

VÍTIMAS EVITÁVEIS: O DRAMA DO TRÁFEGO TERRESTRE

Ricardo Prado Pires de Campos

Possui Bacharelado em Direito pela Instituição Toledo de Ensino de Bauru (1983) e Mestrado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (1999). Atualmente, preside o MPD Movimento do Ministério Público Democrático, associação nacional de membros do Ministério Público. Trabalhou no Ministério Público do Estado de São Paulo, como promotor e procurador de Justiça (de 1984 a 2019). Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito Penal, Processual Penal e Constitucional. Atua como professor, palestrante e comentarista em televisão, rádios e jornais.

RESUMO

O presente artigo busca analisar o problema dos acidentes de trânsito que resultam em milhares de vítimas anualmente. A partir de um estudo conduzido pela Organização Mundial de Saúde foram estabelecidos objetivos que cabiam aos países perseguir ao longo de uma década (2011-2020). A situação brasileira é analisada a partir do número de mortes e internações no período questionado, passando pelas causas dos eventos, os principais envolvidos, as medidas implantadas visando a alteração do quadro, com mudanças legislativas e administrativas, além de instrumentos para a reparação dos danos.

Palavras-chave: acidentes de trânsito. Diagnóstico da organização mundial da saúde. Estudo da situação brasileira. Alterações legislativas.

ABSTRACT

This present article seeks to analyze the issue of traffic accidents that result in thousands of victims yearly. Based on a study conducted by the World Health Organization, were established objectives for countries to pursue along a decade (2011-2020). The Brazilian situation is analyzed from the number of deaths and hospitalizations in the questioned period, passing by the causes of the events, the main characters involved, the measures implemented aiming at changing the situation with legislative and administrative changes in addition to instruments for repairing damages.

Keywords: traffic-accidents. Word health organization diagnosis. Study of the brazilian situation. Legislative changes.

RESUMEN

El presente artículo busca analizar el problema de los accidentes de tránsito que resultan en miles de víctimas cada año. A partir de un estudio llevado a cabo por la Organización Mundial de la Salud se establecieron objetivos que los países debían perseguir a lo largo de una década (2011-2020). La situación en Brasil es analizada a través del número de muertes e internaciones en el período en cuestión, abordando las causas de los eventos, los principales involucrados, las medidas implementadas para cambiar la situación, incluyendo cambios legislativos y administrativos, así como instrumentos para la reparación de los daños.

Palabras clave: accidentes de tránsito. Diagnóstico de la Organización Mundial de la Salud. Estudio de la situación en Brasil. Cambios legislativos.

RÉSUMÉ

Cet article vise à analyser le problème des accidents de la circulation qui entraînent des milliers de victimes chaque année. À partir d'une étude menée par l'Organisation mondiale de la santé, des objectifs ont été établis pour les pays à poursuivre au cours d'une décennie (2011-2020). La situation brésilienne est analysée à partir du nombre de décès et d'hospitalisations sur la période examinée, en passant par les causes des événements, les principaux acteurs impliqués, les mesures mises en place pour modifier la situation, y compris les modifications législatives et administratives, ainsi que les dispositifs de réparation des dommages.

Mots-clés : Accidents de la circulation ; Diagnostic de l'Organisation mondiale de la santé ; Étude de la situation brésilienne ; Modifications législatives.

INTRODUÇÃO: ESTUDO DA OMS E O OBJETIVO DA DÉCADA 2011-2020

Estudo da Organização Mundial de Saúde, em 2009, contabilizou cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobreviveram com sequelas¹.

São tragédias demais.

Visando combater essa situação, a ONU estabeleceu como objetivo a redução do número de mortes pela metade em uma década.

Em março de 2010, a Assembleia-Geral das Nações Unidas editou uma Resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de ações para a segurança no trânsito”.

1. A SITUAÇÃO BRASILEIRA. AS CAUSAS DOS ACIDENTES. PRINCIPAIS VÍTIMAS

Desde então, a gestão pública brasileira passou a ser chamada para perseguir esse objetivo.

Programa Vida no Trânsito - PVT

Desenvolvido pelo Ministério da Saúde, em parceria com estados e municípios, o Programa Vida no Trânsito (PVT) se apresenta como a principal resposta do setor saúde aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito, cuja meta é reduzir 50% dos óbitos por lesões de trânsito entre 2011 e 2020²

Não é uma tarefa fácil, mas é imprescindível.

Em 2011, o Brasil respondeu por 43.256 mortes no trânsito³. Era a segunda causa de mortes no país, inclusive para as crianças; e para os jovens era, ainda, pior.

No entanto, é preciso ter em conta que a população se desloca diariamente para as escolas, os locais de trabalho e muitos outros ao longo do dia. São mais de 220 milhões de pessoas em nosso país, e mais da metade são economicamente ativas.

