

HAILTON PATRICK MEIRA ARAÚJO

**CRIMES DE TRÂNSITO: A SUBSTITUIÇÃO DE PENA PRIVATIVA DE
LIBERDADE POR PENA RESTRITIVA DE DIREITOS**

CURSO DE DIREITO – UniEVANGÉLICA

2018

HAILTON PATRICK MEIRA ARAÚJO

**CRIMES DE TRÂNSITO: A SUBSTITUIÇÃO DE PENA PRIVATIVA DE
LIBERDADE POR PENA RESTRITIVA DE DIREITOS**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de
Curso da UniEvangélica, como exigência parcial
para a obtenção do grau de bacharel em Direito,
sob a orientação do Professor Leonardo Rodrigues
de Souza.

ANÁPOLIS – 2018

HAILTON PATRICK MEIRA ARAÚJO

**CRIMES DE TRÂNSITO: SUBSTITUIÇÃO DE PENA PRIVATIVA DE
LIBERDADE POR PENA RESTRITIVA DE DIREITO**

Anápolis, ____ de _____ de 2018.

Banca Examinadora

RESUMO

A presente monografia tem por objetivo estudar os crimes de trânsito e a substituição das penas privativas de liberdade pelas penas restritivas de direito à luz da legislação vigente. A metodologia utilizada é a de compilação bibliográfica e estudo de contribuições de diversos autores sobre o assunto em questão, assim como posicionamento jurisprudencial dos tribunais de superposição. Está dividida didaticamente em três capítulos. Inicialmente, destaca-se a conceituação de crime de trânsito e suas previsões legais bem como os procedimentos do processo judicial. O segundo capítulo ocupa-se em analisar a evolução das leis para tentar inibir infrações e crimes cometidos na direção veicular desde a promulgação do código de trânsito brasileiro até os tempos atuais compilando posicionamento jurisprudencial e doutrinário dentro do presente estudo. Por fim o terceiro capítulo traz mensurações e quantificações dos crimes cometidos no trânsito a curto prazo assim como a substituição de penas privativas de liberdade por restritivas de direito.

Palavras-chaves: Crimes de Trânsito. Penas. Processo Penal. Lei Seca. Evolução. Aplicabilidade.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
CAPÍTULO I – CRIMES DE TRÂNSITO CONCEITO E PROCEDIMENTOS LEGAIS.	03
1.1 Conceitos dos crimes de trânsito e previsão legal..	03
1.2 Procedimentos do Processo Judicial Criminal.....	06
1.3. Condenações de Detenção ou Multa	09
CAPÍTULO II – A EVOLUÇÃO DAS LEIS PARA INIBIR INFRAÇÕES E CRIMES DE TRÂNSITO	12
2.1 Infrações que Preveem Penalidade de Crimes de Trânsito na Lei 9.503/1997 ...	12
2.2 A Evolução da Lei Seca	17
2.3 Mudanças até a implementação da Lei 13.281/2016	19
CAPÍTULO III – A APLICAÇÃO DA LEI 13.281/2016	21
3.1 A evolução das Leis de Crimes de Trânsito a curto prazo	21
3.2 A Avaliação do apenado para definição da pena	23
3.3 A substituição da pena privativa de liberdade por restritiva de direito	24
CONCLUSÃO	27
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	28

INTRODUÇÃO

O presente trabalho monográfico tem a ideia central de analisar os crimes de trânsito e a substituição da pena privativa de liberdade pelas penas restritivas de direito, sob a égide da legislação brasileira.

Enfatizam-se pesquisas realizadas, por meio de compilação bibliográfica, bem como jurisprudências e normas do sistema jurídico brasileiro. Assim sendo, pondera-se que, este trabalho foi sistematizado de forma didática, em três partes.

O primeiro capítulo fomenta os conceitos e procedimentos em caso de crimes de trânsito previstos em Lei pátria, bem como elucida o procedimento judicial criminal para os infratores, trazendo ao fim as condenações de detenção ou multa.

O segundo capítulo demonstra a evolução das leis afim de inibir as infrações e crimes de trânsito, assim como a chegada do Código de Trânsito Brasileiro em 1997. A evolução da “Lei seca” para coibir a prática delituosa de dirigir após o consumo de bebidas alcoólicas e mudanças evolutivas até a implementação da Lei 13.281/2016.

Por fim, o terceiro capítulo analisa aplicação de fato da Lei 13.281/2016 mensurando e quantificando os crimes de trânsito a curto prazo. Também a avaliação legal do apenado para definição da pena em casos de crimes de trânsito. Analisando então o dispositivo trazido pela lei de substituição de penas privativas de liberdade por penas restritivas de direito.

A pesquisa desenvolvida espera colaborar, mesmo que de forma modesta, para a melhor compreensão da questão planteada, indicando observações

emergentes de fontes secundárias, tais como posições doutrinárias e jurisprudenciais relevantes, a fim de serem aplicadas quando do confronto judicial com o tema em relação ao caso concreto.

CAPÍTULO I – CRIME DE TRÂNSITO: CONCEITO E PROCEDIMENTOS LEGAIS

Em se tratando de segurança no trânsito, é notório que o Brasil há muito tempo não oferece tais condições, bem como nossa legislação de trânsito vigente não se mostra suficiente ao prevenir e reprimir os abusos e até crimes cometidos por condutores. Tais crimes são tratados pelo código brasileiro como culposos, apesar de ter penas mais severas que as cominadas pelo Código Penal, não atende exclusivamente a função penal, apesar de previsão legal não há cumprimento de pena privativa de liberdade nos casos de crimes que preveem essa penalidade.

Damásio de Jesus (2009), ao relatar sobre crimes de trânsito traz uma visão sobre o risco de perigo e suas variáveis: Perigo individual e coletivo também atual, iminente e futuro. Mostrando assim a complexidade de um crime como relata o mesmo autor de maneira concreta e abstrata mostrando a necessidade de imergir neste assunto para melhor entendê-lo. Quando tem uma especificidade como é o caso do crime de trânsito, nunca se faz o bastante esmiuçar as entrelinhas presentes tanto no Código de Trânsito Brasileiro quanto as atribuições previstas também no Código Penal e Código de Processo Penal. Assim feito é possível definir a punição do motorista infrator, seja ela infração ou crime de trânsito

1.1 Conceito dos crimes de trânsito e previsão legal

Por não haver um conceito de forma explícita no atual Código Penal vigente, a necessidade de recorrer a doutrina se faz evidente para a aclarar o entendimento do que é o crime, assim como podemos citar: “Crime é uma conduta

(ação ou omissão contrária ao Direito), a que a lei atribui uma pena” (PIMENTEL, 1983, p. 2).

