

FISCALIZAÇÃO COMO MEIO DE EDUCAÇÃO E DE PREVENÇÃO AOS CRIMES DE TRÂNSITO COMO CAUSA DE ACIDENTES

Autor (a)¹ Leandro de Andrade Pinto

Resumo: O presente estudo tem como objetivo abordar a educação, bem como outros fatores que garantem a segurança no trânsito. Ele também vai abordar ainda a atuação dos diversos personagens no trânsito, sejam estes os Condutores, os Passageiros, os Pedestres e os Agentes de Trânsito. O objetivo é conhecer e analisar as medidas de educação e fiscalização para o trânsito nos mais diversos níveis, tendo como metodologia para a realização desta pesquisa o levantamento bibliográfico, observações, bem como a apresentação de dados estatísticos, com a finalidade de entender a realidade da vida e da segurança no trânsito. A pesquisa demonstra que a educação para o trânsito em todos os níveis, principalmente pela atuação do Agente da Autoridade de Trânsito, inclusive ao a aplicação de medidas administrativas e do Auto de Infração e Notificação de Autuação, são necessários para dirimir e reduzir os conflitos entre os demais personagens no trânsito, conflitos estes que muitas vezes se traduzem em acidentes de trânsito. Importante destacar a destinação dos recursos arrecadados com as multas de trânsito, destinadas para fomentos, fiscalização, educação, segurança e prevenção de acidentes de trânsito. Os resultados afirmam a importância da educação e também da fiscalização de trânsito de forma sistemática, organizada e contínua, e em todos os níveis. Efetivar a mudança de comportamentos e atitudes é a principal missão do Agente de Trânsito. A educação para o trânsito, não só através da escola, mas também de políticas públicas e comportamento social, são os meios mais eficientes para diminuir a insegurança e os acidentes no trânsito.

Palavras-chave: Trânsito; Segurança; Acidentes; Educação, Fiscalização.

¹ Artigo apresentado como trabalho de conclusão do curso de Direito do UNIPTAN/AFYA, no ano de 2019. O Artigo contou com a orientação do professor Dr. Daniel Albergaria Silva, responsável pela disciplina Seminário de Pesquisa I, e do professora orientadora Ma. Erika Tayer Lasmar.

Introdução

A vida moderna é marcada, em grande parte, pelo “encurtamento” das distâncias. Dentre outras formas que o homem encontrou para atingir essa finalidade, com o grande avanço da tecnologia, podemos destacar as relacionadas ao Trânsito. Apesar das novas tecnologias de comunicação, o ser humano necessita do contato próximo com seus semelhantes, daí a importância da vida no trânsito. Assim destaca o poeta e escritor brasileiro Carlos Drummond de Andrade, que em uma de suas obras, no poema *Cota Zero*, recitou:

stop
a vida parou
ou foi o automóvel?

(ANDRADE, Carlos Drummond de, 1930)

Essa grande dependência com relação ao automóvel se traduz em temáticas que vão desde a sobrevivência na sociedade moderna, como nas paixões pessoais e realização de sonhos. Ele está presente de forma permanente na vida das pessoas na atualidade. No ir e vir das cidades ou nas poeirentas estradas rurais, a convivência conturbada das pessoas nesse meio se traduz, muitas vezes, em tragédias. São os chamados acidentes de trânsito.

A questão a se analisar quanto essa dependência da sociedade moderna para aos veículos automotores e o aumento do número de veículos na via pública podem ser fatores complicadores na segurança no trânsito ou causa de aumento nos índices de acidentes?

O trânsito é uma situação social onde permanentemente são expressos, e também testados, os diversos atributos do sujeito quanto à devida condução do veículo e, da mesma forma, às habilidades para a convivência social, pois participar do trânsito, na qualidade de condutor, passageiro ou pedestre, é dividir o espaço com outras pessoas, fazer renúncias e concessões, compreender e adequar-se às normas legais.

Através da fiscalização e educação voltada para o trânsito, frente à previsão legal, a humanização das condutas na circulação e a harmonia no trânsito, é que se poderá formar cidadãos conscientes e preparados para os dilemas de conceitos que são comuns nesta dinâmica.

O Direito no Trânsito passa por questões que interfere em todas as áreas da vida em sociedade. A temática Trânsito já é muito estudada e divulgada em todo mundo, tendo como um dos principais focos a segurança para se preservar vidas.

Mesmo com o avanço da tecnologia e a criação de veículos autônomos, estes não conduzidos por seres humanos, temos ainda a ocorrência dos chamados acidentes de trânsito. O Primeiro acidente que resultou em morte com veículo autônomo aconteceu no dia sete de

maio 2016, com o atropelamento de um homem de quarenta anos nos Estados Unidos². Vemos portanto que, mesmo que tenhamos veículos de alta tecnologia, ainda haverá o risco de acidente.

