

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE DIREITO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**

HIGOR TADEU SANDE BRITO

**O VALOR PECUNIÁRIO DA SANÇÃO INFLUENCIA NO
CUMPRIMENTO DA NORMA?
ALTERAÇÕES NO VALOR DA MULTA POR ULTRAPASSAGEM
INDEVIDA X NÚMERO DE COLISÕES FRONTAIS**

**Bahia
2018**

HIGOR TADEU SANDE BRITO

**O VALOR PECUNIÁRIO DA SANÇÃO INFLUENCIA NO
CUMPRIMENTO DA NORMA?**

**ALTERAÇÕES NO VALOR DA MULTA POR ULTRAPASSAGEM
INDEVIDA X NÚMERO DE COLISÕESFRONTAIS**

Trabalho de conclusão de curso da
Universidade Federal da Bahia para a
obtenção do grau de Bacharel em direito.

Orientador: Homero Chiaraba Gouveia

Bahia
2018

Brito, Higor Tadeu Sande

O valor pecuniário da sanção influencia no cumprimento da norma?: alterações no valor da multa por ultrapassagem indevida x número de colisões frontais/Higor Tadeu Sande Brito – Salvador:2018.

Trabalho de conclusão de curso (graduação em Direito)
– Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Direito.

Orientador: Prof^o. Homero Sciarabba

1. Direito Administrativo: Pesquisa – Brasil; 2. Legislação de Trânsito – Brasil; I. Sciarabba, Homero (orient.)
II. Faculdade de Direito – UFBA, III. Título.

HIGOR TADEU SANDE BRITO

**O VALOR PECUNIÁRIO DA SANÇÃO INFLUENCIA NO
CUMPRIMENTO DA NORMA?**

**ALTERAÇÕES NO VALOR DA MULTA POR ULTRAPASSAGEM
INDEVIDA X NÚMERO DE COLISÕES FRONTAIS**

Trabalho de conclusão de curso para a obtenção do grau de Bacharel em direito, Faculdade de Direito da Universidade Federal da Bahia.

Aprovado em 31 de Julho de 2018.

Banca examinadora

Homero Chiaraba Gouveia – Orientador - Universidade Federal da Bahia

Iuri Mattos de Carvalho – Universidade Federal da Bahia

Iran Furtado de Souza Filho – Universidade Federal da Bahia

A

Maria Alice e Higor Filho

RESUMO

O presente trabalho monográfico procura compreender se valores pecuniários de sanções influenciam diretamente no cumprimento das normas vigentes. Apresentou-se como objeto para responder esse problema as multas aplicadas em descumprimento das normas presentes no CTB (Código de Trânsito Brasileiro) sobre ultrapassagens proibidas. O resultado direto deste descumprimento são os acidentes conhecidos como colisões frontais, principal causa dos acidentes graves e óbitos nas vias brasileiras. Os dados consultados na base da Polícia Federal com relação ao número de acidentes de colisão frontal durante os anos de 2013 e 2017 foram tratados pelo método quantitativo, mensurados para chegar a conclusão esperada que multas possa interferir no comportamento dos indivíduos, notadamente dos motoristas no trânsito.

Palavras chaves: valor pecuniário, trânsito, ultrapassagem proibida;

ABSTRACT

The present work seeks to understand monetary values issue of sanctions directly influence in compliance with current regulations. Introduced himself as object to answer this issue the fines imposed in breach of the rules present in the CTB (Brazilian Traffic Code) about overtaking prohibited. The direct result of this breach are known accidents like head-on collisions, the main cause of serious accidents and deaths in Brazil. The data found at the base of the Federal Police in relation to the number of head-on collision accidents during the years 2013 and 2017 were treated by quantitative method, measured to reach the expected conclusion that fines could interfere in the conduct of individuals, notably of drivers in traffic.

Key words: monetary value, traffic, overtaking;

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPITULO 1	
DIREITO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR	11
1.1 – O QUE É DIREITO SANCIONADOR	11
1.2 – DIREITO ADMINISTRATIVO.....	14
1.3 – DIREITO SANCIONADOR	15
1.3.1 – O instrumento jurídico da sanção por Multa – O que é Multa?	19
1.3.2 – Diferenças entre Multas, Tributos e Taxas	20
1.3.3 – A multa de trânsito no Brasil	22
CAPITULO 2	
EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL	26
2.1 – A LEI 9.503/97 E A INFRAÇÃO POR ULTRAPASSAGEM PROIBIDA	35
2.2 – A reclassificação da infração de ultrapassagem proibida – Lei 12.971/2014.....	37
2.3 – O reajuste da multa de ultrapassagem proibida – Lei 13.281/2016.....	38
CAPITULO 3	
ACIDENTES DE TRÂNSITO	40
3.1 – ACIDENTE DE TRÂNSITO TIPO COLISÃO FRONTAL	42
3.2 – CAUSAS PROVÁVEIS DO ACIDENTE TIPO COLISÃO FRONTAL	43
METODOLOGIA	48
4.1 – Pesquisa bibliográfica e documental	48
4.2 – Pesquisa quantitativa e qualitativa	48
ANÁLISE DE DADOS	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	66

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como finalidade analisar como as multas sobre ultrapassagem em vias expressas e suas modificações influenciaram ou não diretamente na taxa de acidentes entre o período de 2013 a 2017.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Brasil é o quarto país do mundo com o maior número de mortes em acidentes de trânsito por ano. O País tenta cumprir uma meta estipulada em 2015 pela Organização das Nações Unidas (ONU) que trata de reduzir em 50% entre o período de 2011 a 2020 de casos fatais em acidentes viários.