Num encontro realizado pelo MPD, no Forum Criminal da Barra Funda, há alguns anos (2017), o Oficial da PM, Comandante da área central da cidade, nos informou que, em São Paulo, mais de 10 milhões de pessoas se dirigiam diariamente ao centro da cidade. Vêm e voltam todos os dias. São milhões de deslocamentos, realizá-los, em segurança, é um grande desafio.

Além do volume assustador de pessoas que precisam se deslocar para cumprir suas atividades diárias, é preciso registrar que a frota de veículos, no período, cresceu de forma exponencial.

Tínhamos 30 milhões de veículos em 2000 e passamos para 64 milhões em 2010. Em 2020, atingimos 107 milhões. O volume de motocicletas, então, explodiu no período. Saímos de 3,5 milhões em 2000 para mais de 26 milhões em 2023 (estatísticas do SENATRAN⁴). Não foi por acaso que o envolvimento de motocicletas em acidentes aumentou exponencialmente. Além do aumento da frota, este tipo de

veículo se caracteriza pela menor proteção às pessoas. Assim, motoqueiros e pedestres acabam sendo dois dos principais grupos de vítimas nos acidentes de trânsito, mas não são os únicos.

É preciso registrar que diversas causas contribuem para esse estado de coisas:

A falta de atenção, a velocidade excessiva ou incompatível com o local, a desobediência em relação à distância de segurança, dormir no volante, ultrapassagens em locais proibidos, as falhas mecânicas e até os defeitos na pista podem ser os responsáveis pelos eventos danosos.

Se de um lado, os defeitos na pista não são responsabilidade do motorista; em todos os demais casos, o motorista é o responsável, inclusive as falhas mecânicas, posto que elas podem ser evitadas se for efetuada a revisão periódica no veículo.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, historicamente, entre as causas mais comuns de acidentes com morte estão a desatenção do motorista, excesso de velocidade, ingestão de álcool, desobediência à sinalização e ultrapassagens indevidas. Cerca de 90% das colisões fatais são causadas por erro humano.⁵

A FALTA DE ATENÇÃO é a recordista de infrações no trânsito, afinal, estamos circulando por grandes períodos e, nem sempre, prestamos a atenção necessária no que estamos fazendo. Tem sido comum ver pedestres atravessando a rua com o celular nas mãos, sem olhar o comportamento dos veículos a sua volta. E, também, observamos motoristas falando ao celular apesar da conduta caracterizar infração punida com multa.

A VELOCIDADE EXCESSIVA ou incompatível com o local, também, se constitui em outra causa importantíssima de acidentes e de mortes. O aumento de velocidade causa um risco significativamente maior de dano de gravidade nas colisões e atropelamentos.

Em atropelamentos a 50 km por hora, o risco de morte é de uma pessoa em cada 5, ou seja, um risco de 20%. Todavia, quando a velocidade aumenta para 80 km por hora, o número de mortes sobe para 3 em cada 5 pessoas, ou seja, passa a ser de 60%.



O risco de morte a 50 km/h é de 20%



O risco de morte a 80 km/h é de 60%

Fonte: OMS, Relatório sobre Segurança Viária, 2017. Elaboração: FGV DAPP. 6

Não foi sem razão que as Prefeituras de muitas capitais reduziram a velocidade permitida de suas avenidas para 50 km por hora. Isso faz muita diferença no volume de vítimas fatais.

Em 2011, o Brasil contabilizou 43.256 mortes no trânsito. Esse número caiu para 31.945 em 2019⁷. Mesmo assim, não conseguimos atingir o objetivo da ONU de redução pela metade. Precisamos de outra década de trabalho consistente para atingir o alvo. E, ainda assim, restará muito trabalho a fazer.

NÃO MANTER A DISTÂNCIA DE SEGURANÇA NECESSÁRIA EM RELAÇÃO AO VEÍCULO DA FRENTE e ULTRAPASSAR EM LOCAIS PROIBIDOS são outras duas causas relevantes no número de óbitos e lesões graves. Colisões frontais costumam gerar grandes tragédias. Nas rodovias de pista simples, normalmente resultam da inobservância da proibição de ultrapassagens. Nas rodovias de pista dupla ou mais, com grande volume de tráfego, os congestionamentos põem à prova a distância de segurança em relação ao veículo da frente. As pessoas parecem acreditar que basta colocar o pé no freio para o veículo parar; desconsideram que, em altas velocidades, a distância de frenagem é bastante significativa. O automotor só se imobiliza completamente dezenas e dezenas de metros adiante; se estiver próximo, o abalroamento do veículo da frente é inevitável. Aprender regras de direção defensiva é fundamental para evitar esse tipo de problema.

MOTORISTAS CANSADOS E COM SONO é outro grande problema nas rodovias. Caminhões tombados sozinhos nos acostamentos costumam denunciar o excesso de horas ao volante sem o devido descanso. O corpo humano possui limites e é preciso saber respeitar seu funcionamento para não colocar em risco a própria segurança e a dos demais.