Temos como uma das principais causas de acidentes de trânsito, dos quais resultam vítimas de lesão ou morte, os comportamentos delitivos na condução de veículos³. Pode-se afirmar que, em grande parte, a imprudência, imperícia ou negligência das pessoas, físicas ou jurídicas, é o causador dos acidentes de trânsito. Partindo desse prisma, torna-se importante destacar a educação como principal forma de enfrentar esse problema.

Outro fato a ser levado em consideração no tocante ao processo de circulação em vias pública, tendo como personagens condutores passageiros e pedestres, é a padronização na comunicação⁴. Para que ocorra uma harmonia em todo conjunto, os padrões de utilização do trânsito são normatizados e devem ser trabalhados com os diversos membros da comunidade.

Qual seria portanto a avaliação quanto as responsabilidades dos personagens e o quanto isso influencia na segurança para o trânsito?

Um personagem muito importante para a educação para o trânsito é o agente da autoridade de trânsito. Esse é um profissional credenciado, pode ser ou não policial militar, que deve estar em horário de serviço e uniformizado para desempenhar seu papel. Ele é o responsável pela aplicação das medidas que garantem a segurança e fluidez do trânsito.

As penalidades tem como objetivo proteger ou salvar vidas, por isso o agente de trânsito deve sempre zelar pelo bom desempenho de suas funções, mesmo que estas penalidades não expressem o potencial danoso das infrações a elas vinculadas e ainda que o condutor possa não entender o caráter educativo e preventivo dessas medidas. O questionamento é qual o papel do Agente da Autoridade de Trânsito como educador, mesmo em situações das aplicações de medidas administrativas e na Autuação de Infração de Trânsito e os reflexos para a segurança para o trânsito?

Será avaliado, a partir de estudos bibliográficos e estatísticos, o reflexo de cada um dos atores na segurança para o trânsito, partindo de um pesquisa bibliográfica analítica e com a exposição de dados estatísticos.

Convivência no Trânsito

²<https://canaltech.com.br/carros/primeiro-acidente-fatal-com-carro-autonomo-da-tesla-novos-detalhes-sobre-o-caso-71823/>

³<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/imprudencia-e-principal-cao-de-acidentes-de-transito-no-brasil/>

⁴<http://educacaoparaotransitocomqualidade.blogspot.com/2011/05/comunicacao-e-transito.html>

Não é de hoje que a convivência no trânsito pode gerar conflitos e podemos destacar que a comunicação neste meio é um fator importante para a sua pacificação. Temos a seguir um dos primeiros relatos de Acidente de Trânsito envolvendo automóveis de que se tem notícias:

Quando em 1896 na cidade de Londres um automóvel a seis quilômetros por hora atropelou Oridget Driscoll, houve séria revolta popular porque pouco tempo antes fora revogada a exigência de serem os veículos precedidos por uma pessoa portando uma bandeira vermelha sinalizando advertência aos pedestres. (FUKASSAWA 2015, p.21) .

No citado trecho nota-se a importância da regulamentação e da fiscalização para a prevenção de acidentes. Depois de uma pequena alteração na lei, e mesmo com veículo muito mais lento do que os atuais, ocorreu o acidente. fazendo-se uma pequena reflexão, qual seriam as consequências nos dias atuais?

Muito se vê, nos meios de comunicação em massa, que morre-se mais no trânsito do que em guerras, e o Maior problema são os personagens desse grande dilema social⁵. “O carro é uma arma, a vítima pode ser você”, dizia antiga campanha de trânsito.” (FUKASSAWA 2015, p 21).

A conduta e a convivência humana no trânsito acontecem permeadas por um conjunto de princípios, idéias e valores que cada indivíduo tem internalizado a respeito da vida e dos outros seres humanos, observado a forma como se relaciona e o que determina em grande parte seu agir. Assim, os problemas que ocorrem no trânsito podem traduzir questões de relacionamento humano em múltiplas dimensões⁶.

Ações individualistas podem ser pensadas em termos da promoção de orientações sociais e disposições psicológicas, que se caracterizam pela disposição da pessoa em orientar-se exclusivamente para o próprio bem-estar, em detrimento dos demais e da coletividade, desconsiderando a repercussão que tal disposição representa na relação com outras pessoas ou grupos sociais. (...) (O) individualismo (...) relacionase de perto com disposições egoístas, corporativistas, hostis e competitivas (SOARES, Diogo

⁵<https://portaldotransito.com.br/noticias/estudo-mostra-que-em-10-anos-o-transito-brasileiro-matou-mais-que-guerra-da-siria/>

⁶ https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000300016

Picchioni; THIELEN, Iara Picchioni, Apud Palmieri & Branco, 2004, p. 193)⁷

Podemos focar as causas comuns no discurso dos que se envolvem em acidentes de trânsito ou os testemunham, identificando questões de cunho psicossociológico, tais como: problemas de atenção e de percepção, não percepção do risco e aceitação do risco, bem como transgressão das regras, e agressividade ou descontrole dos impulsos.