Há, porém, no Decreto-Lei nº 3.914 de 9 de dezembro de 1941, de introdução do Código Penal um conceito de crime em seu primeiro artigo: “Art. 1º Considera-se crime a infração penal que a lei comina pena de reclusão ou detenção, quer isoladamente, quer alternativa ou cumulativamente com a pena de multa; [...]” (BRASIL, 1941, *online*)

Os Crimes de trânsito então são condutas que vão contra previsão legal explícitas no Código de trânsito Brasileiro assim como em suas leis complementares vigentes, ou seja, crimes cometidos na direção de veículos automotores previstos na Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997.

Se faz necessário ressaltar a diferença entre crimes de trânsito e crimes no trânsito, o segundo se trata de um crime que não tem previsão legal especificada no Código de Trânsito Brasileiro que foi cometido tendo o trânsito como um mero ambiente, não sendo o fato de transitar a origem do ato delituoso. Não há conexão alguma ao fato de aquele que comete o delito ser condutor de veículo automotor. Portanto não se confunde com crimes de trânsito, pois este tem sua materialidade através dos instrumentos e participes do trânsito, ou seja, determinado crime de trânsito não teria a possibilidade de acontecer se não estiver único e exclusivamente no trânsito. Com esse entendimento podemos correlacionar: “Crimes como infanticídio, corrupção passiva, peculato e abuso de autoridade são condutas que, além da ação em si, exigem uma condição especial das pessoas que os praticam, por exemplo, a mãe em estado puerperal no infanticídio ou a condição de funcionário público nos demais casos citados.” (SOBRINHO, 2012, P. 660)

O Código de Trânsito Brasileiro traz as disposições gerais e os crimes em espécie, este primeiro está elencado pelo Art. 291 onde vemos que aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, que também são definidos pelo código, aplicam as normas gerais tanto do Código Penal quanto o Código de Processo Penal no caso de o Capítulo XIX não dispuser de modo diverso assim como na Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995 – Lei dos Juizados Especiais Cíveis e criminais - no que couber.

Elencado no art. 298 do Código de Trânsito Brasileiro estão também as situações em que o crime de trânsito será agravado: Com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros. Utilizando o veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas. Sem possuir documentação necessária para dirigir com ela vencida ou diferente da categoria da do veículo. Quando a profissão ou atividade exigir cuidados profissionais com transporte de passageiros ou de cargas (motorista profissional), utilizando veículos que tenham suas características modificadas ao ponto de comprometer a segurança, funcionamento e limite de velocidade conforme especificações de fabricante. E por fim sobre a faixa de trânsito temporária ou permanente destinada a passagem de pedestres.

É possível concluir não haver subjetividade quanto aos crimes de trânsito uma vez que encontrará todas as condutas que são consideradas infrações e crimes de trânsito e as respectivas punições na legislação de trânsito vigente. FRAGOSO, 1995, P 144) define o conceito formal crime como uma conduta contrária ao Direito, a que lhe atribui pena. Prezando assim pelo princípio da anterioridade.

Vale lembrar que o crime a ser imputado ao condutor deve estar disposto no Código de Trânsito brasileiro por se tratar de crime específico e o próprio Código Penal em seu primeiro artigo já reforça que não haverá crime sem que a lei anterior o defina como crime e também não há pena sem cominação legal. Trata-se do princípio da reserva legal.

Para que o crime de fato tenha todas garantias do direito penal é necessário que a lei penal correspondente ao fato seja anterior ao mesmo. Também é preciso que a lei esteja escrita versando ai sua legalidade. Não menos importante deve também haver o caráter estrito da lei penal impedindo o prejuízo ao réu.

Há na lei previsão de infrações civis e administrativas, punidos pelos órgãos de trânsito através das multas e penalidades como apreensão do veículo, suspensão do direito de dirigir dentre outras descritas especificadamente para cada infração cometida. Ao destaque deste estudo temos também infrações penais onde o infrator não será apenas autuado pelo órgão de trânsito, mas também sofrerá um processo judicial criminal.

1.2 Procedimentos do Processo Judicial Criminal

Aos crimes praticados na direção veículos automotores serão aplicados as normas gerais do Código Penal e Código de Processo penal e também da Lei sobre Juizados especiais Criminais caso não esteja disponível em forma de diversa no Código de Trânsito Brasileiro.

Quase todos delitos cometidos no trânsito são de competência dos Juizados especiais Criminais, pois a maioria dos crimes de trânsito tem menor potencial ofensivo e como versa art. 394, III do Código de Processo Penal, que fora reformado em 2008; Tais crimes deverão ser julgados pelo rito sumaríssimo.

Dentre as possibilidades de crimes praticados na direção veicular, sete deles são de menor potencial ofensivo; Omissão de socorro, fuga do local do acidente, violação de suspensão ou proibição para dirigir, dirigir sem permissão ou habilitação, Entregar veículo para pessoa não habilitada, direção perigosa e inovar de forma fraudulenta o local de acidente com vítima. Estes crimes são considerados de menor potencial ofensivo por não cominar pena máxima superior a 2 anos, conforme versa o Art. 61 da Lei 9099/95.

Já os demais crimes; Homicídio culposo na direção de veículo automotor, lesão corporal culposa agravada na direção de veículo automotor, dirigir veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada por influência de álcool ou outra substância psicoativa e participar de rchas ou corrida por espírito de emulação são de competência do juízo comum ou seja, pelo rito sumário, por terem pena máxima cominada superior a 2 anos.

Houve controvérsias sobre a competência de juízo do rito sumaríssimo e sumario para crimes de trânsito onde era considerado crime de menor potencial ofensivo somente aqueles crimes que a pena máxima cominada não fosse superior a um ano, mas após mudança do Art. 61 da Lei 9099/95 dada pela Lei 11313/06 o crime de menor potencial ofensivo deveria ter pena máxima cominada superior a 2 anos.

Alguns crimes anteriormente a lei 12971/14 eram classificados como crime de menor potencial ofensivo mas, após a lei ouve a alteração por exemplo a

lei seca e aos rachas, ambos crimes com incidência recorrente e pena branda que atualmente não fazem mais parte do rito sumaríssimo. Havia no entanto a necessidade de representação do ofendido que gerava situação inconveniente. Damásio de Jesus (2009) salientava: “Essa interpretação conduzia a uma situação de inconveniência, exigindo-se, no crime de “competição não autorizada” (art. 308), representação do ofendido. Tratando-se de crime contra a incolumidade pública, dificilmente haveria processo, tendo em vista a incrível necessidade de representação de um dos assistentes do “racha ou transeunte, passageiro etc, expostos a perigo de dano”

Crimes como esses não poderiam continuar sendo julgados pelo tribunal especial criminal que visa dar celeridade ao processo, porém crimes como esse precisam de uma apuração mais aprofundada a fim de identificar fatores para definição de culpabilidade e penalidade não se prendendo unicamente no fato de resolução rápida do mérito. Claudio Brandão (2001, p. 143) diz que a culpabilidade consiste num juízo que reprova o autor de um fato típico e antijurídico, quando é verificada a imputabilidade e a consciência de antijuricidade.

