ SANTOS DA CRUZ

**A EFETIVIDADE DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO QUANTO A PROBLEMÁTICA
DE ACIDENTES E RISCOS**

**INHUMAS-GO
2019**

ANDRÉ LUIZ SANTOS DA CRUZ

**A EFETIVIDADE DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO QUANTO A PROBLEMÁTICA
DE ACIDENTES E RISCOS**

Monografia apresentada ao Curso Direito, da Faculdade de Inhumas (FACMAIS) como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Professor orientador: Prof. Esp. Fernando Emídio dos Santos.

**INHUMAS – GO
2019**

ANDRÉ LUIZ SANTOS DA CRUZ

**A EFETIVIDADE DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO QUANTO A PROBLEMÁTICA
DE ACIDENTES E RISCOS**

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO ALUNO

Monografia apresentada ao Curso de Direito, da Faculdade de Inhumas (FACMAIS)
como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Inhumas, ____ de dezembro de 2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Esp. Fernando Emídio dos Santos – FacMais
(presidente)

Profa. Esp. Cássia Mayssa Magalhães Gomes – FacMais
(Membro)

Dedico esta monografia a meus filhos e a minha esposa Geania Lima da Cruz, pela compreensão das madrugadas com a lâmpada acesa, e o barulho dos teclados, bem como pelo incentivo no momento de angústia, em que a desistência apareceu como alternativa no pensamento, mas sempre pronta a me incentivar a persistir, levantar a cabeça e continuar buscando meu alvo, me fez acreditar que estava no caminho certo, porém ainda tem muito a ser conquistado!

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, pelo fôlego de vida e por esta oportunidade ímpar.

Aos familiares a quem expressei na dedicatória.

Ao meu orientador Prof. Fernando Emídio dos Santos.

A professora Marcela Jayme e aos professores que me acompanharam no desenvolvimento do trabalho desde o oitavo período, Professora Ana Julia, nono período, Professor Daniel Oliveira e no décimo e a Professora Elisabth Braga.

Aos nossos colegas de curso da turma 2014/2 principalmente Thiago Guimaraes que muito me incentivou quando tranquei o semestre e os colegas da turma 2015/1 que me ajudaram muito mesmo, principalmente no nono período e inclusive por diversas vezes toleraram meu atraso em dias de provas.

"Os carros se enfurecerão nas praças, chocar-se-ão pelas ruas".

Naum

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- CETTRAN** - Conselho Estadual de Trânsito
- CNH** - Carteira Nacional de habilitação
- CONTRADIF** - Conselho de Trânsito do Distrito Federal
- CONTRAN** - Conselho Nacional de Trânsito
- CTB** - Código Brasileiro de Trânsito
- DENATRAN** - Departamento Nacional de trânsito
- DER** - Departamento de Estradas de Rodagens
- DETRAN** - Departamento Estadual de trânsito
- DNIT** - Departamento Nacional de Infraestrutura e trânsito
- JARI** - Junta Administrativa de Recursos de Infrações
- OMS** - Organização Mundial de Saúde
- OPAS** - Organização Panamericana de Saúde
- PRF** - Polícia Rodoviária Federal
- RENAVAM** - Registro Nacional de Veículos Automotores

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Estatísticas de acidentes de trânsito por gênero no ano de 2011	20
Gráfico 2 - Estatísticas de acidentes de trânsito por faixa etária no ano de 2011....	21
Gráfico 3 - Estatísticas de acidentes de trânsito por natureza no ano de 2011	21
Gráfico 4 - Estatísticas de acidentes de trânsito por gênero no ano de 2012	22
Gráfico 5 - Estatísticas de acidentes de trânsito por faixa etária no ano de 2012....	22
Gráfico 6 - Estatísticas de acidentes de trânsito por natureza no ano de 2012	23
Gráfico 7 - Estatísticas de acidentes de trânsito por gênero no ano de 2013.	23
Gráfico 8 - Estatísticas de acidentes de trânsito por gênero no ano de 2013	24
Gráfico 9 - Estatísticas de acidentes de trânsito por natureza no ano de 2013	24
Gráfico 10 - Estatísticas de multas de trânsito ocorridas no ano de 2017	25
Gráfico 11 - Estatísticas de multas de trânsito ocorridas no ano de 2018	25
Gráfico 12 - Estatísticas de multas de trânsito ocorridas no ano de 2019	26

RESUMO

Percebe-se que mesmo havendo leis que norteiam o trânsito brasileiro o número de acidentes e mortes ainda é exorbitante. Percebendo o impacto que os acidentes de trânsito tem sobre a sociedade, o presente estudo teve como objetivo analisar a efetividade da atual legislação de trânsito quanto a amenizar acidentes e riscos. Para responder a questão problema foram analisados artigos científicos e livros da plataforma Google Acadêmico, que possuíam como palavra chave Legislação de Trânsito ou Acidentes de Trânsito. Foi utilizado como filtro para a seleção de artigos, a publicação posterior ao ano de 2014, após essa filtragem foram selecionados aqueles artigos que se acreditava ter relevância para este trabalho. Também foram utilizados dados estatísticos do DETRAN de Goiás. A pesquisa demonstrou que o número de multas tem decrescido nos últimos 3 anos, sugerindo que as a atual legislação de trânsito tem sido efetiva quanto a problemática de amenizar acidentes e riscos. Entretanto, percebeu-se também que ainda há muitos motoristas infratores, ressaltando a necessidade de conscientização. Conclui-se, que pedestres e motoristas necessitam respeitar a legislação e percebê-la como aliada não como inimiga ou um simples objeto de arrecadação de fundos para o estado. Expondo assim a importância da aplicação das normas e das leis de trânsito, pois as mesmas dão prioridade a defesa da vida, como também a preservação da saúde e do meio ambiente através dos órgãos e entidades de trânsito. Destacando a questão do indivíduo, do futuro condutor e usuário das vias quando estiver na condução de veículos automotores, devem possuir: a Carteira de Habilitação, dirigir sem influência de álcool, cumprir a legislação e respeitar o Código de Trânsito Brasileiro, sob pena de sofrer as sanções nos códigos tanto, CTB, Civil e também Penal, garantindo assim a segurança de todos os usuários das vias terrestres, sejam pedestres, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não.