Nesse universo de condutas de alto risco, muitas das quais possuem consequências trágicas para pessoas, cabe ressaltar alguns grupos que se sobressaem pelos grandes danos sofridos.

OS PEDESTRES

“Os óbitos entre pedestres foram um dos que apresentaram redução ao longo dos últimos anos. Em 2019 ocorreram 5.715. Em 2018, 6.018 pedestres perderam a vida em acidentes de trânsito, 451 a menos que em 2017”⁸. Ainda assim, são muitas vidas perdidas desnecessariamente. Cabe, aqui, consignar que compete ao motorista do veículo zelar pela segurança do pedestre (*artigo 29 § 2º do Código de Trânsito Brasileiro*), e não apenas a este.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

[...]

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

OS MOTOCICLISTAS

Nesse ponto, vale registrar notícia publicada pelo Portal do Trânsito, referente ao número de indenizações pagas pelo Seguro DPVAT em 2020:

No período analisado, os motoristas foram as principais vítimas dos acidentes de trânsito, com 59% do total. Entre as indenizações por morte, eles representam 55% e, entre as vítimas com sequelas permanentes, 56%. Vale ressaltar, ainda, que do total de motoristas vítimas do trânsito, a maioria maciça (90%) foi de motociclistas.

Motociclistas

Assim como nos anos anteriores, a motocicleta foi o veículo com o maior número de indenizações no ano passado. Apesar de representar apenas 29% da frota nacional, concentrou 79% das indenizações. Das indenizações pagas no período para acidentes com motocicletas, 71% foram para invalidez permanente e 7% para morte.⁹

O número de acidentes envolvendo motocicletas é estarrecedor e o pior, esse tipo de veículo possui muito pouca proteção. Em quase toda colisão, a motocicleta vai ao chão e arrasta o motorista quando não o joga a muitos metros de distância. O capacete ajuda a reduzir os danos na cabeça, mas não protege o corpo, o qual, invariavelmente, absorve o impacto da colisão e, dependendo da velocidade, resulta em danos irreparáveis. E se o número de motociclistas mortos em acidentes de trânsito ganha, ano a ano, manchetes na imprensa nacional, o volume de pessoas que sobrevive com sequelas graves é ainda maior. Segundo a notícia acima, os casos de invalidez permanente foram dez vezes mais que os de óbito: “71% foram para invalidez permanente e 7% para morte”.

OS MOTORISTAS JOVENS, AS CRIANÇAS E OS ADOLESCENTES

“Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa de 15 a 29 anos de idade, o segundo na faixa de 5 a 14 anos”¹⁰.

OS IDOSOS

Esse é outro grupo de risco que enfrenta grandes desafios para a obtenção de um trânsito seguro, pois, como pedestres são as vítimas principais nos atropelamentos.

A marcha mais cadenciada não permite, por vezes, concluir a travessia das vias no curto lapso temporal reservado pelos semáforos nas grandes cidades. A regulação desses aparelhos não tem levado em conta a maior necessidade temporal dos idosos, nem o fato de que esse grupo populacional tem crescido significativamente nos últimos anos.

Dados divulgados pelo Ministério da Saúde mostram que em 2020, 5.120 pessoas morreram em decorrência de atropelamentos no Brasil. Chama a atenção, no entanto, o perfil dos pedestres vítimas dessas ocorrências. Do total, 2.657 pessoas tinham mais de 50 anos, ou seja, mais de 50% das vítimas.

Outro dado preocupante é que, destas, 1.693 pessoas possuíam mais de 60 anos. [...]

Fatores de risco

Uma pesquisa realizada pela Direção Geral de Tráfego (DGT), da Espanha, mostrou que os idosos têm o seu aspecto mais vulnerável quando circulam como pedestres. E alguns dos principais problemas enfrentados por eles nesta situação são distinguir a cor das luzes e perceber a velocidade efetiva dos veículos na via, além da distração, presente, com mais frequência, nos idosos acima de 70 anos.

De acordo com a pesquisa os pedestres idosos enfrentam um conjunto de obstáculos nas ruas. Dentre eles estão o excesso de velocidade do veículo, a condução imprudente e, em muitos casos, o curto espaço de tempo do semáforo para pedestre.¹¹

AS INTERNAÇÕES E SEQUELAS

Outro capítulo importantíssimo nesse tema, e muita vez, negligenciado, se refere às vítimas sobreviventes. Claro que as mortes se destacam pela impossibilidade de reparação; mas muitos sobreviventes têm sua qualidade de vida comprometida de forma muito drástica, com prejuízos gigantescos para sua pessoa e sua família.

O número de internações que era de 95.216 em 2008, subiu para 181.120 em 2017¹². Essas ocorrências geram sobrecarga nos hospitais, gastos gigantescos em saúde, perda de renda e empregos, e consequências trágicas para um número exorbitante de pessoas.