Dentro do conceito vinculado a utilização do trânsito onde todos participam, podem ser como pedestre, passageiro ou condutor, no qual se torna imprescindível que quaisquer dos componentes sejam cooperativos em cada uma das situações. Muitos não respeitam as leis e não se respeitam mutuamente, o que pode provocar a ocorrência de vários acidentes de trânsito, que poderiam ser evitados com um simples ato de gentileza.

O progresso na área (...) dos transportes cada vez nos torna mais vizinhos em uma aldeia global, por cuja preservação somos todos igualmente responsáveis e onde cuidar da vida alheia é indissociável da preservação da própria. (...) A construção coletiva do bem-estar coletivo só se concretizará quando o impulso a rivalizar seja gradativamente substituído pela inclinação a cooperar. Precisamos desenvolver a inteligência relacional e as competências a ela vinculadas (SOARES, Diogo Picchioni; THIELEN, Iara Picchioni, 2012, apud. Osório, 2003)

Todos participam, de alguma forma, da vida no trânsito, e, não raras vezes, se morre nele. Dirigindo um veículo, uma ação arriscada, tornou perigosa as relações sociais no trânsito. Esse perigo, além de produzir vítimas, torna qualquer pessoa propícia de se tornar um “criminoso” no trânsito.

Outro ponto a se evidenciar é a importância da conscientização acerca da prestação de socorro à vítima nos acidentes de trânsito, não só pelos benefícios jurídicos, mas também para minimizar os danos à esta vítima. Com as medidas de prevenção e o socorro imediato e adequado às vítimas é que podemos alcançar a almejada “paz” no trânsito.

Vale ainda ressaltar a relevância da fiscalização, principalmente pelo seu caráter educativo. Muito se fala que a multa tem objetivo arrecadatório, porém, não obstante ao caráter pecuniário, muitos dos personagens do trânsito enxergam nesta penalidade a principal barreira, ou desincentivo, às suas práticas delitivas.

⁷ https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000300016

As ações de fiscalização influenciam diretamente na segurança e fluidez do trânsito, contribuindo para a efetiva mudança de comportamento dos usuários. (MBFT, p. 11)

Temos como uma das principais causas de acidentes de trânsito, dos quais resultam vítimas de lesão ou morte, os conjuntos de comportamentos delitivos que ocorrem na condução de veículos. Torna-se, portanto, importante destacar a fiscalização como uma importante ação para enfrentar esse problema e seus impactos sociais e econômicos. É importante também trabalhar a conscientização de todos os envolvidos no acidente de trânsito, acerca da prestação de socorro às vítimas, não só pelos benefícios jurídicos, mas, também, para minimizar os danos às estas.

Há um grande dilema em face aos danos causados pelos acidentes, acrescido da perda de patrimônios, das lesões e seqüelas físicas que, em diversas vezes, são permanente, e pelas mortes causadas por estes eventos, então:

Indispensável é a formulação de políticas públicas permanentes de educação no trânsito para redução de acidentes, com objetivos e responsabilidades bem claramente definidos,... (FUKASSAWA 2015, p 22).

Vinculado a educação como pressuposto inicial, o meio acadêmico tem importância primordial no estudo sobre o tema, e pode ser o grande incentivador da adoção de medidas no âmbito da formação de futuros profissionais, no sentido de proporcionar respostas aos problemas propostos ou ampliar as formulações teóricas a esse respeito.

Ainda, de acordo com o disposto no Capítulo VI do Código de Trânsito Brasileiro, conforme consta no artigo 74 e em seus parágrafos, a educação para o Trânsito “é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”, sendo obrigatório uma coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente deste Sistema. Estes órgãos ou entidades devem promover o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito de forma direta ou por convênio.

Por se tratar de um tema de muita importância no convívio social e também com grande repercussão, faz com que seja necessário impulsionar a educação para o trânsito e elucidar a todos, sejam condutores, passageiros ou pedestres, a relevância das medidas e penalidades as quais estão passíveis, sejam eles “infratores ou criminosos do trânsito”.