Palavras-chave: Legislação. Vida. Infração. Trânsito.

ABSTRACT

Even though there are laws that guide Brazilian traffic, the number of accidents and deaths is still exorbitant. Realizing the impact that traffic accidents have on society, this study aimed to analyze the effectiveness of current traffic legislation in mitigating accidents and risks. To answer the problem question were analyzed scientific articles and books from the Google Scholar platform, which had as keyword Traffic Lesion or Traffic Accidents. It was used as filter for the selection of articles, the publication after 2014, after this filtering were selected those articles that were believed to have relevance to this work. Statistical data from the DETRAN of Goiás were also used. The research showed that the number of fines has been decreasing in the last 3 years, suggesting that the current traffic legislation has been effective in mitigating accidents and risks. However, it was also noted that there are still many offending drivers, highlighting the need for awareness. It is concluded that pedestrians and drivers need to respect the law and perceive it as an ally not as an enemy or as a mere fundraiser for the state. Thus exposing the importance of the application of traffic rules and laws, as they give priority to the defense of life, as well as the preservation of health and the environment through traffic agencies and entities. Highlighting the issue of the individual, the future driver and road user when driving motor vehicles, must have: Driving License, drive without influence of alcohol, comply with the law and respect the Brazilian Traffic Code, under penalty of suffering sanctions in both CTB, Civil and also Criminal codes, thus ensuring the safety of all road users whether pedestrians, vehicles and animals, isolated or in groups, conducted or not.

Keywords: Legislation. Life. Infringement. Traffic.

INTRODUÇÃO

É cada vez maior a preocupação com o trânsito e pode-se atribuir isso ao fato de que uma das principais causas de morte no Brasil e no mundo é decorrente de acidentes de trânsito. Um acidente na estrada com vítimas fatais gera um custo social médio que pode chegar a 429 mil reais (MARÍN-LEÓN; QUEIROZ, 2000; ALVES; GOMES, 2016). A contribuição da Legislação de Trânsito encontra-se na tentativa de amenizar a problemática de acidentes e risco.

Percebe-se que mesmo havendo leis que norteiam o trânsito brasileiro o número de acidentes e mortes ainda é exorbitante. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OPAS, 2019), em seu relatório mundial sobre segurança nas estradas os acidentes de trânsito são atualmente a principal causa de morte entre crianças e jovens com idades entre 5 e 29 anos. Nos últimos anos, o número de mortes nas estradas em todo o mundo tem aumentado de modo constante, sendo que em 2018 ocorreram cerca de 1,35 milhões de óbitos em decorrência de acidentes de trânsito.

A OMS faz o alerta de que há falta de medidas de segurança nos países mais pobres, aproximadamente 93% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda. Mais da metade de todas as mortes no trânsito ocorre entre usuários vulneráveis das vias: pedestres, ciclistas e motociclistas. Além dos óbitos há também as lesões ocorridas no trânsito, estas geram perdas econômicas consideráveis para os indivíduos, suas famílias e países como um todo. Essas perdas são devido os custos com tratamentos (incluindo reabilitação e investigação do acidente), bem como da redução/perda de produtividade. Os acidentes de trânsito custam à maioria dos países 3% do seu produto interno bruto (PIB) (OPAS, 2019).

Percebendo o impacto que os acidentes de trânsito tem sobre a sociedade esta pesquisa, pretende analisar a efetividade da atual legislação de trânsito quanto ao objetivo de amenizar acidentes e riscos, revisar artigos que abordam a temática da monografia, identificar possíveis pontos de melhoria na atual legislação de trânsito e por fim contribuir para a compreensão de que a Legislação de Trânsito foi criada não com o objetivo de punir, mas sim de preservar vidas e reduzir danos físicos e materiais.

Ante o exposto, apresentamos o problema de nossa pesquisa, qual seja: A efetividade da legislação de trânsito quanto a amenizar a problemática de acidentes e riscos. A palavra infração é de origem latina, oriunda do verbo *infringere*, será toda e qualquer inobservância a qualquer preceito do Código de trânsito Brasileiro, da legislação complementar, ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito as penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas para os crimes de trânsito.

Mas por que o infrator necessita ser punido, será que realmente só a punição, a aplicação da penalidade reduzirá o cometimento das infrações? Será que conscientização do condutor não nos traria um resultado mais favorável do que as punições atuais que são chamadas de medidas educativas, mas tem sido brechas e impunidade demonstrando fragilidade em nossas leis de trânsitos e na maneira em que aplicamos.

1. LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Com o surgimento da humanidade na face da Terra, a circulação de pessoas começou a existir, e essa movimentação, foi evoluindo com o tempo e se tornou no que hoje chamamos de trânsito, tráfego ou mobilidade humana. A evolução do trânsito no Brasil ocorreu gradativamente, sendo que foi com o surgimento de novos veículos, como o trem e os automóveis, que as vias se expandiram de forma mais intensa, e as primeiras normas de trânsito começaram a ser editadas. Como as vias de uso comum são propriedade pública e cabe ao estado garantir que todos usufruam delas, o Estado precisa impor regras delimitadoras de procedimento e comportamento (ALMEIDA SOBRINHO, 2012).