Não são apenas os números de vítimas fatais que precisam cair, mas também o número de vítimas em geral. O altíssimo volume de internações demonstra a gravidade e a complexidade do problema.

2. ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS E OUTRAS MEDIDAS DE PREVENÇÃO

São muitas as tentativas de mitigação do problema, em busca de um trânsito mais seguro.

Nesses últimos anos, as administrações públicas tomaram milhares de ações visando minimizar esses números. Buscando reduzir a quantidade de acidentes e de vítimas, procurando fazer com que o trânsito se mostre mais amigável para as pessoas.

Vale destacar algumas das principais medidas implantadas nesses últimos anos, após a vigência do *Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997*.

O AUMENTO DAS PENAS PRIVATIVAS DE LIBERDADE NOS CRIMES DE TRÂNSITO

O *Código de Trânsito Brasileiro*, no artigo 302, em seu texto original, prevê a figura do crime de *homicídio culposo na direção de veículo automotor*, cuja pena privativa de liberdade cominada é de *detenção, de dois a quatro anos*; o que, nos termos da legislação vigente, permite seu cumprimento em regime aberto desde o início.

A primeira figura penal que passa a ser regulada pelo CTB é o homicídio culposo, considerado como a eliminação da vida de uma pessoa por ato de outra, através de uma causa gerada por culpa, nas espécies imprudência, negligência ou imperícia. (RIZZARDO, 2007, p. 607)

Grande parte da imprensa e da sociedade vê no regime aberto uma forma de impunidade dado que a pena não é cumprida em estabelecimento penitenciário, mas na própria residência. O regime aberto no Brasil ganhou a designação de prisão domiciliar por ser cumprida no próprio domicílio do sentenciado.

É preciso registrar que, na época da aprovação do Código, em pleno governo de FHC (Fernando Henrique Cardoso), a ideia prevalente era de que motorista que comete crime não é criminoso profissional e, portanto, não deveria ir para a cadeia, mas, sim, indenizar os danos causados pelo acidente. Daí, a preferência, naquela época, por reparações civis em lugar de grandes penas privativas de liberdade. A maior pena privativa de liberdade, na redação original do Código, era essa do homicídio culposo.

Todavia, sucessivas reclamações, causadas por bárbaros acidentes, levaram o legislador a rever esse posicionamento, e a tipificar novas figuras delituosas com penas mais significativas para determinadas hipóteses.

A ação do Ministério Público que, em inúmeros casos, passou a denunciar os autores de homicídio por crime doloso, na modalidade de dolo eventual, em casos de embriaguez ao volante ou racha (corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada), demonstrava a insurgência da sociedade contra uma política que destoava da trágica realidade das ruas e rodovias.

Muitas linhas foram escritas sobre a questão que sempre se apresentou intrincada, notadamente na apreciação e julgamento de casos relativos a acidentes de trânsito que, quando de graves consequências, são vistos ora como crime doloso, ora como crime culposos.

A dificuldade reside na própria concepção de dolo eventual e culpa consciente e de estabelecer um divisor claro para ambos, já que extremamente tênue — se é que pode ser vista — a linha que os separa. Em ambos os casos o agente traz consigo a representação da possibilidade de ocorrência do resultado; a diferença reside na circunstância de que ele, no dolo eventual assume o risco do resultado e se conforma com o risco da realização do tipo, enquanto que na culpa consciente confia na não ocorrência do resultado. (FUKASSAWA, 2015, p. 148)

Assim, começou um movimento de reforma da legislação de trânsito que buscava maior punição para aqueles casos extremamente graves, os quais ganhavam notoriedade nas manchetes dos jornais.

Pulando o longo histórico percorrido, vamos registrar as mudanças mais significativas que, ainda, estão vigentes na legislação atual.

A Lei 13.546 de 2017, acrescentou uma figura qualificada (§3º) ao homicídio culposo causado na condução de veículo automotor quando ocorrido “sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”, nesses casos a pena privativa de liberdade passou a ser de *reclusão, de cinco a oito anos*. Aqui, o

cumprimento da pena passa a se dar no regime semiaberto e, na pena máxima, até em regime inicial fechado.

As lesões corporais culposas de natureza grave ou gravíssima quando decorrentes dessas hipóteses, condução de veículo sob a influência de álcool ou substância psicoativa que determine dependência, também, tiveram suas penas sensivelmente aumentadas por esta lei.

Alguns anos antes, a *Lei 12.971 de 2014* deu nova redação ao *artigo 308*, referente ao *crime de participação em corrida* e outras práticas equivalentes, mais conhecido pela designação de “*racha*”, e elevou consideravelmente as sanções desse crime nos casos de morte ou de lesões graves, chegando próximo das penas prevista para homicídio doloso simples. No caso de ocorrer morte, as penas privativas de liberdade passaram a oscilar de 5 a 10 anos (§ 2º do *art.308 CTB*); e nas hipóteses de lesão grave, a privação passou a ser de 3 a 6 anos (§1º).