Dentre as considerações observa-se a importância das ações de educação para o trânsito bem como o fato de essas serem subsidiadas por inúmeros pressupostos legais. É necessário um trabalho de forma coletiva, com a participação dos diversos membros da

sociedade, para que os dispositivos legais em prol da construção de um trânsito mais seguro, humano e solidário, sejam implementados integralmente.

Condutores, Passageiros, Pedestres, Poder Público e as respectivas responsabilidades

A circulação de veículos e pedestres, no dia a dia, assim como as situações que motivam a utilização do trânsito são os responsáveis pelos atos e cenas que ocorrem nesse teatro da vida real. E quando estes personagens não seguem o roteiro legal e não respeitam-se uns aos outros é que ocorrem os acidentes. Os passageiros e os pedestres, partes mais frágeis deste cenário, devem colaborar para a segurança, cabendo a estes também normas de condutas para esta garantia.

Temos a seguir um demonstrativo de Registros de Eventos de Defesa Social-REDS no estado de Minas Gerais, envolvendo acidentes, separando as vítimas pela sua participação no trânsito:

| TIPO ENVOLVIMENTO | DE | 2014 | | | 2015 | | |
|------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|----------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|----------------|
| | | QTDE ENVOLVIDOS EM ACIDENTES SEM VITIMA | QTDE ENVOLVIDOS EM ACIDENTES COM VITIMA | TOTAL 2014 | QTDE ENVOLVIDOS EM ACIDENTES SEM VITIMA | QTDE ENVOLVIDOS EM ACIDENTES COM VITIMA | TOTAL 2015 |
| CONDUTOR VEICULO | DO | 291.319 | 146.039 | 437.358 | 273.011 | 131.217 | 404.228 |
| PASSAGEIRO VEICULO | DE | 6.511 | 33.871 | 40.382 | 7.518 | 32.083 | 39.601 |
| PEDESTRE | | 69 | 12.209 | 12.278 | 37 | 10.110 | 10.147 |
| TIPO ENVOLVIMENTO NAO ESPECIFICADO | DE | 22.071 | 24.485 | 46.556 | 13.989 | 21.476 | 35.465 |
| TOTAL GERAIS | MINAS GERAIS | 319.970 | 216.604 | 536.574 | 294.555 | 194.886 | 489.441 |

FONTE: REDS CINDS

Os condutores são os responsáveis pela segurança dos passageiros e pedestres, cabendo ressaltar ainda que os que conduzem os veículos maiores são responsáveis pela segurança dos veículos menores. No tocante às infrações e crimes cometidos na condução dos veículos é aplicado o mesmo conceito no que tange averiguação de responsabilidade.

No que se refere à responsabilidade do Estado e dos prestadores de serviços públicos, estes também podem ser responsabilizados por danos ou prejuízos causados, assegurado o direito de regresso contra o agente responsável. A responsabilidade estatal está prevista em lei, sendo que, quando se tratar de interesse coletivo, pode ser pleiteado por meio de Ação Civil Pública, Ação Popular, Mandado de Segurança Coletivo e Mandado de Injunção.

O artigo 37, § 6º, da Constituição Federal - CF/88, estabelece que:

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Temos a seguir uma tabela demonstrando os registros de acidentes de acordo com cada via, podendo, nestes casos, variar também qual ente da federação será responsabilizado quando de ação ou omissão que coloque em risco a segurança do trânsito e que possam ser causas de acidentes.

| TIPO DE LOCAL DO ACIDENTE | 2014 | | | 2015 | | |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------|
| | ACIDENTES SEM VITIMA | ACIDENTES COM VITIMA | TOTAL 2014 | ACIDENTES SEM VITIMA | ACIDENTES COM VITIMA | TOTAL 2015 |
| VIA URBANA | 160.100 | 76.700 | 236.800 | 153.679 | 67.993 | 221.672 |
| RODOVIA | 21.537 | 17.052 | 38.589 | 21.251 | 14.915 | 36.166 |
| OUTROS LOCAIS OU NAO INFORMADO | 10.665 | 9.911 | 20.576 | 9.802 | 8.304 | 18.106 |
| TOTAL MINAS GERAIS | 192.302 | 103.663 | 295.965 | 184.732 | 91.212 | 275.944 |

FONTE: REDS CINDS

Os Agentes de Trânsito e a função pedagógica da Fiscalização

Em 15 de maio de 1991, o Diário Oficial da União publicou a Portaria número 678, do Ministério da Educação, que determinava que todas as “instâncias” do “Sistemas de ensino” independente do nível ou modalidade tivessem no currículo “temas/conteúdos”

referentes à Educação no trânsito, dentre outros relevantes. Passado quase trinta anos e ainda é um tema para ser aprimorado.

De acordo com a lei, cabe ao Ministério da Educação promover a adoção de currículo interdisciplinar sobre segurança de trânsito em todos os níveis de ensino, além de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para magistério e o treinamento de professores e multiplicadores.