A Legislação de Trânsito é um conjunto de normas legais que disciplinam e orientam todas as atividades que envolvem o trânsito nas vias abertas à circulação uniformizando os conhecimentos e componentes. Para nós que convivemos com o trânsito difícil das cidades contemporâneas, pode parecer complicado imaginar que este problema já existia nas cidades do Império Romano. As primeiras restrições ao trânsito de que se tem conhecimento foram as determinadas por Júlio César, que proibiu o tráfego de veículos com rodas durante alguns períodos do dia. Além disso em Roma existia vias de mão única e estacionamentos fora da via para carroças (VASCONCELOS, 2017).

Ao final do século XIX, com a criação do automóvel e o aumento da circulação nas cidades, iniciam os primeiros problemas modernos de trânsito, que exigiu a criação de uma legislação de trânsito. Assim surgiu em Londres em 1868, o primeiro semáforo de que se tem notícia. Entretanto, foi no século XX que o trânsito generalizou-se como um problema urbano (VASCONCELOS, 2017).

No Brasil o primeiro código de trânsito foi criado em 1941, e desde de sua implantação a legislação vem sofrendo alterações com o objetivo de melhorar cada vez mais sua efetividade. Após 25 anos da criação do código de trânsito, foi criado o Código Nacional de Trânsito, em 1968 foi realizada a regulamentação do Código Nacional de Trânsito e por fim em 1997 foi criado o Código Brasileiro de Trânsito (CTB, 1977), por meio da lei 9.503 de 23/09/1997, que começou a vigorar em 22 de janeiro de 1998.

Atualmente o trânsito brasileiro é regulamentado pelo CTB, bem como das leis complementares e em especial as resoluções do CONTRAN que é o órgão

máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito (CZERWONKA, 2012).

No seu sentido mais amplo, o termo “lei” significa sempre ordenação através de regularidades. Todo condutor tem a obrigação de conhecer as leis de trânsito e o dever social de cumpri-las, e estará sujeito a multas e penalidades toda vez que transgredi-las.

De acordo com Gomes (2015), a maneira de legislar é injusta e também ilusória:

Além de injusta, imagina-se que é com essa interpretação que serão reduzidas as mortes no trânsito. E o governo ainda divulga isso como algo verdadeiro. Fabrica-se uma nova lei e acredita-se que ela faça mágica! O Poder Político (Executivo e Legislativo), no campo criminal, sempre se comporta como nossos ancestrais, que pintavam os bichos nas cavernas e acreditavam que, com isso, já detinham a posse desses animais. Publica-se uma nova lei no Diário Oficial (versão moderna das paredes das cavernas) e acredita-se que esse conjunto de palavras mal escritas e despoticamente interpretadas possa mudar a realidade!.

Ainda de acordo com o autor supracitado a história, bem como os números provam que os efeitos dessa cultura de leis mais severas surtem efeito apenas no primeiro momento de sua vigência. E com o passar do tempo, lamentavelmente os índices voltam a aumentar, demonstrando que esse tipo de regras para tentar diminuir os atritos no trânsito, não tem sucesso. Em contraponto a este autor a Opas (2019), diz que não há possibilidade de redução de mortes e lesões no trânsito, se as leis de trânsito relacionadas à direção sob efeitos do álcool, uso do cinto de segurança, limites de velocidade, capacetes e sistemas de retenção para crianças não forem cumpridas.

As leis de trânsito, tem como fundamentação a valorização da vida, bem como a preservação da saúde e do meio ambiente e para que averiguar o cumprimento das leis de trânsito foram criados os órgãos e entidades de trânsito. A aplicação efetiva da legislação inclui o estabelecimento, atualização regular e cumprimento de leis em níveis nacional, estadual e municipal que abordam os fatores de risco mencionados e também inclui a definição das penalidades apropriadas (OPAS, 2019).

Existe uma garantia constitucional que vem sendo usada de maneira negligente no âmbito do Direito de Trânsito, lembrando que existem três termos no

trânsito que a linha que os separa é muito fina: Negligência, Imprudência e Imperícia, e esses termos levam a atos bem parecidos.

A negligência implica em omissão ou falta de observação do dever, ou seja, aquele de agir de forma, prudente, não age com o cuidado exigido pela situação. Trata-se de negligência quando aquele que deveria tomar conta para que uma situação não ocorresse, não presta a atenção requerida e deixa acontecer (ATO SEGURO; 2018).

E no âmbito do Direito de trânsito essa negligência tem estimulado a impunidade, ou se não tem, existe essa sensação, mesmo com o empenho dos órgãos fiscalizadores, existe uma morosidade nos órgãos recursais, que estimula mesmo que inconscientemente o não cumprimento das regras expostas no CTBA garantia do contraditório e ampla defesa também esta assegurada na Resolução nº 149/2003 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Insta salientar, que o desconhecimento da imensa maioria dos pedestres e condutores a respeito dos direitos e das garantias que os mesmo possuem de acordo com a Constituição Federal e o Código de Trânsito Brasileiro os lançam numa espécie de buraco negro jurídico, pois *Dormientibus non succurit jus*, em bom português, o direito não socorre aos que dormem, o sábio Salomão citou que a vantagem do conhecimento é esta: a sabedoria preserva a vida de quem a possui. E à ausência desse conhecimento, os deixam a mercê da atuação estatal.

Assim, esta pesquisa busca sedimentar a doutrina acerca desse tema tão importante.

2. APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Da Constituição da Republica Federativa do Brasil

Capítulo I – Dos direitos e deveres individuais e coletivos

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

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

O texto constitucional acima descrito trata da lei em sentido estrito “estrito sensu”, Onde afirma que as obrigações, para ter efeito, devem ter cobertura de uma Lei seja ela complementar, ordinária, delegada ou medida provisória. Daí, temos logo abaixo da constituição o Código de Trânsito Brasileiro que traz uma forma geral as especificações para o cumprimento da lei, quando se trata de trânsito quanto à maneira que as leis e normas devem ser cumpridas. Com relação às Resoluções, estas são atos administrativos de caráter normativo. O Sistema Nacional de trânsito (SNT) possuem alguns órgãos que esclarecem, complementam e interpretam a legislação de trânsito, além de exercer, extraordinariamente, competência recursal.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN): coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo e é assessorado pelas Câmeras Temáticas que são órgãos técnicos integrados por especialistas, com o objetivo de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos de competência daquele colegiado, tratando ainda a nível estadual de órgão normativo o SNT é composto pelo CETRAN e CONTRADIF, este último, no Distrito Federal.