O recorte temporal proposto em nosso trabalho é proposital, pois abrange dois anos de cada valor da multa em curso após a meta estipulada pela ONU ao Brasil de reduzir mortes no trânsito. Além disso, o recorte é importante para a análise dos dados dos acidentes de colisão frontal, característicos de ultrapassagens perigosas em estradas federais em saídas de feriado (carnaval) que em muitas situações levam a inúmeros óbitos e assim, verificar se a mudança no valor das multas agiu diretamente na queda ou não dos ditos acidentes com vítimas.

No momento da implementação do Código de Trânsito Brasileiro em 1997 (Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no qual explicita em seu primeiro artigo a natureza de regência do trânsito de qualquer natureza em vias terrestres do território brasileiro, abertas à circulação), a multa para ultrapassagem e sua natureza quanto a infração era de 180 UFIRs. Considerada como Infração Gravíssima, as ultrapassagens perigosas se tornaram Infração Gravíssima com fator de multiplicador de 5 em 2016 pela Lei Federal n.º13.281, de 4.5.2016, entrando em vigor as novas normas em 1º de novembro de 2016, passando de R\$ 957,70 (já com o fator multiplicador) para R\$ R\$ 1.467,35. Caso o condutor do veículo tenha feito a ultrapassagem mais de uma vez em doze meses (reincidência), o valor salta para R\$ 2.934,70.

Nosso intuito é realizar um comparativo usando dessa variável se o valor dessa multa influencia na conduta dos motoristas em relação a não fazer ultrapassagem e diminuir os acidentes de colisão frontal.

1. DIREITO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR

1.1. O QUE É DIREITO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR

Antes de apresentarmos conceitos, objeto e sobre a natureza do direito administrativo sancionador, faremos um resumo do direito administrativo a fim de iniciarmos o debate sobre a natureza das leis e sua constituição para melhor entendimento àqueles que não possuem conhecimento algum da disciplina aqui apresentada.

A necessidade de travar relações entre os indivíduos foi o motivo do surgimento do direito, cujo ordenamento se manifesta através de normas de conduta impositivas, criadas pelo Estado organizado politicamente a fim de buscar a justiça dessas relações e alcançar a paz da sociedade. Sem um ordenamento jurídico, seria impossível propor o bem estar da coletividade.

Para se falar de direito administrativo, devemos entender o conceito de Estado, que está ligado diretamente ligado ao direito público (nosso campo de pesquisa) como o direito particular.

De acordo com Matheus Carvalho em *Manual de Direito Administrativo*, o Estado é uma instituição organizada política, social e juridicamente, dotada de personalidade jurídica própria de Direito Público, submetida à Constituição escrita e dirigida por um governo que possui soberania reconhecida. Um Estado soberano se constitui de um governo, elemento condutor, um povo, o componente humano e um território, o espaço físico ocupado.

A noção de estado de direito surge com a doutrina alemã de direito no século XIX no qual “prevalecem as normas jurídicas abstratas e gerais, e não a vontade do governante”. (FILHO, Marçal Justen, 2011). Assim, o Estado é responsável pela “organização e pelo controle social, uma vez que detém o monopólio legítimo do uso da força” (CARVALHO, Matheus, 2017)

A formação do direito administrativo como ramo autônomo se inicia a partir do desenvolvimento de conceito de Estado de Direito, estruturado sobre o princípio da legalidade e sobre o princípio da separação dos poderes:

“O surgimento e a evolução da noção do Estado fazem aparecer a figura do Estado de Direito, que representa a ideia de que a Administração Pública se submete ao direito posto, assim como os demais sujeitos de direitos da sociedade.” (CARVALHO, Matheus, 2017)

Sobre a separação dos poderes, o Brasil adotou a teoria clássica da tripartição das funções do Estado construída por Montesquieu, sendo essas funções divididas entre poderes organizados de acordo com o artigo 2º da Constituição Federal. São elas o Legislativo, o Executivo e o Judiciário, independentes e harmônicos entre si.

Esses poderes são de natureza estruturais e organizacionais do Estado. Não confundamos com poderes administrativos (instrumentos concedidos à Administração Pública para execução dos seus interesses que seriam o poder normativo, hierárquico, disciplinar e poder de polícia. Esses poderes instrumentais são prerrogativas concedidas ao Estado para persecução do interesse público como aplicação de multas como veremos adiante.)