Verificando-se o resultado qualificador no contexto indicado pelo legislador, o participante da corrida, disputa ou competição, será punido com pena de cinco a dez anos de reclusão. Notam-se, assim, mudanças de ordem quantitativa e qualitativa em um paralelo com a conduta prevista no *art.308, caput*, do Código de Trânsito. Essa modificação pode ensejar, respeitados certos requisitos, um possível início de cumprimento da privação de liberdade no regime fechado (*art.33 do CP*). Resultando a pena final no quantum mínimo cominado em lei, não será possível a substituição por outras espécies de pena (*art.44, I, do CP*). Nesse contexto, o crime também não é de menor potencial ofensivo. (BEM, 2015, p. 450)

Na verdade, as tentativas de reverter a situação começam em 2008 com a *Lei 11.705*, que ganhou o epíteto de LEI SECA. Foi a primeira lei que alterou a redação do *artigo 306 do CTB* que prevê a figura típica da conduta de *conduzir veículo automotor sob a influência de álcool* ou de outras drogas. Todavia, a redação do artigo foi infeliz, pois,

passou a registrar determinada concentração etílica (seis decigramas de álcool por litro de sangue), o que exigia prova pericial e acabou inviabilizando as punições. Após sucessivas decisões do STJ trancando ações penais, o tipo voltou a ser redefinido. Com a vigência da *Lei 12.760, de 2012*, esse delito encontrou sua redação definitiva que permanece até hoje; atualmente, basta estar conduzindo veículo automotor com capacidade psicomotora alterada (por álcool ou outra substância psicoativa) para ser enquadrado criminalmente.

Apesar da boa intenção do legislador, este acabou por provocar um efeito contrário, pois o novo tipo penal então vigente trazia a indispensável exigência de prova técnica específica para fins do art.306, fazendo depender a tipicidade do crime de embriaguez ao volante da comprovação de que o condutor do veículo estivesse dirigindo com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, o que não era exigido na anterior redação do tipo penal. (LIMA, 2015, p. 133)

A alteração agora vigente do art.306 do CTB veio por meio da *Lei 12.760/2012*, que estabeleceu como único elemento do tipo a condução do veículo automotor “com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa”. (LIMA, 2015, p. 136)

Depois dessas, viriam outras leis alterando os dispositivos penais, todas no sentido de agravamento das penas, punições mais rigorosas, sempre buscando reduzir a ocorrência dessas condutas e, assim, evitar graves acidentes e suas trágicas consequências.

Merecem destaque no âmbito penal: a *Lei 12.971 de 2014* que criou os tipos qualificados aumentando as penas do crime de participação em corrida e condutas equivalentes (racha e outras) quando resultam em morte ou em lesão grave; e a *Lei 13.546 de 2017* que criou

o tipo qualificado no homicídio culposo na direção de veículo quando ocorrido “sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”.

Vale registrar, também, o *artigo 312-A do CTB*, criado pela *Lei 13.281 de 2016*, que passou a exigir que “o juiz aplicar a substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, esta deverá ser de prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades:

- I - trabalho, aos fins de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito;
- II - trabalho em unidades de pronto-socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente de trânsito e politraumatizados;
- III - trabalho em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados de trânsito;
- IV - outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito”. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016).

Se esse dispositivo ganhar vida no cotidiano no Foro, teremos uma revolução ao longo dos anos, na forma das pessoas conduzirem seus veículos. Isso, se a inteligência artificial não atropelar o desenvolvimento humano substituindo o homem por máquinas na condução dos veículos, processo esse que parece já estar em curso.

É importante observar que as sanções penais não produzem efeitos apenas quando aplicadas concretamente, elas possuem igualmente um efeito dissuasório sobre a coletividade, na medida em que sua divulgação visa inibir as condutas recriminadas, especialmente quando definem delitos de perigo, cujo resultado danoso sequer é exigido pelo tipo.

O sistema de tráfego viário só se faz viável com a criação de normas de organização deste contexto interacional, que permitam sua utilização com certo grau de segurança e confiança. [...] Este patamar mínimo de expectativas é construído por normas de racionalização, que mantêm a funcionalidade do sistema e, ao mesmo tempo, protegem os bens jurídicos dos riscos inerentes ao mesmo. [...]

A materialização deste objetivo se faz, muitas vezes, por meio do direito penal, [...] A pena, nestes âmbitos, não surge como ameaça a comportamentos que atacam diretamente bens jurídicos, mas como mecanismo de controle da vigência das regras de organização. [...] Daí a atração pelo tipo penal de perigo abstrato, nestas hipóteses. A prescindibilidade do dano ou do perigo concreto adapta-se ao escopo do gestor de riscos em utilizar a ameaça de repressão criminal para garantir a ordem institucional destes ambientes de contatos e riscos generalizados.