Quando se tem conhecimento da quantidade e dos valores das multas aplicadas, no primeiro momento pode se ter um conceito errôneo sobre o verdadeiro objetivo da aplicação das leis, normas e resoluções do CONTRAN, porém quando se analisa mais de perto, percebe – se que não se trata de arrecadação de fundos para o estado ou nem punição de condutores que cometem infrações de trânsito, no entanto, visa sim garantir a integridade física do cidadão, protegendo assim o bem maior tutelado que é a vida.

De acordo com o Codigo Brasileiro de Trânsito (1997):

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

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

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

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

A afirmação de que o principal objetivo do CTB é a preservação da vida e não arrecadação de fundos, se fortalece quando se tem acesso ao conhecimento da existência dos órgãos recursais, como supracitado. Todo órgão ou entidade executiva possui uma Junta Administrativa de Recursos de Infração (JARI), que é independente e possui regimento próprio, este órgão tem por finalidade verificar se a penalidade aplicada ao motorista está coerente e caso não esteja invalidar a infração afirmando o não cometimento da mesma.

Assim, após o resultado do julgamento do recurso pelas JARI, tanto o órgão que aplicou autuação, como o condutor do veículo podem recorrer em segunda instância, se tratar de órgão estadual ou municipal, os recursos em segunda instância devem ser impetrados no Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRADIF), caso seja em órgão federal, a responsabilidade de julgar este recurso será do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Foi exposto sobre os órgãos normativos, a seguir abordaremos os órgãos executivos de trânsito que completam o elo.

2.1 Execução das leis/normas de trânsito

A execução das normas de trânsito é designada aos órgãos executivos, a seguir serão descritas as respectivas atribuições de cada órgão.

O DENATRAN – trata-se do Departamento Nacional de Trânsito e é o órgão máximo executivo de trânsito no país. O DENATRAN, possui autonomia administrativa e técnica com jurisdição nacional, controla o registro de todos os veículos, é o responsável pela emissão do Registro Nacional de Veículo (RENAVAM). O RENAVAM é uma espécie de RG ou CPF, ele permite saber todo o histórico, desde sua fabricação até o dia de seu descarte, armazena todas as

informações do veículo como características, multas, emplacamento, licenciamento, mudanças de proprietários, furtos e etc.

Todas as informações do renavam são armazenadas em outro órgão executivo, o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), e como próprio nome já demonstra, o DETRAN atua a nível estadual mediante as delegações do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), tais como: Registrar e licenciar veículos automotores, inclusive ciclomotores e elétricos; executar fiscalização de trânsito quanto a documentação de veículos e seus condutores; Fiscalizar e controlar o processo de formação de condutores; além de expedir e cassar a licença de aprendizagem, a permissão para dirigir e por fim a carteira nacional de habilitação (CNH).

Além dos órgãos executivos de trânsito, o CTB (1997), em seu artigo 21 faz menção dos órgãos executivos rodoviários, no qual se enquadram o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNIT), a nível federal e a nível estadual o Departamento de Estradas de Rodagem (DER). É importante deixar bem esclarecido que os conceitos básicos que envolvem a aplicação das normas de trânsito, bem como as ações e medidas para aplicação destas normas pelos órgãos supracitados, que visam garantir a preservação da vida, da ordem, do meio ambiente através da atividade de trânsito.

Existem também os órgãos fiscalizadores que como o próprio nome sugere, são órgãos encarregados da fiscalização de trânsito em sua respectiva circunscrição, no âmbito federal a Polícia Rodoviária Federal (PRF), que cumpre e faz cumprir a legislação e as normas de trânsito no âmbito de suas atribuições, efetua levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas.

Além das responsabilidades já citadas também é de responsabilidade da PRF implementar as medidas da política nacional de segurança e educação de trânsito. Nos estados esse papel é cumprido pela Polícia Militar (PM), o artigo 23 do CTB (1997), ainda afirma que os municípios podem fazer convênios com a PM, dando-lhe jurisdição sobre as vias municipais. Além disso, os municípios possuem liberdade para criar os órgãos normativos, executivos e também fiscalizadores com livre atuação em sua respectiva circunscrição.

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

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

Em suma, os órgãos executivos e fiscalizadores objetivam fazer com que as normas de trânsito sejam cumpridas, visando a preservação da vida e redução de danos.

3. POSSÍVEIS VARIÁVEIS ENVOLVIDAS NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Dentre os inúmeros problemas encontrados, atualmente, o trânsito urbano pode ser citado como crítico. Isso se deve ao uso intenso do transporte individual, automóvel, que gera congestionamentos, atrasos, poluição e acidentes. E como fator agravante a conduta e velocidade irregular praticadas por grande parte dos motociclistas, provoca assim, o aumento o número de ocorrências de acidentes graves, pela desproteção inerente a este tipo de transporte. O estresse causado pelo trânsito afeta todos os cidadãos diariamente, sendo o acidente de trânsito a consequência mais crítica. Muitas pessoas perdem suas vidas, são mutiladas ou feridas nestes deslocamentos que deveriam ser saudáveis, realizados com segurança e conforto (SIMÕES; SIMÕES, 2014).

A questão do trânsito é um problema social, a pressa e a aceleração a que as pessoas estão submetidas devido às novas tecnologias, tem tido impacto no cotidiano e também nas atitudes dos indivíduos frente ao trânsito. Essas variáveis tem sido pouco estudadas, embora a sociedade já demande por conhecimentos mais sistematizados nesta área. Há ainda muita ambivalência quanto ao que é certo ou errado em termos de direitos e deveres de cada um e, quanto às regulamentações pertinentes (DE OLIVEIRA *et al.*, 2015).