Todos os crimes de trânsito julgados pelo rito ordinário e sumário ou seja aqueles que não se encaixam no juizado especial criminal, não terão o agente direito às medidas despenalizadoras, ou seja, afasta a punibilidade do acusado.

No caso de concurso de crimes de menor potencial ofensivo quando praticados em concurso com delitos comuns, ambos serão julgados pelo rito sumário. Há também de ser observado durante o procedimento que no caso de concurso material de crimes ou crime continuado conforme Art. 71 do Código Penal, caso em que a pena poderá aumentar em até 3 vezes conforme parágrafo único do mesmo artigo, pois caso o resultado da pena seja maior que dois anos abstratamente, não será julgado pelo juizado, tendo então competência para tal o Juízo comum. Neste caso no rito ordinário ou sumário dependendo da pena.

Entretanto é absolutamente possível o julgamento no Juizado Especial Criminal os casos de crimes continuados e simples uma vez que não seria possível aferir pena-base antes do julgamento da lide mesmo nos casos de aumento de dois terços da pena o mesmo não seria superior a dois anos.

A Lei 11313/2006 alterou dispositivos da lei 9099/95 reconhecendo assim a possibilidade de conexão entre os delitos de pequeno potencial ofensivo com os crimes comuns destacando a competência para o julgamento de tal para o juízo comum:

Art. 60. O Juizado Especial Criminal, provido por juízes togados ou togados e leigos, tem competência para a conciliação, o julgamento e a execução das infrações penais de menor potencial ofensivo, respeitadas as regras de conexão e continência. Parágrafo único. Na reunião de processos, perante o juízo comum ou o tribunal do júri, decorrentes da aplicação das regras de conexão e continência, observar-se-ão os institutos da transação penal e da composição dos danos civis. BRASIL, Lei n. 11.313, de 28 de jun. de 2006

Reforça-se que no caso de homicídio culposo no trânsito, lesão corporal culposa no trânsito, embriaguez do condutor no trânsito ou corrida por espírito de emulação em via pública, não serão aplicadas as medidas despenalizadoras e o rito não será dos juizados especiais.

Importante salientar que no caso de crime de lesão corporal culposa o mesmo será julgado pelo rito sumaríssimo no juizado especial criminal instaurando termo circunstanciado e cabendo medida despenalizadora. Já quando o mesmo crime ocorre com uma agravante, elencados pelo Art. 291 § 1º do Código de Transito Brasileiro, faz com que a pena seja superior a dois anos, o delito já passa a ser julgado pelo juízo comum em rito sumário e não cabendo mais para tal as medidas despenalizadoras

Os delitos de transito como visto em sua grande maioria, por ter menor potencial ofensivo são julgados pelas normas procedimentais e processuais da Lei 9099/95, contudo não ha impedimento de que esses delitos sejam aplicados algumas normas do Código de Processo penal como recebimento da denúncia, provas e competência. O Art. 92 da Lei 9099/95 manda aplicar o Código de processo penal de maneira subsidiaria desde que não ocorra conflito entre os mesmos. José Frederico Marques (1997, p46) Salienta que as Leis Processuais especiais são fontes complementares do Código de Processo Penal e “Constituem o elenco da legislação extravagante complementar do processo penal comum, porquanto se compões de normas que completam o quadro legal do direito codificado, aplicando-se a setores normativos que não estão compreendidos na regulamentação contida no Código de Processo Penal”.

Após reformas no Código de Processo Penal em 2008 os delitos de homicídio culposo no trânsito que prevê a pena de quatro anos e ao de corrida por espírito de emulação em via pública qualificado por lesões graves ou morte serão aplicados o rito ordinário. Já nos casos de delito de embriaguez no trânsito, lesões corporais culposas agravadas e corrida por espírito de emulação em via pública sem agravamento serão julgados pelo rito sumário.

Anterior a essa reforma o sistema usado para estabelecer em qual rito o delito seria julgado era verificando se o crime era pelo regime de detenção ou reclusão, agora para tal determinação e conferida a pena máxima cominada.

Como versa Art. 291 do código de transito brasileiro os demais procedimentos quanto ao processo aplicam-se as normas gerais do Código penal e Código de Processo Penal.

1.3 Condenações de Detenção ou Multa

O condutor de veículo automotor ao cometer uma das infrações elencadas como crime de trânsito que estão previstas na Seção II do Capítulo XIX do Código de Transito Brasileiro responderá pela culpabilidade ou não em devido processo legal, sendo garantido ao mesmo todos os direitos previstos.

O Motorista infrator poderá ser preso em flagrante pela autoridade policial, caso isso aconteça poderá o delegado de polícia conceder liberdade mediante pagamento de fiança nos casos em que a pena privativa de liberdade não seja superior a quatro anos conforme, disposto no Art. 322 do Código de Processo Penal

Após transitado em julgado, em caso de condenação o condutor que cometeu pratica delituosa na direção de veículo automotor poderá sofrer as sanções previstas especificamente em cada artigo que elenca os crimes do Código de Trânsito Brasileiro. Esses artigos estão descritos “Dos Crimes em espécie” e vão do Art. 302 ao 312.

Todos os crimes praticados no transito tem com pena privativa de liberdade, a Detenção. O que as diferem seriam os prazos e outras especificidades

no caso de aplicação da pena. A pena mínima prevista é de seis meses, com exceção ao crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor prevista no Art 302 do CTB. E a Corrida em via pública por espírito de emulação agravado, previsto no Art. 308 §1º e 2º.

Quanto a pena máxima de detenção, se tratando unicamente de um crime a privação de liberdade é de máxima de 10 anos, sendo o crime de corrida por espírito de emulação em via pública onde da prática do crime há resultado de morte. Logo a pena mínima de detenção é de 6 meses e a máxima de 10 anos nos crimes cometidos na direção de veículo automotor.