Não iremos aqui nos aprofundar nas funções de cada poder aqui listado, pois cada um já é mais que conhecido entre todos, mas há, em caráter excepcional, a fim de garantir a harmonia constitucional entre os poderes as chamadas funções atípicas (CARVALHO, p. 35). Nesse sentido, os poderes Legislativo, Executivo e Judiciário agem como se fossem órgãos administrativos. Não são órgãos, mas apenas exercem a função atípica de administração para melhor funcionamento do seu setor, como por exemplo licitações ou medidas provisórias, desde que permitidos pela CF de 1998.

Existe um erro primário em achar que a Administração Pública seja atrelada diretamente ao Poder Executivo. As funções atípicas de atuação administrativa que cada poder exerce para melhor funcionamento do órgão nos mostra que a Administração Pública não é exclusiva do Poder Executivo e sim “um conjunto de órgãos e agentes estatais no exercício da função administrativa, independente do poder a que pertençam” (CARVALHO, p. 35). Nesse sentido, a expressão deve ser sempre grafada com as primeiras letras em maiúsculas. Quando se trata de administração pública, em minúsculas, o

entendimento é a atividade administrativa exercida pelo Estado em defesa do interesse público, não se confundindo com a função política de Estado.

A doutrina moderna aponta quatro tarefas da Administração Pública. São elas:

- Poder de polícia – função ordenadora – consiste na limitação e no condicionamento do Estado da liberdade e da propriedade privadas em favor do interesse público, definida pelo art. 78 do Código Tributário Nacional pela possibilidade de cobrança de taxas pelo seu exercício;
- Prestação de serviços públicos – função prestacional – caracterizada pela prestação de serviços públicos. Na metade do século XX surgiram as chamadas constituições sociais que passou a atribuir ao Estado funções positivas de prestação de serviços públicos, fornecimento de transporte coletivo, água e energia elétrica;
- Regulação das atividades de interesse público – função regulatória;
- Fomento de atividades primarias e o controle da atuação do Estado – função regulatória e de controle – poder-dever atribuído ao Estado de verificar a correção e a legalidade da atuação dos órgãos a ele atrelados e espalhada por todas as funções de Estado, sendo dever dos poderes Legislativo e Judiciário a realização do controle;

Não se pode excluir ou suprimir a função administrativa de controle, exercida dentro da estrutura de cada órgão como relatamos já no texto (funções atípicas), exercida em respeito ao processo legal devido e com a observância das garantias do contraditório e da ampla defesa a todos que possam ser atingidos pela atividade controladora. Compreendemos dessa forma que a atividade administrativa tem como função zelar pelo bem de toda coletividade – *múnus publico*¹ – que não terá liberdade de atuação, pois agirá

¹ O *múnus público* é todo o dever e obrigação que o indivíduo presta para o poder público, baseado por leis e que cubram os interesses de todos os cidadãos em coletividade. Votar ou justificar o voto, prestar depoimento como testemunha ou executar um cargo que atinja os interesses da pátria ou da ordem social são alguns exemplos de *múnus públicos*.

de acordo com o direito posto sempre com a intenção de zelar pelo interesse comum de um grupo, de um povo.

1.2. DIREITO ADMINISTRATIVO

A definição do Direito Administrativo, para início de debate, não é simples, pois várias escolas contribuem com o conceito. Dessa forma, se abre diversas opções, demonstrando imprecisão no que se refere ao conceito e o objeto do Direito Administrativo. As escolas que baseiam as definições do Direito Administrativo são as seguintes:

- Francês;
- Italiano;
- Relações Jurídicas;
- Do serviço público;
- Teleológico (finalista);
- Da hierarquia orgânica;
- Residual (negativista);
- Da Administração Pública;

O conceito brasileiro de Direito Administrativo é baseado na última doutrina – da Administração Pública – que constitui o ramo do direito que rege a Administração Pública como forma de atividade, define suas pessoas administrativas, organização e agentes e regula seus direitos e obrigações.

O Direito Administrativo dessa forma pode ser dividido em subjetivo e objetivo conforme apresenta Cyonil Borges e Adriel Sá em vossa obra *Direito Administrativo Facilitado*:

- Objetivo, material ou funcional – a natureza da atividade, as funções desempenhadas; a própria função administrativa exercida pelo Poder Executivo. Já vimos que não é apenas o Executivo que edita atos administrativos, mas todos os poderes editam conforme sua necessidade de funcionamento;

- Subjetivo, orgânico ou formal – sujeitos, os que exercem a atividade administrativa (pessoas jurídicas, órgãos e agentes públicos). São os que exercem a atividade na prática;

O Direito Administrativo, portanto, rege toda e qualquer atividade de Administração, provenha esta do Executivo, do Legislativo ou do Judiciário. A expressão Administração Pública (com maiúscula) abrange órgãos, entidades ou agentes, que tenham por papel desempenhar tarefas administrativas do Estado (BORGES; SÁ, 2017).