A maior parte das pessoas já teve algum ou vários parentes ferido ou mortos devido a um acidente de trânsito, enfrentam dificuldades para atravessar as ruas como pedestres, para andar de bicicleta e para estacionar. O trânsito para além de um problema técnico é também um problema social e político diretamente ligado as características de nossa sociedade. Portanto, para entender o trânsito não basta discutir os problemas do cotidiano, é necessário também perceber como o trânsito se forma, como as pessoas participam dele e quais são seus interesses e necessidades (VASCONCELOS, 2017).

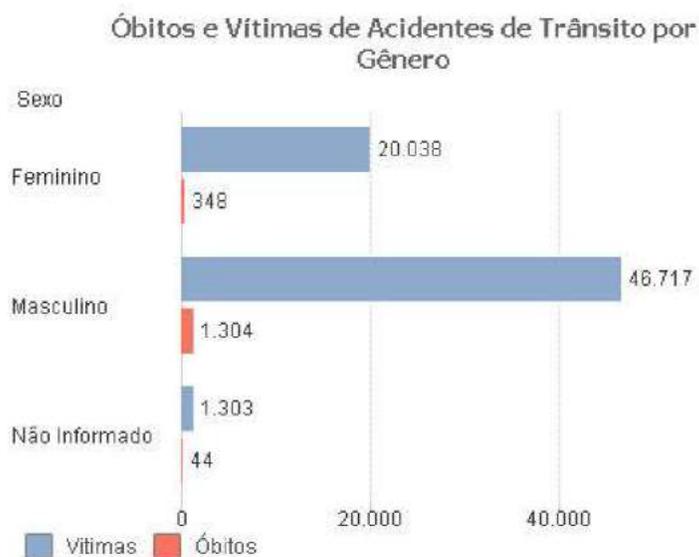
Os conflitos de circulação dificultam o melhoramento do trânsito. Um exemplo de conflito de trânsito é o da faixa de pedestre que aumenta a segurança do pedestre, mas dificulta a fluidez do trânsito, entrando em conflito com o desejo do motorista que é chegar ao seu destino o mais rápido possível (VASCONCELOS, 2017).

Além dos conflitos de circulação, há também outros agravantes como o interesse do usuário que muda conforme troca seu meio de deslocamento. Outro fator é o de que em nossa sociedade o motorista acredita que tem mais direito a circulação que os demais participantes do trânsito, refletindo as características autoritárias de nossa sociedade, à falta de consciëntização sobre os direitos do cidadão fazendo com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência (VASCONCELOS, 2017).

3.1 Estatísticas de acidentes de trânsito com vítimas e óbitos

Objetivando correlacionar os dados estatísticos do DETRAN de Goiás com a efetividade da legislação de trânsito quanto a problemática de acidentes e riscos, foram comparados dados estatístico dos anos de 2011, 2012 e 2013, analisando as variáveis de gênero, faixa etária e natureza do acidente. Estes dados estão disponíveis no site do DETRAN de Goiás. Infelizmente não foi possível fazer uma correlação de estatísticas mais rescentes, pois o último ano que consta na base de dados DETRAN é o ano de 2013.

Gráfico 1- Estatísticas de acidentes de trânsito por gênero no ano de 2011.



Fonte: DETRAN, 2019.

Gráfico 2 - Estatísticas de acidentes de trânsito por faixa etária no ano de 2011.



Fonte: DETRAN, 2019.

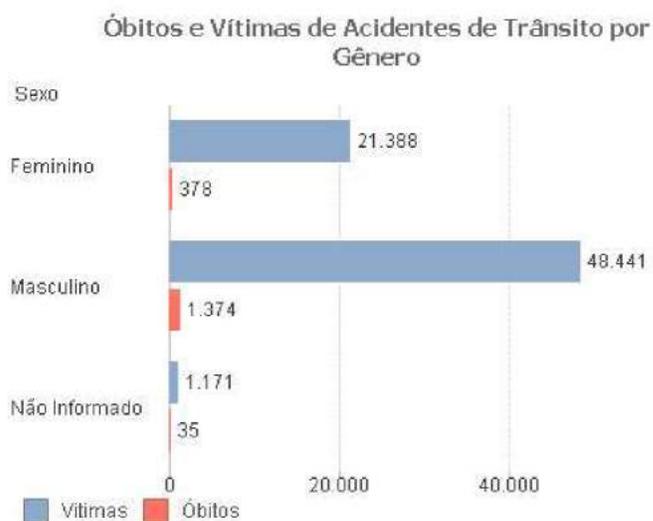
Gráfico 3 - Estatísticas de acidentes de trânsito por natureza no ano de 2011.



Fonte: DETRAN, 2019.

No ano de 2011, foram registrados 68.058 acidentes de trânsito com vítimas e 1695 acidentes com óbitos. Mais da metade dos acidentes tanto aqueles com vítimas, com os com óbito foram cometidos por homens. A maior incidência de acidentes ocorreu na faixa etária dos 20 aos 29 anos de idade e teve como natureza a colisão.

Gráfico 4 - Estatísticas de acidentes de trânsito por gênero no ano de 2012.



Fonte: DETRAN, 2019.

Gráfico 5 - Estatísticas de acidentes de trânsito por faixa etária no ano de 2012.



Fonte: DETRAN, 2019.

Gráfico 6 - Estatísticas de acidentes de trânsito por natureza no ano de 2012.



Fonte: DETRAN, 2019.