Os delitos culposos também podem ser utilizados para alcançar o objetivo mencionado e inibir a não observância de regras de cuidado, [...] (BOTTINI, 2007, p. 123)

AUMENTO DAS MULTAS E RESTRIÇÕES ADMINISTRATIVAS

O agravamento das sanções, no entanto, não veio apenas de dispositivos de natureza penal, as mudanças nas punições administrativas foram igualmente severas.

Dirigir sob a influência de álcool ou outras substâncias psicoativas que causem dependência não configura apenas ilícito penal, mas, igualmente, infração administrativa punida com multa e com suspensão do direito de dirigir veículos (artigo 165). A multa foi multiplicada por 5 pela Lei Seca (2008), e depois, passou para 10 vezes na Lei de 2012. A suspensão do direito de dirigir passou a ter o prazo obrigatório de 12 meses. E a multa será aplicada em dobro “em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses”. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

A Lei 13.281, de 2016, criou a infração de recusa a realização ao teste de “bafômetro” (etilômetro) ou outro exame destinado a comprovação do uso de álcool ou outra substância psicoativa (*artigo 165-A*), e equiparou as sanções as do *artigo 165*. Ou seja, recusar-se ao exame passou a ser punido da mesma forma de quem fez uso de álcool ou equivalente. O dispositivo veio fechar o cerco sobre os condutores que desrespeitavam a proibição e buscavam se valer da previsão constitucional de não ser obrigado a fazer prova contra si mesmo (*direito ao silêncio, art.5º, LXIII, da CF*). Essa vedação é própria das disposições penais, mas não abrange normas administrativas.

A LUTA PARA REDUZIR A VELOCIDADE

Além disso, as autoridades de trânsito passaram a exercer um controle muito maior sobre a velocidade dos veículos, o número de RADARES instalados em ruas, avenidas e rodovias disparou. E as velocidades permitidas estão sendo reduzidas, tudo visando a redução do número de acidentes e de vítimas. Criou-se uma asfixia financeira sobre a população que dirige, apelidada inclusive de “indústria da multa”. Excluídos eventuais excessos mal-intencionados, o fato é que a redução das velocidades e o aumento das punições se fez necessária diante da recusa de muitos motoristas em cumprir as normas legais.

É óbvio que a maior conscientização dos motoristas é fundamental e isso tem sido buscado através dos cursos de formação de condutores e, também, diante dos cursos de reciclagem que passaram a ser obrigatórios para quem tem sua habilitação suspensa.

As campanhas de conscientização da população acerca do problema buscam contribuir para a melhoria desse panorama. Esse ano a campanha MAIO AMARELO completa 10 anos.

3. SISTEMA DE REPARAÇÃO DE DANOS: O SEGURO OBRIGATÓRIO (DPVAT) E OS BENEFÍCIOS ASSISTENCIAIS

Necessário consignar, também, que além das medidas preventivas visando evitar a ocorrência dos acidentes e a redução do número de vítimas, também, são necessárias outras medidas visando reparar ou minimizar os danos ocorridos.

Nesse ponto, se faz preciso tratar do DPVAT e dos BENEFÍCIOS PREVIDENCIÁRIOS postos à disposição das vítimas do trânsito.

O DPVAT ganhou notoriedade em 2019 quando o então governo tentou extinguir o seguro obrigatório em razão de uma divergência política. Para a sorte das vítimas, o seguro acabou mantido, mas com mudança na gestão que passou para a Caixa Econômica Federal.

O “Seguro obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não”, é conhecido pela sigla DPVAT, foi implantado pela *Lei 6.194 de 19/12/1974*, e prevê indenizações pecuniárias para as vítimas de acidentes de trânsito.

Estabelece a referida lei:

Art. 3o Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no art. 2o desta Lei compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares, nos valores e conforme as regras que se seguem, por pessoa vitimada: (Redação dada pela Lei nº 11.945, de 2009).

I - R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de morte;

II - até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de invalidez permanente; e

III - até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas. (Incisos Incluídos pela Lei nº 11.482, de 2007)

A importância do seguro é inequívoca, na medida em que grande parcela da população não possui reserva financeira para infortúnios. E embora seus valores não sejam muito significativos, eles representam uma reparação mínima para que as pessoas possam arcar com os custos iniciais da tragédia em que se viram envolvidas.