Maria Sylvia Zanella Di Pietro nos conceitua o Direito Administrativo como o

“ramo do direito público que tem por objeto os órgãos, agentes e pessoas jurídicas administrativas que integram a Administração Pública, a atividade jurídica não contenciosa que exerce e os bens de que se utiliza para a consecução de seus fins, de natureza pública”. (DI PIETRO, 2006, p. 43)

Para Marçal Justen Filho o Direito Administrativo “é o conjunto das normas jurídicas de direito público que disciplinam as atividades administrativas necessárias à realização dos direitos fundamentais e a organização e o funcionamento das estruturas estatais e não estatais encarregadas de seu desempenho” (FILHO, 2011, p.68)

Ainda para debater sobre o conceito trouxemos Hely Lopes Meirelles que defende que o Direito Administrativo consiste no “conjunto harmônico de princípios jurídicos que regem os órgãos, os agentes e as atividades públicas tendentes a realizar concreta, direta e imediatamente os fins desejados pelo Estado” (MEIRELLES, 2008, p. 40).

No prefácio da obra *Manual de Direito Administrativo*, Renato Saraiva fala do objetivo do Direito Administrativo de “gerar confiabilidade e segurança nas relações entre o Estado e os por ele administrados.” (CARVALHO, 2017, p. 11).

Em resumo, o Direito Administrativo é compreendido como o ramo jurídico que tem a função de limitar os poderes estatais, definindo os seus contornos (poderes-deveres instrumentais), necessário à garantia do interesse

público. Ele como ramo jurídico “estuda e analisa a disciplina normativa da função administrativa, sendo ela exercida pelo Poder Executivo, Legislativos, Judiciário, ou, até mesmo, por particulares mediante delegação estatal” (CARVALHO, 2017).

Ao compreendermos a atividade administrativa como aquela que está voltada para o bem de toda coletividade, desenvolvida pelo Estado com a intenção de privilegiar a coisa pública e as necessidades do corpo coletivo, o Direito Administrativo vem como regente da atuação do Estado em prol do bem estar do coletivo.

Uma das características básicas desse ramo do direito é a desigualdade nas relações jurídicas por ele regidas, tendo em conta a prevalência do interesse público sobre os interesses privados, devendo os interesses do coletivo prevalecer sobre o dos particulares e inclusive do direito individual em prol da coletividade: “O Direito Administrativo é um dos ramos do direito público, uma vez que rege a organização e o exercício das atividades do Estado e se direciona na busca dos interesses da coletividade” (CARVALHO, 2017,p. 38).

Outro debate aqui se abre diante da função jurídica do Direito Administrativo. De acordo com Cyonil, as decisões adotadas pelas instancias administrativas podem ser sindicadas pelo principio da sindicabilidade pelo Poder Jurídico. A doutrina registra que a decisão administrativa não pode ser definitiva, pois ninguém pode ser juiz e parte ao mesmo tempo. Abre-se dessa forma, a possibilidade de o prejudicado procurar o poder Judiciário para suscitar a revisão da decisão (BORGES, SÁ, 2015, p. 54). Mesmo havendo a expressão “coisa julgada”, o sentido não é o mesmo do direito judiciário. Apenas é efeito nitidamente interno, não inviabilizando a procura pelo poder judiciário caso o particular se sinta prejudicado pelo bem estar do coletivo como apresentamos acima:

“a coisa julgada administrativamente é a situação jurídica pela qual determinada decisão firmada pela Administração não pode ser modificada na via administrativa. A irretratabilidade se dá apenas nas instâncias da Administração, sendo ela relativa, pois o administrado poderá se socorrer do Poder Judiciário que pode decidir ao contrario do decidido pelo Administrativo.” (FILHO, 2011)

Em outras palavras, o que se institui pelo Direito Administrativo fica na instância do Direito Administrativo podendo ser contestado caso o indivíduo ache que sairá lesado diante das legislações que tem como intuito o bem estar da coletividade.

1.3. DIREITO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR

A permissibilidade punitiva exige a existência de um vínculo que ligue o Estado ao indivíduo, o que se dá por meio da imposição legislativa (CASTRO, 2015, p.177). Somente o legislador pode exigir a adoção de um comportamento que, em caso de não observância, pode ensejar a aplicação de uma sanção punitiva.

Nessas hipóteses, o estado encontra-se na condição de ente regulamentador das relações sociais e que possui a atribuição de tipificar as condutas proibidas, protegendo o pacto social. A atuação estatal aqui deve ser entendida como a de guardião da sociedade e de seus bens jurídicos mais relevantes. Quando essas tipificações tiverem como balizamento a relação do indivíduo com a Administração Pública, estar-se-á diante de um ilícito administrativo, que pode se dar pela sujeição geral (ou das denominadas sanções de polícia) ou pela sujeição especial.

No caso da sujeição geral, a obrigação do indivíduo com a Administração Pública se dá de forma involuntária e decorre diretamente da atribuição estatal de regulamentar o comportamento do administrado. Não há uma manifestação de vontade por parte deste sobre aderir ou não àquela relação jurídica, sendo esta compulsória e concernente à vida em sociedade.