Em 2012 foram registrados 71.000 acidentes de trânsito com vítimas um aumento de quase 3.000 casos em relação ao ano anterior, e um aumento de quase 100 mortes, sendo registrados 1787 óbitos. Novamente os acidentes em sua maior parte esmagadora estavam relacionadas ao sexo masculino, faixa etária dos 20 aos 29 anos e por natureza tinham a colisão.

Gráfico 7 - Estatísticas de acidentes de trânsito por gênero no ano de 2013.



Fonte: DETRAN, 2019.

Gráfico 8 - Estatísticas de acidentes de trânsito por gênero no ano de 2013.



Fonte: DETRAN, 2019.

Gráfico 9 - Estatísticas de acidentes de trânsito por natureza no ano de 2013.

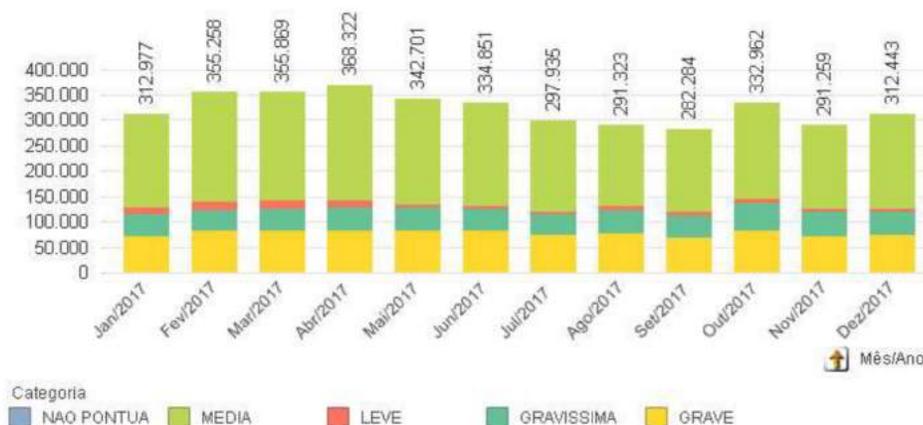


Fonte: DETRAN, 2019.

Em 2013 foram registrados 34.751 acidentes de trânsito com vítimas e 1061 acidentes com óbitos. Houve uma redução significativa tanto no número de acidentes quanto no número de óbitos em relação aos dois anos anteriores. Porém

as variáveis mais significativas permaneceram sendo genero masculino, idade dos 20 aos 29 anos e acidentes por colisão.

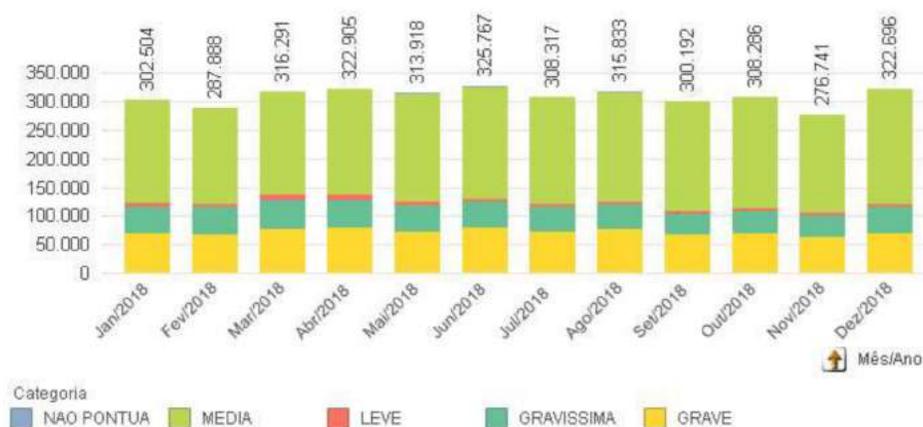
Gráfico 10 - Estatísticas de multas de trânsito ocorridas no ano de 2017.



Fonte: DETRAN, 2019.

Em 2017 foram aplicadas um total de 3.878.184 multas, ao observar o gráfico é possível perceber que a maior parte das multas são de natureza primeiramente media e em Segundo lugar grave, em terceiro lugar vem as multas gravíssimas e por ultimo as de natureza leve. Cerca de 39% dessas multas, de acordo com o DETRAN, são por transitar em velocidade de até 20% a mais que a máxima permitida, o Segundo maior motivo (14%) é por não ligar os faróis nas rodovias.

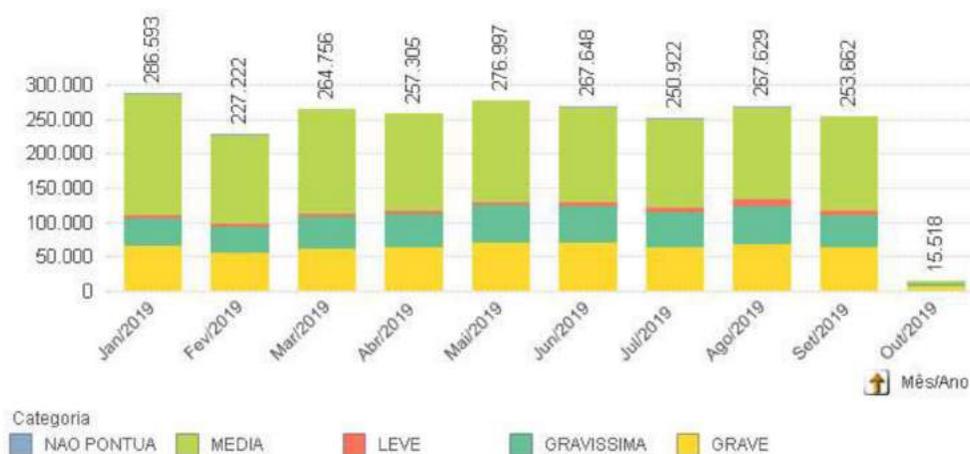
Gráfico 11 - Estatísticas de multas de trânsito ocorridas no ano de 2018.