É verdade, também, que o Estado brasileiro possui outros benefícios assistenciais para vítimas de infortúnios que não se aplicam exclusivamente às vítimas do trânsito, mas que as incluem. Essa questão veio à baila por ocasião da publicação da *Medida Provisória 904 de 2019* que pretendia extinguir o referido seguro. Registra sua exposição de motivos:

2. O Seguro DPVAT foi criado no intuito de compensar uma externalidade negativa causada pelos proprietários de veículos, representada pelas vítimas dos acidentes de trânsito. O caráter social do Seguro DPVAT fica evidente ao se comparar seu funcionamento com outros seguros privados de automóveis, mais especificamente as coberturas oferecidas e os segurados contemplados, uma vez que o **Seguro DPVAT indeniza vítimas de acidentes de trânsito sem apuração de culpa, seja motorista, passageiro ou pedestre.**
3. Contudo, ressalte-se que, no caso das despesas médicas e suplementares, há atendimento gratuito e universal na rede pública, por meio do SUS. Adicionalmente, **para segurados do Instituto Nacional do Seguro Social, há a cobertura de pensão por morte**, paga aos dependentes do segurado que falecer ou, em caso de desaparecimento, tiver sua morte declarada judicialmente.
4. Da mesma forma, **quanto à cobertura por invalidez, o Governo Federal oferece o Benefício de Prestação**

Continuada — BPC, que garante o pagamento de um salário mínimo mensal para pessoas que não possuam meios de prover sua subsistência ou de tê-la provida por sua família.

5. Saliente-se que, quando da criação do Seguro DPVAT, nenhuma das políticas sociais descritas nos parágrafos anteriores (acesso à saúde universal e aposentadoria por invalidez, não contributiva) estavam vigentes. Dessa forma, as coberturas de despesas médicas e de invalidez do Seguro DPVAT se sobrepõem a essas políticas. (destaques não presentes no original).

Ou seja, argumentando com a existência de coberturas em duplicidade, pois, os brasileiros já contariam com o Sistema Único de Saúde (SUS) para receberem assistência médica, e benefícios pecuniários como a pensão por morte paga aos dependentes e o Benefício de Prestação Continuada (BPC), no valor de um salário-mínimo, para os casos de invalidez, o Governo pretendeu extinguir o DPVAT, mas não obteve êxito.

A imprensa denunciou que a medida visava retaliação política, pois, uma das seguradoras líder na gestão do DPVAT pertencia a um líder partidário que se tornara adversário político do Presidente da época.¹³

A solução da contenda veio pelo Congresso Nacional que não autorizou a extinção do Seguro Obrigatório, mas acabou transferindo a gestão dos recursos para a Caixa Econômica Federal (*Lei 14.544, de 2023*), o que, de certa forma, acabou facilitando o acesso da população ao recebimento do seguro, pois, a CEF se popularizou, ainda mais, por ocasião da pandemia com os pagamentos do auxílio Brasil e, também, do Bolsa Família.

Necessário registrar que o Benefício de Prestação Continuada — BPC, para ser obtido pela vítima de acidente de trânsito, exige que ela se enquadre em situação de miserabilidade familiar, pois, a pessoa e

nem seus familiares podem ter renda superior a um quarto do salário-mínimo (1/4). Registra o site do governo federal:

Principais Requisitos

Tem direito ao BPC o brasileiro, nato ou naturalizado, e as pessoas de nacionalidade portuguesa, desde que comprovem residência no Brasil.

A renda por pessoa do grupo familiar deve ser igual ou menor que $\frac{1}{4}$ do salário mínimo, podendo receber o benefício:

Pessoa idosa, com idade de 65 (sessenta e cinco) anos ou mais.

Pessoa com deficiência, de qualquer idade.

A deficiência é entendida como uma condição que apresenta impedimentos de longo prazo (com efeitos por pelo menos 2 anos) de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, que, em interação com diversas barreiras, podem dificultar ou impedir a participação plena e efetiva de uma pessoa na sociedade em igualdade de condições com as demais.¹⁴

Como se vê, o BPC é um benefício assistencial de aplicação restrita aos casos de miserabilidade, não se destina a reparação de vítimas de acidentes de trânsito, embora em alguns casos possa ser aplicado cumulativamente. Sem o DPVAT, grande contingente de vítimas de acidentes do trânsito ficaria sem nenhuma reparação, pois, essas pessoas não se enquadram nos requisitos exigidos pelo BPC.

Tampouco a PENSÃO POR MORTE pode ser apontada como instrumento de proteção as vítimas do trânsito, ela se insere no sistema de proteção da família do trabalhador, do segurado da previdência social brasileira, a qual possui requisitos próprios para sua concessão (sistema contributivo — art.201 da Constituição Federal), não basta ter sido vítima de acidente de trânsito, é preciso ser segurado da Previdência Social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É evidente que a extinção do Seguro Obrigatório era péssima para a população, pois, embora existam diversos benefícios assistenciais, seus valores não são suficientes para cobrir os gastos de uma vida digna, ainda mais, para quem se encontra em situação de invalidez ou para a família que perdeu abruptamente sua principal fonte de renda, sem falar dos danos emocionais envolvidos em episódios dessa natureza.

Não se pode deixar de registrar, obviamente, que a sociedade contemporânea tem trabalhado bastante na criação de mecanismos de proteção social para a população, mas, ainda, são, por vezes, insuficientes para garantir uma qualidade de vida com dignidade.