Um personagem fundamental nessa empreitada da Educação para o Trânsito é o Agente da Autoridade de Trânsito. Ele é responsável pela fiscalização, aplicação de medidas administrativas e a educação para o trânsito. Resolução nº 371, de 10 de Dezembro de 2010, que Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, destaca essa importância.

Vale ressaltar que a padronização de procedimentos é de suma importância, considerando que o papel do agente é fundamental para o trânsito seguro, pois, além das atribuições referentes à sua operação e fiscalização, desempenha, ainda, a missão de educar a todos aqueles que se utilizam do espaço público, a ele cabendo informar, orientar e sensibilizar os cidadãos a assumirem uma postura responsável e segura no cenário do trânsito. (MBFT, p. 7)

O referido Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito estabelece que “O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração de trânsito (AIT)”. Este “poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar” devendo ser “designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via no âmbito de sua competência”, e no cumprimento de suas atribuições deverá estar uniformizado de forma que os condutores possam identificar e reconhecer seu papel, fundamental para a segurança nas vias.

A falta da educação para o trânsito, conforme estabelecido em lei, produz seus efeitos nos casos de acidente com vítima. Muitas vezes é mais importante, para o condutor envolvido em acidente, fugir das "garras" das implicações penais e administrativas, deixando de lado o dever de socorro às vítimas, ato humanitário. Mais importante é “fugir do flagrante” do que salvar uma vida.

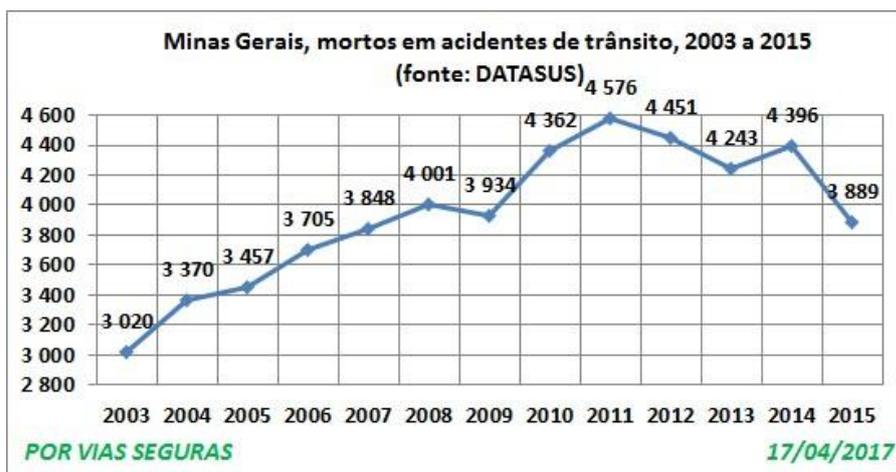
A atuação dos órgãos fiscalizadores do trânsito têm uma grande influência na mudança do comportamento daqueles que se encontram nas vias. A fiscalização de trânsito, exercida pelo agente da autoridade de trânsito, é um instrumento de grande importância para alcançar os objetivos almejados, para se ter uma convivência gentil e harmoniosa entre os personagens do trânsito.

Responsável por manter esta ordem, dentre outros, é o Agente de Trânsito, sendo ele, conforme determina o Código de Trânsito Brasileiro, é “a pessoa credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento” (Anexo I).

Quando constatada a infração, ao agente de trânsito cabe apenas o dever legal da autuação, sendo este um ato vinculado, priorizando o respeito, a urbanidade e a cidadania, porém sem omitir-se das providenciais que a lei determina.

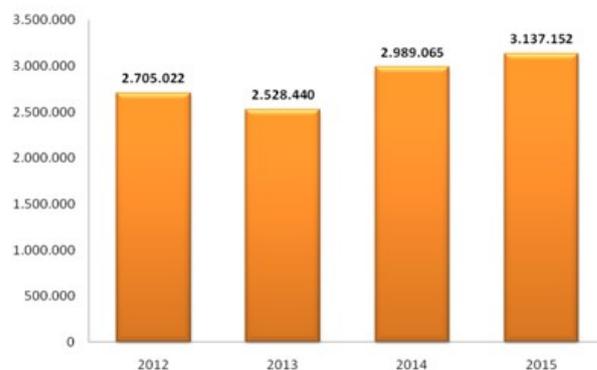
O AIT traduz um ato vinculado na forma da Lei, não havendo discricionariedade com relação a sua lavratura, conforme dispõe o artigo 280 do CTB. (MBFT, p. 11)

A seguir temos gráficos que demonstram a relação, a partir de uma breve análise, dos acidentes de trânsito, autuações e quantidade de veículos em circulação. Neste contexto vemos que mais veículos não significa mais acidentes e que a fiscalização é caminho eficiente para a prevenção.