É o caso, por exemplo, das infrações de trânsito, nas quais há a tipificação de condutas proibidas visando garantir uma mobilidade urbana segura e ordenada. Nosso objetivo nesta análise apresentada é constatar ou não se as sanções punitivas relacionadas a ultrapassagens em vias estatais diminuem os acidentes com vítimas.

Dentre as diversas funções estatais, a função administrativa caracteriza-se por possuir um dinamismo de atos que devem ser praticados de acordo com a normativa ao qual está submetida e tem como objetivo maior garantir o bem-estar da coletividade, os direitos constitucionais e a manutenção do patrimônio público. Entre essas diversas atividades, a Administração, muitas vezes, depara-se com a necessidade de impor aos seus administrados punições que assegurem a retidão da ordem pública e/ou a eficácia do funcionamento dos serviços que estão a seu cargo e guarda.

Assim, o Direito Administrativo Sancionador se sobressai como resultado de um ato administrativo que visa coibir comportamentos socialmente danosos e garantir a manutenção da segurança e a ordem pública.

No conceito estrito e objetivo, o Direito Administrativo Sancionador passa a se seguir de os atos administrativos que culminarão em processos sancionadores perante a Instituição Administrativa, passando esta a agir com todo o seu poder, não afastando a imprescindível observância das garantias individuais que evitem o sancionamento exacerbado, o que irá garantir e legitimar o procedimento sancionador, impedindo assim, que a pena transborde os limites expressos pelas normas constitutivas do Estado e que representem uma proteção individual.

Não obstante ao poder natural garantidor da Administração, a discussão acerca do conceito e eficácia da sanção administrativa advém de longo período e sempre foi crucial pois, considerando o seu campo de incidência, a aplicabilidade e extensão da punição por si só já traz grande reflexão e discussão para o universo jurídico.

No Brasil, o Direito Administrativo Sancionador surgiu com maior força no período pós-industrial e consolidou-se e ao longo das últimas décadas tendo se configurado por instituir a sociedade uma tendência sancionadora administrativa como forma de inibição ou coação de condutas.

Porém, mesmo com a consolidação das sanções e uma melhor delimitação do poder de atuação da Administração, historicamente sempre foi possível perceber um movimento pendular de transição de condutas do Direito

Penal para o Direito Administrativo, assim como o inverso. Um fator determinante para esse movimento é a limitação do poder de atuação da Administração. A primeira limitação está inscrita na própria Constituição Federal, nos direitos fundamentais dos cidadãos, entre os quais o do contraditório e ampla defesa, o do devido processo legal, o direito a intimidade e privacidade. Mais especificamente, as limitações de finalidade e de necessidade do uso do poder de polícia pela Administração, pois esta deve corresponder ao fim almejado da norma jurídica, o bem público.

1.3.1 O instrumento jurídico da sanção por Multa – O que é Multa?

O poder punitivo estatal é exercido com o objetivo de reafirmar o pacto social, garantindo a proteção dos bens jurídicos socialmente relevantes e reforçando os alicerces que fundam aquela sociedade.

Em outras palavras não é a relação privada entre os indivíduos, mas a relação destes com o Estado e com a própria sociedade, sendo que a sanção imposta visa retribuir o mal feito ou até prevenir que não aja a prática de ato lesivo, seja em uma perspectiva individual (prevenção especial) ou coletiva (prevenção geral).

Assim, a sanção cominada pelo descumprimento do comando comportamental que lesa o pacto social visará à punição do infrator que lhe fixará limite a um direito fundamental. O Estado age com todo o seu poder, sendo imprescindível a observância das garantias individuais que obstaculizam o sancionamento exacerbado. “Essas garantias legitimam o procedimento sancionador, impedindo que a pena ultrapasse os limites expressos pelas normas constitutivas do Estado e que representam uma proteção individual face à sua recorrente fúria” (CASTRO, 2015,p.175).

A sociedade sobrevive e mantém sua ordem em função do cumprimento espontâneo de direitos e deveres dos cidadãos, mas, para balizar esta convivência, deve coexistir um instrumento mediador que proporcione a segurança de que os seus alicerces existenciais não serão comprometidos ou desfeitos na hipótese de haver infração às normas. Neste sentido a sanção

jurídica exerce o papel de segurança. Proporcionando o cumprimento pacífico das normas, mas dispondo do poder de sua aplicação coativa, quando necessário.

André Franco Montoro caracteriza a sanção jurídica como a proteção conferida pelo Estado ao cidadão no sentido de garantir o cumprimento da norma jurídica. Assim, a sanção seria a consequência jurídica que atinge o sujeito passivo pelo não cumprimento da sua prestação. Por sua vez, no caso da multa, esta seria a consequência pelo descumprimento das normas ao qual o sujeito está submetido.

Apesar dos diversos tipos existentes de sanções, no âmbito administrativo a mais comumente utilizada é a multa, onde é considerada uma penalidade típica. Neste caso, a Multa é uma sanção que consiste em dar uma soma em pecúnia ao Estado em função da violação de uma norma. Tornando-se então uma sanção para situações de violação de uma norma primária aplicada ao cidadão para que a vida comum e em sociedade se torne a mais harmônica possível.