As punições para o condutor que cometeu ato delituoso estão descritas como “penas” logo após sendo especificada a pena para cada crime cometido. Luiz Regis Prado (2005, p. 553) traz o entendimento de pena: “ A pena é a mais importante das consequências jurídicas do delito. Consiste na privação ou restrição de bens jurídicos, com lastro na lei, imposta pelos órgãos jurisdicionais competentes ao agente de uma infração penal. ” Essas penas estão classificadas: pena privativa de liberdade, multa e suspensão ou cassação da Carteira Nacional de Habilitação.

A suspensão da permissão ou direito de dirigir é elencando em artigos específicos como penalidade como é o caso do Art. 306 dirigir com a capacidade psicomotora alterada por substâncias psicoativas e 308 praticar corrida por espírito de emulação em via pública. No entanto o juiz pode decretar a suspensão como medida cautelar, em qualquer fase da investigação, caso julgue necessário para a garantia da ordem pública com base no Art. 294 do CTB. Podendo fazer de ofício ou a pedido do Ministério Público ou mediante representação da autoridade policial em decisão motivada.

O prazo da suspensão é de dois meses a cinco anos conforme dispõe Art. 293 do CTB. Após transitado em julgado a sentença condenatória, o condutor infrator deverá entregar a autoridade judiciária no prazo de quarenta e oito horas a permissão ou a Carteira Nacional de Habilitação. Se o réu estiver cumprindo pena de detenção motivado pela condenação penal, o prazo não estará correndo, ou seja, só passa a cumprir essa penalidade a partir do momento que o mesmo estiver em liberdade.

O código de trânsito brasileiro também dispõe da multa reparatória, prevista no Art. 297 do CTB, que é aplicada ao infrator, a fim de indenizar a vítima ou os seus sucessores quando houver prejuízo material em que o resultante foi o crime praticado. A multa reparatória não poderá ser superior ao valor demonstrado no processo, ou seja, ultra petita. Tem disposição do Art. 50 a 52 do Código Penal, disposição referenciada pelo §2º do Art. 297 do Código de Trânsito Brasileiro.

A detenção como citado anteriormente é a pena privativa de liberdade aplicada aos crimes de trânsito. Poderá ser cumprida em regime semiaberto ou aberto, no primeiro a execução da pena deverá ser em colônia agrícola, industrial ou estabelecimento similar, quanto o regime aberto a execução da pena será em casa de albergado ou estabelecimento adequado para tal. Essas penas tem disposição no Art. 33 do Código Penal.

O Juiz ao decidir qual será a pena em caso de condenação do condutor que cometeu ato delituoso, usará de alguns critérios para avaliar o réu como; Culpabilidade, antecedentes, conduta social, personalidade e motivação. Conforme versa o Art. 59 do Código Penal.

Especificamente nos crimes de trânsito o juiz também avaliará outros possíveis agravantes, elencados anteriormente, previstos no Art. 298, I, II, III, IV, V, VI, VII do Código de trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO II – A EVOLUÇÃO DAS LEIS PARA INIBIR INFRAÇÕES E CRIMES DE TRÂNSITO

O crimes de trânsito, elencados no código e trânsito brasileiro, vem progressivamente através e leis que complementam respectivos artigos evoluindo afim de inibir que os mesmos sejam indiscriminadamente praticados por condutores no âmbito do trânsito. Essa evolução é necessaria para garantia a segurança publica no trânsito.

2.1 Infrações que Preveem Penalidade de Crimes de Trânsito na Lei 9.503/1997

O homicídio culposo é o primeiro crime em espécie elencado no Código de trânsito brasileiro. Prevê o Art. 302º que Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor - Penas - Detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. [...] (BRASIL, 1997, *online*)

Neste crime tem-se o aumento de pena de 1/3 (um terço) à metade caso o infrator não possuir permissão para dirigir ou carteira de habilitação, praticá-lo em faixa de pedestre ou na calçada, deixar de prestar socorro, quando possível sem risco pessoal e no exercício de profissão ou atividade, estiver conduzindo veiculo de transporte de passageiros. Este aumento está elencado no §1º do art. 302 do CTB.

O mesmo artigo traz pena de reclusão nos casos em que o motorista que comete o homicídio culposo dirige veículo automotor embriagado sobre influencia de álcool ou qualquer outra droga que determine dependência, também quando o infrator participa de corrida, não autorizada. Nestes casos a pena de reclusão é de 2

a 4 anos mais suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação de veículo automotor.

Segundo a Relatora do STF, Ellen Gracie (2008), é exigido tratamento mais rigoroso no art. 302 do CTB uma vez que é inegável a existência de maior risco objetivo em decorrência da condução de veículos nas vias públicas.

Assim Guilherme de Souza Nucci (2006) define que o objeto jurídico é a vida humana, mas, secundariamente, a segurança viária. Conclui-se que a preocupação com o homicídio culposo inserido no Código de Trânsito Brasileiro também visa além da proteção a vida, a segurança que o trânsito precisa uma vez que esse crime é recorrente e real nas vias brasileiras.

Essa mesma preocupação é vista na lesão corporal culposa elencada pelo art. 303 do CTB que traz a pena de detenção de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição do direito de dirigir. Apenas aumenta-se de 1/3 (um terço à metade) nos casos elencados no §1º do art. 302.

Art. 304 Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública: Penas - Detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. [...] (BRASIL, 1997, *online*)

O Caso de Omissão de socorro, crime em espécie também elencado pelo art. 135 do Código penal visa proteger a vida uma vez que seu parágrafo único ressalta que a omissão de socorro também se dá quando se trate de vítima com morte instantânea ou com leves ferimentos. Sendo assim todas as vítimas de acidente de trânsito deverão receber primeiros socorros independente do seu estado de saúde.

O objeto jurídico também é a solidariedade para Maurício Antônio Ribeiro Lopes (1998, p. 211) que diz que além do ideal de segurança da vida e da saúde das pessoas a tutela jurídica é a solidariedade humana. É importante ressaltar que independentemente do envolvimento do condutor no acidente é necessário o mesmo prestar o primeiro socorro para não incorrer em crime a sua omissão.

O caso de omissão de socorro de vítimas de trânsito incorre em crime doloso que não se presume, ou seja, não há forma culposa do crime em tela.

Sabendo da necessidade alheia, o infrator não cumpre o dever de solidariedade à vítima. Vale lembrar, porém, que não cabe tentativa no crime de omissão.

Combinado com o art. 304 podemos ter também o caso do art. 305: “Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída: Penas - Detenção, de seis meses a um ano, ou multa.” (BRASIL, 1997, *online*)

Damásio E. de Jesus (2006,p.148) e Guilherme de Souza Nucci (2006, p 848 no caso que incorre crime previsto no art. 305 do Código de Trânsito Brasileiro o objeto jurídico da tutela penal é a administração da justiça , apenas. Neste crime em específico a vítima não seria a pessoa a quem se envolveu no acidente e sim o Estado.