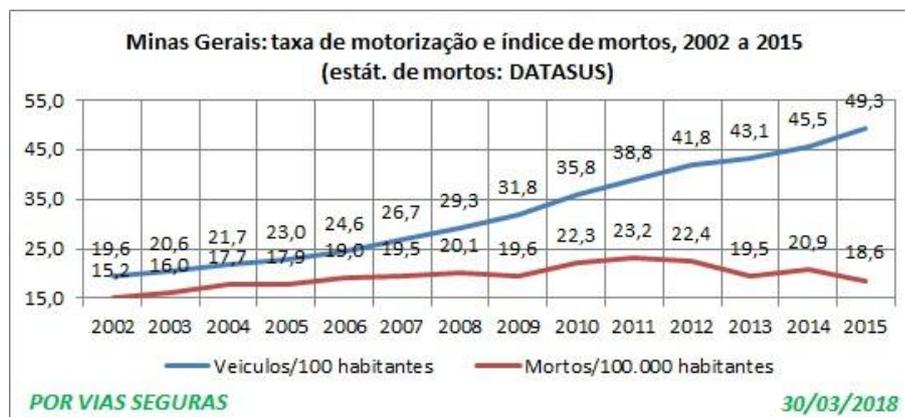
http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_estaduais/estatisticas_de_acidentes_no_estado_de_minas_gerais

| AUTUAÇÕES APLICADAS EM MINAS GERAIS (MUNICIPAIS E ESTADUAIS) | | | | |
|--------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| MÊS / ANO | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| JANEIRO | 223.988 | 214.916 | 216.217 | 256.623 |
| FEVEREIRO | 215.099 | 195.370 | 206.451 | 220.944 |
| MARÇO | 217.976 | 209.728 | 234.151 | 260.532 |
| ABRIL | 215.987 | 213.018 | 239.557 | 255.028 |
| MAIO | 228.832 | 214.196 | 243.168 | 278.674 |
| JUNHO | 219.112 | 193.237 | 239.860 | 269.124 |
| JULHO | 218.126 | 197.558 | 246.213 | 271.579 |
| AGOSTO | 228.830 | 212.701 | 269.253 | 264.795 |
| SETEMBRO | 223.293 | 223.907 | 270.613 | 253.349 |
| OUTUBRO | 233.815 | 227.182 | 283.127 | 269.402 |
| NOVEMBRO | 230.766 | 217.920 | 254.061 | 269.607 |
| DEZEMBRO | 249.198 | 208.707 | 286.394 | 267.495 |
| TOTAL | 2.705.022 | 2.528.440 | 2.989.065 | 3.137.152 |



Fonte:
detran/comunicados/comunicados/542-estatisticas

[https://www.detran.mg.gov.br/sobre-o-](https://www.detran.mg.gov.br/sobre-o-detran/comunicados/comunicados/542-estatisticas)



http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_estaduais/estatisticas_de_acidentes_no_estado_de_minas_gerais

Quando um condutor não respeita as diretrizes emanadas pela Lei, principalmente o Código de Trânsito Brasileiro, constitui infração de trânsito, algumas vezes crimes de trânsito, sendo punível nas formas e penalidades previstas em lei.

Constitui infração a inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito. (MBFT, p. 12)

Há uma diferenciação entre as responsabilidades pelas infrações e crimes de trânsito. De um lado vemos condição do veículo, de responsabilidade do proprietário, que deve cuidar de seu estado de conservação, regularidade documental e a prévia verificação de quem irá tomar posse deste. É importantíssimo a condição adequada de segurança para que o

veículo possa circular pelas vias. Um veículo mau cuidado é dos grandes causadores de acidentes.

De outro lado está a responsabilização pelas atitudes na condução. Ao condutor, além da verificação das condições do veículo, resta os cuidados quanto aos passageiros, pedestres e demais motoristas. Não resguardado os devidos cuidados, ao condutor pode ser imputada às penas e penalidades previstas no CTB. “Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.” (MBFT, p. 12)

Um ponto importante a ser destacado é que, muito além de punir os transgressores, as penas e penalidades tem por objetivo desestimular o cometimento das infrações ou crimes. Portanto, podemos dizer que tem também um caráter pedagógico, quando correta e oportunamente aplicados.

na teoria mista, eclética, intermediária ou conciliatória, a pena tem a dupla função de punir o criminoso e prevenir a prática do crime, pela reeducação e pela intimidação coletiva - *punitur quia peccatum est et ne peccetur* (o pecado é punido) (SILVA, Francesca Alves Batista ROCHA, Lucas Evangelista Neves da, apud CAPEZ, 2010)⁸

Um fator que é de extrema importância ser citado é a destinação dos recursos arrecadados com as penalidades. Estes devem ser destinados para serviços e políticas voltadas para a segurança e educação para o trânsito. O Art. 320 do CTB diz que, o que tange à receita oriunda das multas de trânsito deverá ser exclusivamente destinada à “sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.” Deste valor, conforme o § 1º do mesmo artigo, cinco por cento “será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito”.