Cabe aqui o entendimento de Hely Lopes Meirelles que destaca que a multa administrativa é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida e devem possuir a função intimidadora e exemplar.

Além do poder intimidador e exemplificador, as multas buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias), outras, por sua vez apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte).

1.3.2 Diferenças entre Multas, Tributos e Taxas

Conforme disciplina o art. 3º do Código Tributário Nacional (CTN): “tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela

se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada”.

A multa, por sua vez, conforme entendimento de Eduardo Sabbag (2011, p. 380): “é a reação do Direito ao comportamento devido que não tenha sido realizado. Trata-se de penalidade cobrada pelo descumprimento de uma obrigação tributária, possuindo nítido caráter punitivo ou de sanção”. Por taxa o entendimento do 77º artigo do CTN nos elucida sendo um tributo que tem como fator gerador o exercício regulador do poder de polícia, ou a utilização efetiva e potencial, de serviço público específico e divisível”.

Sobre poder de polícia já apresentamos uma definição anterior no texto. Este poder é notadamente administrativo, mas regulador das ações dos indivíduos em prol do pacto social em vigor.

De acordo com o artigo 77º do CTN, taxa é um tributo “que tem como fato gerador o exercício regulador do poder de polícia, ou a utilização efetiva e potencial, de serviço público específico e divisível”.

Essas taxas normalmente são cobradas pelo uso de determinado serviço oferecido pelo governo ou ainda por alguma organização de base política. A taxa é um tributo pago em favor de quem presta o serviço. Esse pagamento é de certo modo obrigatório porque sem ele o serviço não é efetuado.

Os valores das taxas são determinados pela base de cálculo determinada pela instituição a oferecer o serviço. Esse cálculo deve ter relação com o possível custo da atividade realizada pela cobrança desta taxa. As taxas podem referir-se tanto a execução como a manutenção de determinado serviço. A base não é a mesma para o cálculo dos impostos já que eles são controlados pelo Governo Federal.

A taxa é um tributo que poderá ser instituído pela União, Estados, Distrito Federal e os Municípios, conforme previsto no art. 145, CF/88.

Apesar de serem tributos, há diferenças na função das multas, tributos e taxas. Como mostramos acima, as taxas são referentes a serviços que serão

prestados. Paga-se pelo serviço, exemplo taxa de incêndio. Esses valores são revertidos para a manutenção do serviço para o indivíduo ou coletivo que o contrata. Sem a taxa, não há serviço.

A multa tem função de educar e evitar novo delito. A máxima “doer no bolso” é o que faz impedir um novo atentado ao bem estar da coletividade

Multa é tributo? No nosso entender não. Tributo é todo valor revertido em alguma melhoria ou manutenção de serviço para a população. Uma taxa pode ser considerada um tributo, que pode ser entendido também como imposto. A diferença entre taxa e tributo está na obrigatoriedade de pagamento. Taxa é para se ter o serviço, podendo ser não obrigatória, mas sem a prestação do serviço. Já o tributo é de caráter compulsório com fim de melhorias de serviços para a população.

1.3.3 A multa de trânsito no Brasil

Como surgiu a multa de trânsito no Brasil?

Sobre multa, usaremos um trecho da obra Vigiar e Punir de Michael Foucault que bem explica a função da multa para o indivíduo em sociedade. A multa é na verdade uma

"coerção ininterrupta, constante, que vela sobre os processos da atividade mais que sobre seu resultado e se exerce de acordo com uma codificação que esquadrinha ao máximo o tempo, o espaço, os movimentos. Esses métodos que permitem o controle minucioso das operações do corpo, que realizam a sujeição constante de suas forças e lhes impõe uma relação de docilidade-utilidade, são o que podemos chamar de 'disciplinas'"(FOUCAULT, 2001, p. 164).

As multas de trânsito são imposições de punições em dinheiro, que sofrem os motoristas ou proprietários de veículos que cometeram infrações. Ou seja, quando a **infração é constatada por um órgão de trânsito** fiscalizador, seja *in loco* ou por fiscalização eletrônica, o infrator é notificado a pagar determinado valor.

A ideia é que, com a penalidade, o motorista mude seu comportamento e aprenda a não cometer mais aquele erro.

Todas as condutas penalizadas com multa estão descritas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que se trata da Lei Nº 9.503/1997. A multa é apenas uma das penalidades aplicadas a motoristas infratores. A lista com todas elas está no artigo 256 do CTB:

“Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

– advertência por escrito;

II – multa;

III – suspensão do direito de dirigir;

V – cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI – cassação da Permissão para Dirigir;

VII – frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.”

Enquanto a suspensão, cassação e frequência obrigatória em curso de reciclagem são punições dadas apenas em determinadas circunstâncias, a multa é uma pena relacionada a todas as infrações. Ela só não é cobrada quando o motorista consegue convertê-la em advertência por escrito ou, é claro, quando anulada por um recurso.

Mas como surgiu a multa de trânsito no Brasil? Ela não surgiu pelo novo código de trânsito, mas devido ao desenvolvimento atrelado ao surgimento das autoestradas e a indústria automobilista na história do país.