Por se tratar de crime próprio o agente a qual possa ser atribuído a responsabilidade é somente o condutor. “O Passageiro do veículo que o acompanhar não deverá responder como coautor, a menos que o concite ou instigue afastamento” Jose da Costa Jr. E Maria Elizabeth Queijo (1998, 69).

O art 306 será tratado no Capítulo II, 2.2 deste. A classificação como crime de trânsito a violação da suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação, nos casos em que, por uma infração de trânsito o condutor teve a medida administrativa descrita especificadamente na infração cometida:

Art. 307 Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento nesse código - Penas - Detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição Paragrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no §1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação. (BRASIL, 1997, *online*)

Este remete ao art. 359 do Código penal, a desobediência a decisão judicial sobre perda ou suspensão de direito. Porem o art. 307 do CTB descreve as especificidades necessárias deste no trânsito.

Trata-se este de um crime próprio, pois somente poderá ser praticado por condutor que por decisão administrativa ou judicial desobedece tal decisão. Crimes

próprios “são aqueles que só podem ser praticados por pessoa revestida de certas qualidades” Aníbal Bruno (1967, P. 223). O condutor ao cometer este crime está agindo contra o Estado apesar de controvérsias entre doutrinadores: Flavio Gomes (1999, p 52) coloca como objeto passivo a o Estado enquanto Guilherme de Souza Nucci (2006, P 851) define como objeto passivo a sociedade.

O crime de corrida em via pública, é um crime que necessita de concurso ou plurissubjetivo, uma vez que disputa ou competição seria qualificado no caso de dois ou mais agentes infratores:

Art. 308 Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada: Penas - Detenção, de seis meses a um ano, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. [...] (BRASIL, 1997, *online*)

As penas relativas a este artigo poderão ser agravadas no caso do crime previsto no caput, resultar lesão corporal de natureza grave ou morte, com efeito culposo conforme §1º e §2º sendo assim as penas respectivamente, reclusão , de três meses a seis anos e reclusão de cinco a dez anos, ambas sem prejuízo das outras penas previstas no artigo.

No caso em tela o crime com concurso de uma ou mais pessoas é conceituado como plurissubjetivos, coletivos de convergência ou crimes bilaterais ou de encontro. Conceitua, Damásio E. de Jesus (2003, p 205): “Crimes Coletivos ou plurissubjetivos são os que têm como elementar o concurso de várias pessoas para um fim único”.

Para definir a necessidade de duas ou mais pessoas analisemos a definição de corrida que é segundo o Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa, um tipo de competição em que se percorre com relativa rapidez um determinado trajeto. Porém o neste sentido não há como disputar “corrida” sozinho. O objeto jurídico que da tutela penal deste crime é a incolumidade pública, ou seja, um dos direitos fundamentais descritos no art. 5º da carta magna brasileira.

No art. 309 e 310 o Código de Trânsito brasileiro traz dois crimes dolosos no qual o objeto jurídico atentado é a incolumidade pública em sentido amplo,

envolvendo a segurança no trânsito e a segurança viária. “A segurança viária (como anteparo da tutela dos bens jurídicos individuais como vida, integridade física, patrimônio etc.)” Luiz Flavio Gomes (1999, P55).

O Crime de Direção inabilitada é descrito pelo Art. 309 do Código de trânsito Brasileiro:

Art. 309 Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:
Penas - Detenção, de seis meses a um ano ou multa.” [...] (BRASIL, 1997, *online*)

No caso do art. 310 o crime é qualificado pelos verbos permitir, confiar ou entregar a direção para pessoas qualificadas no art. 162 do CTB. Neste sentido a jurisprudência definiu que o simples ato de entregar o veículo à pessoa não autorizada a dirigir já configura o crime referido no art. 310 não precisando ser necessário o dano concreto. É necessário que o agente saiba estar permitindo, confiando ou entregando a condução do veículo a pessoa que se encontra nas condições descritas no tipo penal.

O crime de trafegar em velocidade incompatível descrito pelo art. 311 do Código de Trânsito Brasileiro, visa a incolumidade da sociedade e a segurança viária, não sendo necessário a decorrência material de um acidente para que o crime se concretize:

Art. 311 Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:
Penas - Detenção, de seis meses a um ano ou multa.
(BRASIL, 1997, *online*)

É crime doloso que não se presume, ou seja, não há forma culposa tampouco tentada. Alexandre de Maraes e Gianpaolo Poggio Smanio sobre isso lecionam: “A conduta deve ser dolosa, ou seja, praticada com vontade livre e consciente de trafegar nos locais indicados, em velocidade incompatível com a segurança das pessoas, gerando perigo”. Neste sentido a conduta delituosa consiste em conduzir veículo automotor nos locais indicados, nas formas pelo artigo indicadas.

Por fim, o art. 312 do Código de Trânsito Brasileiro, que visa proteger a administração da justiça uma vez que, a mesma poderá ficar prejudicada pela ocorrência do crime de inovação Artificiosa.

Art. 312 inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou o juiz - Penas - Detenção, de seis meses a um ano ou multa. [...] (BRASIL, 1997, *online*)

A proteção do local para que possam ser investigados possíveis litígios é a preocupação principal do legislador, assim como lecionam Paulo José da Costa Jr. e Maria Elizabeth Queijo (1998, p 89) “Procura-se tutelar a fidedignidade da prova, objetivando que os meios probatórios não sejam modificados pela inovação artificiosa dos lugares, coisa ou pessoas em acidente automobilístico.

Ressaltando que o caso em tela, para se configurar o crime é necessário que a inovação artificiosa esteja relacionada diretamente a acidente automobilístico com vítima, e que se verifique pendência do correspondente procedimento policial preparatório, pois assim haveria de fato prejuízo a administração da justiça.

2.2 A Evolução da Lei Seca

A lei seca, aquela que visa inibir um dos crimes mais corriqueiros no trânsito, se deu origem a partir da necessidade de complementar o art. 306 do código de trânsito brasileiro na qual sua redação atual traz:

Art. 306 Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:
Penas – Detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1997, *online*)

Está fora complementada pela Lei 11.705 de 2008 que, dentre mudanças importantes em sua própria redação, passando a ter descrito a quantidade igual ou inferior a 6(seis) decigramas de álcool por litro de sangue, também alterou outros seis artigos para ter a eficiência desejada.