Fonte: DETRAN, 2019.

Em 2018 foram registradas 3.701.338 multas, cerca de 176.846 multas menos que no ano anterior. Novamente a principal natureza das multas foi em primeiro lugar media, em Segundo grave e terceiro lugar gravíssima. O principal motivo das multas também foi o mesmo de 2017, transitar em velocidade até 20% maior a permitida representando 49% das multas. Desta vez o Segundo maior motivo de multas (9%), também foi o excesso de velocidade, sendo este até 50% superior a máxima permitida.

Gráfico 12 - Estatísticas de multas de trânsito ocorridas no ano de 2019.



Fonte: DETRAN, 2019.

Ao comparar os meses de janeiro à setembro de 2019, com o mesmo período do ano dos anos anteriores (2017 e 2018), é possível perceber que até o momento houve redução no número de multas aplicadas. A principal natureza das multas e os dois principais motivos das multas entretanto permanecem o mesmo do ano de 2018.

4. AS INFRAÇÕES E PENALIDADES

No ápice deste trabalho, porque as penalidades são o resultado de acordo com a gravidade e condição de reincidência ou não do infrator, quando a infração por leve ou média e não sendo o infrator reincidente na mesma infração nos últimos 12 meses, poderá receber uma advertência por escrito de acordo com o entendimento da autoridade, se for esta é a providencia mais educativa. As infrações punidas com multas, ou seja, pagamento em pecúnia, e se classificam em leve, média, grave e gravíssima, e além do valor em espécie o condutor multado tem pontos acrescidos em sua CNH, que são três, quatro, cinco e sete pontos respectivamente, podendo chegar até dezenove.

A receita arrecadada com a cobrança de multas será aplicada em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento fiscalização e educação de trânsito. Lamentavelmente o parágrafo único do artigo 320 vai destinar apenas cinco por cento do valor arrecadado para ser depositado no fundo de âmbito nacional para segurança e educação do trânsito, os noventa e cinco por cento ficará a cargo do órgão que efetuou a multa, será que realmente essa verba toda é aplicada corretamente?

Porquanto, evidencia-se uma reflexão sobre a administração dessa verba em tempos de combate a corrupção onde um magistrado virou ministro sob justificativa por mérito de seu trabalho de contra a corrupção. A pontuação relativa à infração prevalece por 12 meses, independentemente de o recurso ter sido julgado ou não. Quando esse condutor atingir a contagem de 20 (vinte) pontos em sua CNH, automaticamente terá o seu direito de dirigir suspenso por um período que pode variar de seis meses a dois anos, a depender da reincidência; existem algumas infrações que levam a suspensão do direito de dirigir automaticamente, como por exemplo, dirigir sob a influência de álcool, ou dirigir ameaçando pedestres que estejam atravessando a via pública, como está disposto nos artigos 165 e 170 do CTB respectivamente.

A CNH será devolvida a seu titular imediatamente após o cumprimento da penalidade e a frequência no curso de reciclagem, desta forma, a suspensão é a perda temporária do direito de dirigir.

Tratando ainda de penalidade, o Legislador entende que o veículo apreendido será recolhido ao depósito público com ônus total do seu proprietário, ou seja, o

cidadão que tiver seu veículo apreendido deverá quitar o guincho, bem como a diária do pátio, e o mesmo não pode possuir nenhuma dívida, tais como atraso de IPVA, multas, seguros, etc. e isso deve ser feito em até 60 dias, porque após esse prazo os veículos são levados à hasta pública. Nesse ponto, com relação ao veículo, a responsabilidade de mantê-lo e utilizá-lo adequadamente, é única e exclusivamente do condutor.

Em uma boa observação, nota-se que tanto a via como o veículo formam algo estático, não se movimentam sozinhos, não oferecem perigo e nem tão pouco causam acidentes. As vias e os Veículos são de extrema importante desde a época do império Romano, as estradas contribuíram muito para a expansão do mesmo, mas da forma como são utilizados pelo homem podem tornar-se perigosos apesar de necessários e úteis.

Quando o sujeito estiver cumprindo suspensão de dirigir e for flagrado conduzindo qualquer veículo ou mesmo ser reincidente no prazo de doze meses em algumas infrações como, por exemplo, dirigir com CHN diferente da categoria do veículo conduzido, terá sua CNH cassada, também é motivo de cassação se o indivíduo for condenado judicialmente por crime de trânsito. E no caso de cassação o condutor só poderá reabrir o processo de CNH após dois anos da cassação. Outro documento que pode ser cassado é a Permissão para Dirigir que é a primeira habilitação com validade de um ano, isso pode acontecer se esse condutor cometer uma infração de natureza grave ou gravíssima, ou duas infrações de natureza média, contudo, esse condutor penalizado poderá reabrir o processo a qualquer momento, pleiteando nova permissão.

É de se destacar a punição ao infrator é ainda a principal “arma de combate” tendo em vista que as pessoas devem entender a importância de obedecer às leis de trânsito e não apenas cumprir. Nas palavras de Gomes (2014, s/p):

A emergência, com frequência, aparece na justificação do poder punitivo ou do seu incremento. Desde a antiguidade. Para aplacar o medo e o pânico gerados pelo delito, muitos governantes, tomados pela “paixão”, invocam a emergência para a prática de todo tipo de atrocidade contra o inimigo de cada momento.

Neste trabalho, o inimigo apresentado é a violência no trânsito e essa maneira de legislar demonstra a tendência imediatista de nosso governo, o qual

prefere uma resposta rápida do que uma resposta eficaz em que o resultado só virá um pouco mais à frente. Uma informação lamentável, infelizmente verdadeira, pessoas que tiveram suas CNH suspensas, ao término do período de suspensão, devem fazer um curso de reciclagem para reaver a sua CNH, e elas chegam no curso de reciclagem simplesmente dirigindo como se nada tivesse acontecido.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Seria interessante que houvessem dados mais recentes sobre acidentes de trânsito com vítimas e mortes. Entretanto os gráficos dos anos de 2011, 2012 e 2013 demonstram que a maior preocupação deve estar voltada para homens na faixa etária dos 20 aos 29 anos de idade, contrariando o senso comum de que a maior causa de acidentes ocorre por parte das mulheres.