Há alguns séculos, o transporte de cargas e passageiros era realizado por meio de veículos de tração animal, como, por exemplo, as carroças. Com o advento da Revolução Industrial, muitas mudanças ocorreram em diversos setores da sociedade. Uma das grandes inovações da época veio com a criação de veículos de motor a combustão.

No Brasil, o primeiro veículo motorizado chegou no ano de 1897, trazido, da França, por José do Patrocínio. Aos poucos, a frota de automóveis começou a aumentar pelas principais vias do país, fazendo com que a Automóvel Clube do Brasil se unisse ao Poder Público para a criação de normas que regessem a

circulação dos veículos, de modo a zelar pela proteção de motoristas e pedestres.

Alguns anos mais tarde, em 1903, as primeiras licenças para conduzir foram concedidas em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro. Somente em 1906 passou a ser obrigatória a realização de exames que habilitassem o cidadão a dirigir veículos automotores.

Com o passar do tempo, os carros começaram a se tornar mais acessíveis a uma camada mais baixa da sociedade. O plano desenvolvimentista de Juscelino, 50 anos em 50, primou pelo crescimento do número de rodovias e conseqüentemente, o aumento da oportunidade de aquisição de automóveis devido aos preços acessíveis dos mesmos. Se existiam rodovias, necessitava de automóveis para andar nestas autoestradas. Em 1954, a classe média pôde, enfim, comprar seus automóveis.

Desse modo, com um maior número de veículos circulando pelas estradas brasileiras, viu-se a necessidade de aumentar o número de estradas e avenidas. No entanto, o aumento de carros em circulação, somado à melhoria das vias do país, fez crescer o fluxo e, conseqüentemente, a incidência de acidentes de trânsito. Essa nova realidade colaborou para a elaboração de leis mais específicas sobre o trânsito:

- 1º Código Nacional de Trânsito - Instituído em 28 de janeiro de 1941, surgiu com a Lei nº 2.994. Nele, era possível encontrar normas disciplinadoras sobre a circulação de qualquer tipo de veículo automotor em quaisquer vias do território nacional.

Com isso, caracterizava-se por ser mais abrangente. Porém, sua vigência foi curta, tendo completado apenas 8 meses de duração.

- 2º Código Nacional de Trânsito - Foi instituído ainda em 1941, mais precisamente no dia 25 de setembro, pela Lei 3.651.

Dando nova redação ao código anterior, decretou a criação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e dos Conselhos Regionais de Trânsito

(CRTs). Sua vigência foi consideravelmente mais longa do que a do primeiro, tendo valido por mais de 20 anos.

- 3º Código Nacional de Trânsito - Este é, até o presente momento, o código de trânsito com maior tempo de vigência. Criado pela Lei nº 5.108, permaneceu vigente ao longo de 31 anos.

Originalmente, esse código contava com 131 artigos, destacando-se por seu caráter mais específico à época. Porém, seu período de vigência acabou em 1997, com a criação da Lei nº 9.503, sendo aprovado o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

- Lei nº 9.503/97: CTB

Em 22 de janeiro de 1998, entra em vigor o Código de Trânsito Brasileiro. Instituído em setembro de 1997, o novo código apresenta 341 artigos sobre as normas de utilização das vias públicas do país. Dentre as inúmeras novidades apresentadas pela, até então, nova lei, destaca-se o capítulo sobre crimes de trânsito.

Tal destaque se deve ao fato de, até aquele momento, condenações penais para os casos de infrações de trânsito terem de se apoiar no Código Penal (2.848/40) e na Lei de Contravenções Penais (3.688/41).

Ao longo de sua existência, o CTB passou por algumas reformulações, adaptando-se às necessidades que a realidade do trânsito brasileiro passou a apresentar.

Porém, a mudança recente mais significativa do CTB ocorreu em 2016, através da Lei nº 13.281, que começou a valer em 1º de novembro do referido ano.

No segundo capítulo do nosso trabalho, iremos apresentar a evolução da legislação de trânsito no Brasil e as reclassificações das infrações relacionadas a ultrapassagens, nosso objeto de estudo.

2. EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

Nesse capítulo iremos apresentar a evolução da legislação brasileira que surge como forma de regular o trânsito em prol do bem estar coletivo. Por trânsito é entendido “a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (CTB, 2009, p. 21). O termo trânsito ainda recebe outra definição no próprio código que é “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”. (CTB, p. 184). Fazendo uma análise das definições apresentadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, trânsito é tudo aquilo que se movimenta, se locomove de alguma forma, através de veículos e/ou animais como aqueles que se movimentam isoladamente ou em grupo.

Para irmos ao mercado a pé, estamos em trânsito, meio de locomoção mais antigo e rudimentar. Algumas invenções permitiram o deslocamento mais rápido e fácil – a roda, trenó, canoa, etc. Desde o início da história, os veículos eram destinados apenas ao transporte de bens, depois passaram a ser usados para transportar o indivíduo e seus bens e por fim, desenvolvidos veículos para transporte exclusivo de pessoas.