Entretanto Lúcio Flávio Gomes (2008. P 379) leciona que “Se o sujeito tem concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas, mas dirige seu

veículo normalmente, inexistente infração penal”. Tal observação já incide a preocupação de que, o sujeito, de forma até accidental, poderia ingerir quantidade de álcool presente em outros produtos e não necessariamente ter ingerido bebida alcoólica, ferindo assim o princípio constitucional da proporcionalidade e da razoabilidade.

Em seu artigo primeiro a “Lei seca trouxe por objetivo estabelecer alcoolemia zero e impor sanções mais pesadas, consoante a isto a obrigação de estabelecimentos comerciais que vendem bebidas alcoólicas estamparem em suas dependências o aviso de que constitui em crime dirigir sob a influência de álcool.

A partir desta referida lei foi estabelecida a interrogação de dois assuntos que, por fim, se tornaram polêmicos: A presunção de inocência e a impossibilidade de Autoincriminação. No tocante da presunção de inocência (ou de culpa), Tourinho Filho, 2009 P29-30) é sucinto ao resumir que: “...enquanto não definitivamente condenado, presume-se o réu inocente.

Coligado a essa afirmação temos a impossibilidade de Autoincriminação que época contestada pela população, também objeto de questionamento conforme leciona Guilherme Souza Nucci:

Se ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo, como o Estado pretende ver aperfeiçoado o novo tipo penal do art. 306? Qual a justificativa da alteração? A impressão que passa é apertar o cerco no campo administrativo e garantir a impunidade total no cenário penal. Explicamos: se o motorista ingeriu álcool, não deve soprar o bafômetro para não produzir prova contra si mesmo. Com isso, perde a carteira. Mas, pelo menos, não será criminalmente punido. O Estado consegue o que almeja: desafoga a delegacia e o fórum, pois não há processo criminal, mas atinge o cidadão do mesmo modo, retirando-lhe a habilitação por um ano e fazendo-o pagar polpuda multa. (NUCCI, 2014, p.3)

Assim concluímos que com a primeira alteração em 2008, o objetivo penal não fora alcançado, havendo, então, a necessidade de dirimir divergências sobre o entendimento da Lei 11.705 de 2008. Mais tarde, em 2012, com a chegada da Lei 12.760 que trouxe alterações em cinco artigos do CTB, porém, substancialmente a mudança no artigo 277 que anulava o entendimento de autoincriminação, trazendo a possibilidade de o condutor ser submetido a exame clínico, ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma determinada pelo CONTRAN,

permita certificar influência de álcool ou outra autoincriminação, trazendo a possibilidade de o condutor ser submetido a exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma determinada pelo CONTRAN, permita certificar influência de álcool ou outra droga que determine dependência. E a criação do artigo 165-A. Que traz a mesma penalidade para aquele que se recusa ser submetido a teste descrito no art. 277. Mudança essa feita pela lei 13.281 de 2016

A penalidade para aquele que comete infração descrita no artigo 165 é multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. Penalidade essa que foi implementada de forma mais vigorosa, visando o efetivo labor da lei.

2.3 Mudanças até a implementação da Lei 13.281/2016

Mesmo após várias mudanças no código de trânsito brasileiro há ainda algumas divergências em relação a eficiência, eficácia e até constitucionalidade por exemplo do art. 165-A – “Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa na forma estabelecida pelo art. 277”. (BRASIL, 1997, *online*)

Tomemos como exemplo este caso onde é observado por alguns, como um ato de inconstitucionalidade a preceito do art. 5º LXII da Constituição Federal que protege o indivíduo de não ser considerado culpado por um ato delituoso até que a sentença penal condenatória transite em julgado. Nesse sentido Celso Antônio Bandeira de Mello (2000 p. 747 e 748) destaca “Violar um princípio é muito mais grave que transgredir uma norma qualquer.”

A evolução no âmbito do código de trânsito brasileiro foi necessário a partir do princípio de que suas determinações não estavam mais atingindo o objetivo principal no caso a segurança viária. A quantidade de crimes que acontecem no âmbito do trânsito cresce assustadoramente a cada ano.

Entretanto o legislador busca que o infrator, aquele que comete ato delituoso, tenha de forma efetiva a pena que de forma intimidativa inibirá o ato ou a sua repetição Luiz Regis Prado (2005 p. 567) leciona que “a pena, sobre tudo em

um Estado constitucional e democrático, sempre justa, inarredavelmente adstrita à culpabilidade (princípio e categoria dogmática) do autor do fato punível.(...)

A possibilidade de o juiz substituir a pena privativa de liberdade pela restritiva de direito como veremos no Capítulo III deste, é uma clara forma de tornar mais efetiva o resultado da pena, uma vez que a incidência em ato delituoso nos crimes de trânsito é bem considerável, levando em conta também que a pena nem sempre foi ou é suficiente ou certa para cada delito.

CAPÍTULO III – A APLICAÇÃO DA LEI 13.281/2016

A lei 13.281, de 04 de maio de 2016, trouxe um balanceamento do ponto de vista punitivo, a fim de fazer com que o condutor se conscientize da necessidade de redução de acidentes que podem resultar lesão corporal, homicídio culposo e em alguns casos homicídio com dolo eventual. Essas punições vêm de modo mais severo com intuito de impactar o motorista infrator para que não cometa crimes no ato da direção.

3.1 A evolução das leis de Crimes de Trânsito a curto prazo

Os crimes praticados no âmbito da direção veicular tiveram uma evolução contemporânea dos anos de 2012 a 2018 no Código de Trânsito Brasileiro, quanto tiveram suas redações alteradas por leis que buscavam tornar o crime de trânsito algo não compensatório para o infrator. Também, assim, essas alterações tiveram mudanças significativas quanto a punição, crimes em espécie e principalmente reabilitação do infrator.

A Lei 12.971, de 9 de maio de 2014, veio com o objetivo de dispor sobre sanções administrativas e crimes de trânsito, alterando de maneira substancial o art. 302 da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997, que traz o homicídio culposo no ato da direção veicular, inserindo parágrafo primeiro onde diz que:

Art 302 [...] §1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade se o agente: I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; (BRASIL, 1997, *online*)

Com o claro objetivo de punir e inibir aquele que pratica ato delituoso, esta lei reforça também o lado educativo que uma lei pode trazer para o trânsito

brasileiro, lembrando que não só tem eficácia a fim de trazer ao apenado um motivo moral de não executar mais o ato delituoso, trazendo assim, este conhecimento a nível educativo: “a pena por sua natureza, é retributiva, tem seu aspecto moral, mas sua finalidade é não só a prevenção, mas também um misto de educação e correção.” (MIRABETE, 2005, p. 244)

A Lei 12.971 de também alterou a forma de comprovar a capacidade psicomotora comprometida em letra do art. 306 do código de trânsito brasileiro, trazendo a possibilidade de comprovação por outros meios de provas como vídeo, perícia, prova testemunhais dentre outros.