Ainda deve ser considerado os diversos entraves quanto à efetividade real da aplicação da penalidade de multa. As penalidades aplicadas, quando da ocorrência da inobservância do ordenamento legal aos veículos, produz um resultado mais significativo, uma vez que seu impacto traz o impedimento na regularização anual, uma vez que o licenciamento anual é obrigatório para circular nas vias públicas. Em outro sentido, ao observar os demais casos, pela falta de um fator mais coercitivo, o impacto já não é tão significativo e a taxa de inadimplência torna-se elevada, e sua aplicabilidade, pelos agentes da autoridade, não concernem o objetivo principal.

⁸https://lex.com.br/doutrina_27851470_A_APLICACAO_DA_PENA_NO_ESTADO_ATUAL_E_A_SUA_IN_EFICACIA.aspx

Considerações

O Art. 6º da Constituição Federal destaca os direitos sociais, dentre eles a educação. Cabe ainda ressaltar que os demais direitos sociais, tais como a saúde, o trabalho, o transporte, o lazer, a segurança, tem relação direta com a convivência segura e saudável no trânsito.

Já no Art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro, no seu parágrafo 2º, afirma que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. É importante o empenho de todos para se garantir essa segurança mencionada.

O papel do agente de trânsito, além de fiscalizar o cometimento de infrações e colaborar com a organização do fluxo de veículos, conforme preconiza o Código de Trânsito Brasileiro, é o de agir como educador para o trânsito, buscando manter a disciplina nas vias públicas das cidades e evitando acidentes. Para fazer valer o desejo por vias mais seguras, o trabalho da fiscalização de trânsito tem papel fundamental. À sociedade, cabe o respeito às normas e a adoção de comportamentos benéficos a um trânsito mais humano e seguro.

Outro ponto importante é a campanha esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito, de caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, bem como programas destinados à prevenção de acidentes.

Quando nos remetemos à questão da educação para o trânsito, o Art. 6º do CTB elenca como objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito: “I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento”. O incremento desta Política, principalmente no âmbito da educação, é fator primordial para melhor assegurar os direitos previstos no art. 6º CF.

Mesmo amplamente citado no CTB, as políticas de educação para o trânsito mostra-se, de certa forma, insuficientes, deixando de produzir os impactos esperados por esta. O Capítulo VI diz que “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Ela deveria ser promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, com a adoção de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito e a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

O Artigo 326 do CTB fala sobre a Semana Nacional de Trânsito, “comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro” e sobre a atuação referente à política de segurança no trânsito dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, com prioridade à “metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes”, em cada ente da Federação.

Conforme o mesmo artigo, no seu § 1º, no prazo de dez anos, será apurada estas metas com o objetivo de redução de no mínimo metade destes índices “apurados no ano da entrada em vigor da lei que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).” Essas metas, conforme o § 7º, “serão divulgadas em setembro, durante a Semana Nacional de Trânsito”.

A Resolução CONTRAN Nº 515, DE 18-12-2014 visou “estabelecer padrões mínimos de eficiência para o funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito” para tentar dar maior “equidade no exercício do direito à mobilidade no espaço público e para a segurança no trânsito.”

O capítulo VI do Código de Trânsito Brasileiro - CTB é dedicado especialmente à Educação de Trânsito. Ele fixa que a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (Art. 74).

Complementarmente ao Código de Trânsito, a Resolução nº 120 do CONTRAN, de 14/02/2001, dispõe sobre o Projeto de Educação e Segurança no Trânsito nas escolas de ensino médio, tratando da inclusão de conteúdos específicos sobre trânsito.

Utilizar de uma metodologia contínua de conscientização dos diversos grupos sociais, sejam eles condutores, passageiros ou pedestres, sobre as condutas de respeito, urbanidade e ética no dia a dia no trânsito é o melhor caminho para que ocorra, de forma sistêmica e contínua, redução da ocorrência e dos danos causados nos sinistros de trânsito.