De acordo com o Infosiga SP, que recebe e apura dados baseados nos boletins e registros da Polícia Civil (RDOs) e da Polícia Rodoviária Federal no estado de São Paulo, em 2017 apenas 6,4% dos condutores envolvidos nesse tipo de acidente foram do sexo feminino, contra 93,1% do sexo masculino. De acordo com Sílvia Lisboa, coordenadora do Movimento Paulista de Segurança no Trânsito, os homens são estimulados a ser mais agressivos e competitivos, já as mulheres têm um senso mais empático e cuidadoso, e isso reflete no comportamento de ambos ao volante (G1, 2018).

Quanto a análise das estatísticas de multas é possível perceber que o número de multas tem decrescido nos últimos 3 anos, sugerindo que a atual legislação de trânsito tem sido efetiva quanto tem sido efetiva na redução do número de infrações e na problemática de amenizar acidentes e riscos, objeto central dessa pesquisa.

Os principais motivos de multas nos últimos três anos, bem como as estatísticas de acidentes com vítimas e óbitos analisadas, são devido a imprudência dos motoristas. Percebe-se portanto a necessidade de conscientizar os motoristas à cerca da importância de respeitar as leis de trânsito. De acordo URRUTH (2014), o mais importante meio para reduzir o número assustador de mortes e lesões em acidentes é a educação para o trânsito. Por meio de uma formação cidadã baseada no respeito à vida e em conhecimentos sobre ciência e legislação pode-se reduzir significativamente a incidência de conflitos e acidentes de trânsito.

Diante do exposto sugere-se então que os órgãos competentes analisem a possibilidade de realizar um maior investimento em educação para o trânsito no ensino médio e faculdades, haja visto que o maior número de acidentes ocorre entre 20 e 29 anos.

Outra sugestão é a de que sejam realizados mais estudos à respeito do tema e que haja a palavra “dolo” no CTB visto que houve dificuldades para se encontrar

artigos relacionados à temática, porque em legislação de trânsito so existe homicídio culposo e lesão corporal culposa.

Por fim, é possível concluir, que para que as leis de trânsito atinjam seus objetivos, é fundamental que pedestres e motoristas respeitem a legislação e percebam esta como aliada e não como inimiga ou um simples objeto de arrecadação de fundos para o estado.

REFERÊNCIAS

ATO SEGURO (Brasil). Negligência, Imprudência e Imperícia. 2012. Disponível em: <<https://atoseguro.blogspot.com/2018/02/negligencia-imprudencia-e-impericia.html>>. Acesso em: 08 set. 2019. ALMEIDA SOBRINHO, J. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2012, 728 p.

ALVES, C. A.; GOMES, J. O. Contribuições da psicologia do trânsito: considerações sobre educação para o trânsito e formação profissional. **Revista Científica da FAMINAS**, v. 10, n. 3, 2016.

BRASIL. ORGANIZAÇÃO PANAMERICANA DE SAÚDE (OPAS). **Folha informativa: Acidentes de trânsito**. 2019. Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-trnsito-folha-informativa&Itemid=779. Acesso em: 05 out. 2019.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. **Lei N. ° 9.503, de 23 de setembro de 1997**. 2003.

CZERWONKA, Mariana. **Legislação de Trânsito**. 2012. Disponível em: <https://portaldotrnsito.com.br/noticias/legislacao-de-trnsito/>. Acesso em: 05 out. 2019.

DETRAN. **Estatísticas de multas de trânsito**. Brasil. 2019. Disponível em: <http://inside.detran.go.gov.br/multa/index.htm>. Acesso em: 05 out. 2019.

DETRAN. **Estatísticas de acidentes de trânsito**. Brasil. 2019. Disponível em: <http://inside.detran.go.gov.br/multa/index.htm>. Acesso em: 05 out. 2019.

G1. **Mulheres ao volante: estatísticas indicam que elas dirigem melhor**. 2018. Disponível em: <https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2018/09/mulheres-ao-volante-estatisticas-indicam-que-elas-dirigem-melhor.html>. Acesso em: 05 out. 2019.

GOMES, Luiz Flávio. **Leis penais emergenciais**. Instituto Avante Brasil. 2014. Disponível em: http://www.adepolrj.com.br/adepol/noticia_dinamica.asp?id=15076. Acesso em: 05 out. 2019.

GOMES, Ordelli SAVEDRA. **Código de Trânsito Brasileiro: Comentado e Legislação Complementar**. 6. ed. Juruá 2005.

MARÍN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, p. 7-21, 2000.

MALTA, D. C., et al. (2014). Consumo de bebidas alcoólicas e direção de veículos, balanço da lei seca, Brasil 2007 a 2013. **Revista de Saúde Pública**, 48(4), 692-966.

OLIVEIRA, Gislene Farias de. *et al.* Psicologia do trânsito: uma revisão sistemática. **Cadernos de Cultura e Ciência**, v. 13, n. 2, p. 124-145, 2015.

PAIXÃO, Lúcia Maria Miana Mattos et al. Acidentes de trânsito em Belo Horizonte: o que revelam três diferentes fontes de informações, 2008 a 2010. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 18, p. 108-122, 2015.

SIMÕES, Fernanda; SIMÕES, Eliane. **Sistema viário e trânsito urbano**. São Paulo: Série de Cadernos, 2014.

URRUTH, Henrique Goulart da Silva. **Física e segurança no trânsito**: um curso de física e educação para o trânsito para jovens e adultos. 2014.

VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 2017.