A doutrina tradicional versa que a prova da existência do fato criminoso e de causas que aumentam do tempo da pena, a autoria e também a prova dos elementos subjetivos do crime, dolo ou culpa é de responsabilidade da acusação. Já o réu, deverá provar excludentes de ilicitude, de culpabilidade e circunstâncias que diminuam a pena.

A regra de que o ônus de se provar o alegado compete a quem fizer a alegação. Trata-se de regra em perfeita sintonia com os princípios gerais de direito, como a boa-fé, a obrigação de dizer a verdade, o esforço para buscar a verdade real, entre outros. (SILVA, 2008, p.64)

Neste contexto a lei trouxe ao dispositivo do artigo 306, mais ferramentas para que o órgão fiscalizador pudesse comprovar se o condutor está com sua capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou qualquer outra substância que determine dependência.

Já a Lei 13.546 de 2017 assim como a 12.971 de 2014 trouxe um dispositivo que até então não constava no Código de Trânsito Brasileiro, as possibilidades da pena de reclusão. Tanta preocupação com a segurança viária foram enxergadas pelos legisladores a aplicação de uma pena mais dura e a possibilidade do apenado cumprir em regime fechado.

A diferenciação entre reclusão e detenção hoje se restringe quase que exclusivamente ao regime de cumprimento da pena, que na primeira hipótese deve ser feito em regime fechado, semiaberto ou aberto, enquanto na segunda alternativa – detenção – admite-se a execução somente em regime semiaberto ou aberto. [...] (PRADO, 2014, p.463)

O professor Luiz Reges Prado nos esclarece que esse procedimento de pena privativa de liberdade, a reclusão, adicionada ao Código de Trânsito Brasileiro pela primeira vez em 2014, possibilita que o infrator responda o processo em regime fechado, mostrando mais uma vez a tentativa de tornar as punições mais rigorosas, a fim de evitar a ocorrência desses crimes em via pública. A pena de reclusão foram inseridos nos artigos 302, 303 e 308 do Código de Trânsito Brasileiro.

Por fim o objeto de estudo que será abordado ao final deste capítulo, são as alterações substanciais feitas pela lei na substituição da pena privativa de liberdade pela pena restritiva de direito nos crimes de trânsito.

3.2 A Avaliação do Apenado para definição da Pena

Ao condutor que cometer qualquer crime de trânsito elencados do artigo 302 a 312 do código de trânsito brasileiro, e for sentenciado a pena privativa de liberdade, terá a substituição pela pena restritiva de direito e é disposta ao juiz no momento da determinação da pena na sentença, conforme disposto no artigo 59, IV, do Código Penal

Valendo deste dispositivo que visa uma pena mais eficiente do que simplesmente privar a liberdade sendo assim este uma medida paliativa para que o apenado seja verdadeiramente ressocializado, desde que essa não seja superior a quatro anos, neste sentido Cezar Roberto Bitencourt afirma:

E, como na dosagem da pena o juiz deve escolher a sanção mais adequada, levando em consideração a personalidade do agente e demais elementos do artigo citado e, particularmente, a finalidade preventiva, é natural que nesse momento processual se examine a possibilidade de substituir a pena privativa de liberdade [...] (2017, p.463)

Importante também neste sentido destacar que, existe um caráter muito mais voltado a ressocialização do apenado aplicando a ele a pena restritiva de direito no local da pena privativa de liberdade, pois essa segunda pena em nada teria capacidade de ressocializar o infrator.

Porem para que o infrator se enquadre nos moldes de ter a pena privativa de liberdade substituída pela restritiva de direitos, existem alguns requisitos que

deverá atender que seriam; A quantidade de pena aplicada, não podendo esta ser superior a quatro anos, independente se o crime for doloso ou culposo. Nos crimes culposos permite-se a substituição da pena privativa de liberdade.

Podemos destacar assim a dura crítica de Mirabete a pena privativa de liberdade e sua falta de eficácia:

Diante da já comentada falência da pena privativa de liberdade, que não atende aos anseios de ressocialização, a tendência moderna é procurar substitutivos penais para essa sanção, ao menos que se relacione com o s crimes menos graves a aos criminosos cujo encarceramento não é aconselhável. (2012, p.258)

Quando a condenação não for superior à de um ano de prisão, poderá esta ser substituída por multa ou restritiva de direito, sendo uma ou outra e assumindo a função de pena privativa de liberdade sendo esta, com caráter substitutivo. Bitencourt a esse respeito leciona:

As circunstancias gerais é que determinarão qual das duas substituições, no caso concreto, será a mais recomendável, ou, para usar a terminologia do artigo 59, será a necessária e suficiente à prevenção e reprovação do [...] (2011, p.562)

Deve observar também se a execução do ato delituoso foi praticado com violência ou grave ameaça, pois pra esses casos em especifico não cabem a substituição. Lembrando também que na lesão corporal leve dolosa, não aplica a limitação pois é uma infração de menor potencial ofensivo e continuarão ser tratados pela Leis dos Juizados Especiais. Temos essa letra destacada no artigo 44, I do Código Penal:

Art. 44 – As penas restritivas de direitos são autônomas e substituem as privativas de liberdade, quando:
I – aplicada pena privativa de liberdade não superior a quatro anos e o crime não for cometido com violência ou grave ameaça à pessoa ou, qualquer que seja a pena aplicada, se o crime for culposo[...] (BRASIL, 1940, *online*)

3.3 A substituição da pena privativas de liberdade por restritivas de direito

Por fim a análise principal desta pesquisa bibliográfica que fora apresentada pela Lei 13.281, de 4 de maio de 2016. Além e outras mudanças, trouxe a substituição a pena privativa de liberdade pela restritiva de direitos nos crimes de trânsito.