Uma questão importante é, quando o acidente já não pôde ser evitado, o socorro à vítima. Nesse ponto o legislador tentou um incentivo ao socorro. O Art. 301 do CTB diz que “ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.” O artigo citado se refere ao cometimento dos crimes de trânsito previstos no artigo 302 e artigo 303 do CTB. Retornando à inteligência do Art. 301, nota-se um estímulo pedagógico para servir como incentivo ao socorro, visando reduzir os danos causados pelos acidentes com relação às vítimas.

Nesta contínua educação para o trânsito é que o papel do agente de trânsito encontra sua principal razão. Ao contrário do que muitos pensam, o fiscalizador, no seu simples papel, garante a segurança e fluidez do trânsito, e isso salva vidas. Todos os recursos arrecadados com as penalidades de multa serão revertidos, com exclusividade, para a “sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”, de acordo com o já citado Art. 320 do CTB.

Desta forma, é de extrema importância a busca da conscientização de todos para que o respeito, a honestidade, a dignidade, a solidariedade enfim, a vivência de valores éticos possam vir a transformar a realidade do mundo em que vivemos e, especificamente, o quadro de sinistralidade do trânsito. Neste contexto está o Agente da autoridade de Trânsito, “Guardião incompreendido das vias”.

Referências Bibliográficas

ANDRADE, Carlos Drummond; **Alguma Poesia**, Belo Horizonte, Edições Pindorama, 1930.

CANALTECH, “Primeiro acidente fatal com carro autônomo da Tesla: novos detalhes sobre o caso”, 2016, Disponível em: <https://canaltech.com.br/carros/primeiro-acidente-fatal-com-carro-autonomo-da-tesla-novos-detalhes-sobre-o-caso-71823/>, Acesso em: 30/03/2020.

CAPEZ, Fernando, **Curso de Direito Penal, Parte Geral, volume 1**, Saraiva, 15ª edição 2011.

DETRAN/MG, “Estatísticas de Trânsito”, 2016. Disponível em: <https://www.detran.mg.gov.br/sobre-o-detran/comunicados/comunicados/542-estatisticas>, Acesso em: 15/05/2020.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COM QUALIDADE, “Comunicação e Trânsito”, por Irene Rios, 2011, Disponível em: <http://educacaoparaotransitocomqualidade.blogspot.com/2011/05/comunicacao-e-transito.html>, Acesso em: 05/03/2020

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 Edição 2015.

INFO ESCOLA “Crimes de Trânsito”, FONSECA, Gustavo Saraiva da. Disponível em: <https://www.infoescola.com/transito/crimes-de-transito>, Acesso em: 11/03/2020

JUNQUEIRA, Gustavo Octaviano Diniz; FULLER, Paulo Henrique Aranda. **Legislação penal especial. 1. V. 5**. Ed. São Paulo: Premier Maxima, 2008.

LEI Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm, Acesso em: 20/03/2020.

LEX MAGISTER, “A aplicação da pena no estado atual e a sua (IN) eficácia”. por SILVA, Francesca Alves Batista, ROCHA, Lucas Evangelista Neves da. Disponível em: lex.com.br/doutrina_27851470_A_APLICACAO_DA_PENA_NO_ESTADO_ATUAL_E_A_SUA_IN_EFICACIA.aspx, Acesso em: 05/05/2020.

LIMA, Renato Brasileiro de. **Legislação Criminal Especial Comentada**, Volume único, 4. Ed. Salvador: JusPODIVM, 2016.

MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO (MBFT), Resolução nº 371, de 10 de Dezembro de 2010.

MOILIDADE ESTADÃO, “Imprudência é principal causa de acidentes de trânsito no Brasil”, 2020, Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/imprudencia-e-principal-cao-de-acidentes-de-transito-no-brasil/>. Acesso em: 10/05/2020.

PORTAL DO TRÂNSITO, “Estudo mostra que em 10 anos o trânsito brasileiro matou mais que a Guerra da Síria”, 2019, Disponível em: <https://portaldotransito.com.br/noticias/estudo-mostra-que-em-10-anos-o-transito-brasileiro-matou-mais-que-guerra-da-siria/>, Acesso em: 25 de Abril de 2020.

RESOLUÇÃO Nº 120, de 14 de Fevereiro de 2001, Disponível em: https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao120_01.doc, Acesso em: 23/03/2020.

RESOLUÇÃO Nº 371, de 10 de Dezembro de 2010, Disponível em: https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_371_10.pdf, Acesso em: 20/03/2020.

RESOLUÇÃO Nº 515, de 18 de Dezembro de 2014, Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5152014.pdf>, Acesso em: 20/03/2020.

SCIELO, “Projeto transformando o trânsito e a perspectiva do facilitador”, SOARES, Diogo Picchioni; THIELEN, Iara Picchioni, 2012, Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000300016, Acesso em: 05/03/2020