O desafio de prevenir e reparar as consequências dos acidentes no trânsito terrestre é tão gigantesco quanto seus números; mas esse trabalho não pode parar.

Para finalizar, resta ressaltar que apesar de termos reduzido o número de mortes por acidentes de trânsito no período (de 2011 a 2020), o resultado ficou aquém do objetivo proposto pela ONU; e o volume de internações aumentou, embora seja preciso reconhecer que o aumento exorbitante da frota de veículos no período representa um grande obstáculo.

Apesar dos avanços conseguidos, de melhorias e aperfeiçoamentos na legislação, estamos longe de obtermos um trânsito seguro. Está na hora de trabalhar fundo na conscientização dos motoristas e pedestres para evitar condutas inadequadas e ganhar maior eficiência nos deslocamentos, sem causar acidentes. É hora de preservar a vida e a saúde das pessoas.

“No trânsito, escolha a vida!” (slogan da campanha Maio Amarelo de 2023).

REFERÊNCIAS

BEM, Leonardo Schmitt de. **Direito Penal de Trânsito**. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

BOTTINI, Pierpaolo Cruz. **Crimes de perigo abstrato e princípio da precaução na sociedade de risco**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

FUKASSAWA, Fernando. **Crimes de trânsito (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada até a Lei nº 12.971, de 09 de maio de 2014)**. 3ª ed. São Paulo: APMP — Associação Paulista do Ministério Público, 2015.

LIMA, Marcellus Polastri. **Crimes de Trânsito**. Aspectos penais e processuais. 2ª ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2015.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 6ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

NOTAS

1 Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-acoes-para-seguranca.aspx>>. Acesso em 05 ago. 2018.

2 Disponível em: <<https://www.gov.br/saude/pt-br/composicao/svsa/vigilancia-de-doencas-cronicas-nao-transmissiveis/vigilancia=-dos-acidentes-eviolencias#:~:text=Os%20dados%20do%20Sistema%20de,menos%20do%20que%20em%202018>>. Acesso em 20 mai. 2023.

3 Disponível em: <<https://g1.globo.com/especial-publicitario/inovacao-em-movimento/ccr/noticia/2019/05/22/brasil-reduz-mortes-no-transito-mas-nao-deve-bater-meta-da-onu.ghtml>>. Acesso em 29 fev. 2020.

4 Disponível em: <www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em 10 mai. 2023.

5 Disponível em: <<https://g1.globo.com/especial-publicitario/inovacao-em-movimento/ccr/noticia/2019/05/22/brasil-reduz-mortes-no-transito-mas-nao-deve-bater-meta-da-onu.ghtml>>. Acesso em 29 fev. 2020.

6 Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/>>. Acesso em 01 jul. 2018.

7 Disponível em: <<https://www.gov.br/saude/pt-br/composicao/svsa/vigilancia-de-doencas-cronicas-nao-transmissiveis/vigilancia=-dos-acidentes-eviolencias#:~:text=Os%20dados%20do%20Sistema%20de,menos%20do%20que%20em%202018>>. Acesso em 20 mai. 2023.

8 Disponível em: <<https://www.gov.br/saude/pt-br/composicao/svsa/vigilancia-de-doencas-cronicas-nao-transmissiveis/vigilancia=-dos-acidentes-e-violencias#:~:text=Os%20dados%20do%20Sistema%20de,menos%20do%20que%20em%202018>>. Acesso em 20 mai. 2023.

9 Disponível em: <www.portaldotransito.com.br/noticias/em-2020-foram-pagas-mais-de-33-mil-indenizacoes-por-mortes-no-transito-brasileiro/>. Acesso em 08 jul. 2021.

10 Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca.aspx>>. Acesso em 05 ago. 2018.

11 Disponível em: <<https://www.portaldotransito.com.br/noticias/fiscalizacao-e-legislacao/estatisticas/atropelamentos-no-brasil-mais-de-50-das-vitimas-tem-mais-de-50-anos/>>. Acesso em 11 jun. 2023.

12 Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/editoria/seguranca-e-justica/2018/06/mortes-em-acidentes-de-transito-caem-14-nos-ultimos-dez-anos>>. Acesso em 12 ago. 2018.

13 Disponível em: <<https://congressoemfoco.uol.com.br/temas/economia/congresso-deixa-mp-caducar-e-impede-extincao-do-dpvat/>>. Acesso em 08 jun. 2023.

14 Disponível em: <<https://www.gov.br/mds/pt-br/acoes-e-programas/assistencia-social/beneficios-assistenciais/beneficio-assistencial-ao-idoso-e-a-pessoa-com-deficiencia-bpc#:~:text=Principais%20Requisitos&text=A%20renda%20por%20pessoa%20do%20grupo%20familiar%20deve%20ser%20igual,com%20defici%C3%Aancia%2C%20de%20qualquer%20idade>>. Acesso em 10 jun. 2023.