O artigo 312-A do Código de Trânsito Brasileiro que foi incluído pela Lei 13.281:

Art. 312-A – Para os crimes relacionados nos arts. 302 a 312 deste Código, nas situações em que o juiz aplicar a substituição e pena privativa e liberdade por pena restritiva e direitos, esta deverá ser de prestação de serviço a comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades [...] (BRASIL, 1940, *online*)

Assim como mencionado anteriormente a alínea d) inciso XLVI o artigo 5º da Constituição Federal de 88, que traz a prestação social alternativa como pena, deve seguir o objetivo segundo Fernando Capez:

I – Diminuir a superlotação dos presídios e reduzir os custos do sistema penitenciário; II – favorecer a ressocialização do autor do fato, evitando o deletério ambiente do cárcere e a estigmatização dele decorrente; III – reduzir a reincidência, uma vez que a pena privativa de liberdade, dentre todas, é a que detém o maior índice de reincidência; IV – Preservar os interesses da vítima; (2012, p. 439)

Não sobra dúvida ao analisar o claro benefício que a prestação social alternativa traz, tanto para o apenado, quanto para sociedade, que posteriormente terá reintegrado uma pessoa com mais consciência do seu papel ao dirigir veículo automotor e diminuir a reincidência de crimes de trânsito.

Uma vez que o apenado realiza essas atividades ele tem o real sentimento de socialização pois, de nada adiantaria no atual sistema penitenciário brasileiro este mesmo permanecer encarcerado não tendo essa medida nenhuma ligação direta com o fato cometido, já ao realizar estes trabalhos elencados o mesmo tratará diretamente com vítimas de imprudências tais quais o mesmo cometeu para esta cumprindo punição.

Entretanto, há uma especificidade na redação trazida pelo artigo 312-A, ao definir quais seriam as atividades que aquele que cometeu ato delituoso deveriam realizar durante o cumprimento da sua pena, elencada em um rol taxativo nos incisos do referido artigo do Código de Trânsito Brasileiro:

I – Trabalho, aos fins de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito; II – trabalho em unidades de pronto-socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente e trânsito e politraumatizados; III – trabalho em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados trânsito

IV – outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito (BRASIL, 1997, *online*)

Os trabalhos que os condutores apenados devem cumprir, quando assim for determinado pelo juiz são trabalhos voltados para vítimas de imprudências e crimes de trânsito especificamente, onde ao realizara trabalhos do tipo, resgate, atendimentos, primeiros socorros ou qualquer outro procedimento afim, em pessoas que sofreram da violência praticada no trânsito, o criminoso se conscientizará de sua responsabilidade e que suas atitudes no trânsito determinam o destino de outras pessoas.

CONCLUSÃO

Com o presente trabalho, foi possível perceber e analisar a evolução em curto prazo, e mudanças nas leis que buscam manter a segurança pública no que diz respeito ao trânsito, pois com as tentativas passadas não foram obtidos resultados efetivos.

As punições aplicadas para os apenados que cometeram infração de trânsito não tinham efeito uma vez que a reincidência do crime cometido no ato da direção é muito alta nesses casos.

Assim, nota-se claramente a necessidade da evolução a fim de punir de forma educativa a fim de ressocializar aquele que comete infração criminosa no trânsito pois, este mesmo será reintegrado após cumprimento de punição a sociedade com a sua carteira nacional de habilitação.

Observa-se a decisão acertada, então, quando o criminoso comete delito e é submetido ao devido processo legal até o ponto de ser julgado e declarado culpado, o juiz obrigatoriamente deverá substituir a pena privativa de liberdade pela pena restritiva de direito pois essas serão elencadas na lei.

Os trabalhos a serem executados no cumprimento da pena é prestação social alternativa e todas elas são voltadas para o resgate, salvamento e tratamento de pessoas acidentadas, ou seja, o fato de estar participando diretamente com pessoas nessas condições são mais educativas e ressocializadoras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em : 27 nov. 2017

_____. **Lei 9.099 de 26 de Setembro de 1995.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9099.htm>. Acesso em: 27 nov. 2017

_____. **Lei 2.848 de 7 de Dezembro de 1940.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm> Acesso em: 27 nov. 2017

_____. **Lei 3.689 de 3 de Outubro de 1941.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3689.htm> Acesso em: 27 nov. 2017

_____. **Lei 11.313 de 28 de Junho de 2006.** Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/95700/lei-11313-06>> Acesso em: 27 nov. 2017

_____. **Lei 11.705 de 19 de Junho de 2008.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm> Acesso em: 27 nov. 2017

_____. **Lei 12.760 de 20 de Dezembro de 2012.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm> Acesso em: 27 nov. 2017

_____. **Lei 12.971 de 9 de Maio de 2014.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm> Acesso em: 27 nov. 2017

_____. **Lei 13.281 de 4 de Maio de 2016.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13281.htm#art2> Acesso em: 27 nov. 2017

_____. **Lei 13.546 de 19 de Dezembro de 2017.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/L13546.htm> Acesso em: 10 Jul. 2018

NUCCI, Guilherme Souza, **A Presunção de Inocência e a “Lei Seca”.** 2014. Disponível em: <<http://www.guilhermenucci.com.br/artigo/presuncao-de-inocencia-e-lei-seca>>. Acesso em: 01 Mai. 2018.

LIMA Marcellus Polastri. Crime de Trânsito: aspectos penais e processuais. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2015.

JESUS, Damásio E. de. **Crimes de Trânsito**: Anotações à Parte Criminal do Código de Trânsito. 8. Ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MARQUES, José Fredertico. **Elementos de Direito Processual Penal**. Campinas: Bookseller, 1997.

MARCÃO. Renato. **Crimes de trânsito**: anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei n. 9.503, de 23-9-1977 5. Ed. São Paulo: Saraiva 2015

ALMEIDA SOBRINHO, José. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

MITIDIERO, Nei Pires. **Crimes de trânsito e de circulação extraterritorial**: Comentários à parte penal do CTB. São Paulo: Saraiva, 2015.

PRADO, Luiz Regis Prado. **Curso de Direito Penal Brasileiro**, 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

GOMES FILHO, Antônio Magalhães. **Direito à prova no processo penal**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1997.

GOMES, Luiz Flávio. **Comentários às Reformas do Código Processual Penal e da Lei de Trânsito**. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2008.

SILVA, Ivan Luís Marques da. **A reforma processual penal de 2008**: Lei 11.719/2008, procedimentos penais: Lei 11.690/2008, provas: Lei 11.689/2008, júri: comentado artigo por artigo. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008.

PRADO, Luiz Regis; CARVALHO, Érika Mendes de; CARVALHO, Gisele Mendes de. **Curso de direito penal**. 13. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal**. Parte Geral 1. 16. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual de Direito Penal**. Parte Geral. 28. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal**. Parte Gerral 1. 16. ed. Saraiva, São Paulo, 2012

PIMENTEL, Manoel. **Crime e a pena na atualidade** Imprensa: São Paulo, Revista dos Tribunais, 1983.

FRAGOSO, Cláudio Heleno, **Lições de Direito Penal** Imprensa: Rio de Janeiro, Forense, 1995.