Com o desenvolvimento das formas de transporte era necessário melhoramento das vias para melhor deslocamento. Vimos na história da humanidade que o surgimento de impérios impulsionou o desenvolvimento de estradas para garantir assim até a expansão dos mesmos. Roma, Egito e Pérsia foram exemplos dessas práticas, inclusive os romanos foram considerados os grandes peritos e construção de estradas. Possuíam uma extensa rede viária com sinalizações, marcos quilométricos, indicadores de sentido e como também as primeiras regulamentações de tráfego².

Os primeiro problemas de trânsito iniciaram justamente em Roma. A dimensão do império e a constante necessidade de deslocamento das tropas impuseram uma prioridade ao trânsito terrestre em detrimento ao marítimo. A construção de vias para unificar as províncias do império e facilitar a circulação

² Informações retiradas o artigo online transitoideal.com/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito em 10/07/2018.

em vasto império criou um trânsito intenso a ponto Julio Cesar, o imperador na época, banir o tráfego de rodas do centro de Roma durante o dia e algumas regras de circulação como a limitação de peso para veículos de transporte de carga e a proibição de determinados veículos na cidade em virtude de suas vias não terem sido planejadas para suportar uma grande quantidade de veículos e pessoas (HONORATO, 2004).

A Revolução Industrial foi um marco no que se refere a transportes. Atrelado ao aumento da população devido à melhoria dos meios de vida, com consequente fartura de mão de obra, era necessário o escoamento rápido da produção em lugares antes não supridos. Incrementou-se a cidades e também as relações interpessoais. As distancias impediam negociações comerciais no livre mercado e se viu a necessidade de um avanço tecnológico no sentido de criar meios de transporte para que estas distâncias fossem superadas. Os negócios eram realizados com pessoas próximas, os animais eram utilizados como meio de transporte e locais distantes poderiam ser atendidos pelos comerciantes. Para melhorar a circulação e logística, iniciou-se a construção das estradas de ferro com trens a vapor, um avanço para a época. Somente no século XIX, no ano de 1886, foi criado o primeiro automóvel pelo alemão Karl Benz. Em 1771 foi inventado um veículo de locomoção pelo francês Nicholas Cugnot que se deslocava numa velocidade de 4km/h. Por não ter freios, o próprio Cugnot sofreu o primeiro acidente automobilístico da historia, batendo e destruindo o muro do pátio de manobras do Quartel Real de Vices, também na França ³.

A criação do automóvel e a colocação do mesmo no mercado propiciou novas implicações decorrentes da utilização desse novo meio de transporte na sociedade e, para organizar e regulamentar essas situações se fez necessário leis que regulassem a utilização de veículos contra atos ilícitos e contra a vida e bens do coletivo ou até do próprio indivíduo.

Na Inglaterra surgiu a primeira lei de trânsito – a da bandeira vermelha – em 1836. Ela limitava a 10km/h a velocidade máxima e quando o motorista

³ Informações retiradas o artigo online transitoideal.com/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito em 10/07/2018.

ultrapassava esse limite, levantava-se uma bandeirola vermelha para o motorista que trafegava além do permitido. Além dos dispositivos legais, também foram criados meios para sinalizar e disciplinar o uso da via. Em 1868, na própria Inglaterra surge um dispositivo para controle de tráfego com luzes coloridas para ser visto a noite. Este dispositivo funcionava a gás e não durou mais que um mês, pois o mesmo explodiu ferindo o policial que o manjava. Consistia em um dispositivo com duas hastes. Quando na horizontal os veículos eram obrigados a parar, quando colocado em ângulo de 45°, o automóvel se locomovia. O sinal de três cores o que conhecemos hoje foi inventado e instalado pelo policial William Potts, em 1920, em Detroit⁴.

A evolução do trânsito brasileiro foi uma trajetória de avanços atrelado ao próprio desenvolvimento social e econômico do Brasil. É com o olhar no passado que entendemos o presente e projetamos o futuro que vamos apresentar um breve histórico a fim de compreender porque o trânsito brasileiro é o que é hoje e o que ainda se precisa fazer para chegar ao mínimo de consequências negativas a sociedade como um todo. E o Brasil tem uma longa história que tenta regular a expansão dos veículos, ameaçado com desordem se o poder público não intervisse desde o início do século XX.

Em 1871 a Bahia recebeu o primeiro protótipo de carro que se automovia. Importado por Francisco Antônio Pereira Rocha, o carro era movido a vapor e tracionava um reboque para passageiros. Desafiado a enfrentar as ladeiras de Salvador ele conseguiu, de maneira lenta, mas firme, o trajeto iniciado na Ladeira da Conceição da Praia até a Praça do Palácio ganhando até uma marchinha de carnaval⁵

O primeiro carro trazido de Paris para São Paulo por Henrique Santos Dumont, irmão de Alberto Santos Dumont, em 1891, foi um Peugeot com motor Daimler, de patente alemã. Já o primeiro acidente aconteceu seis anos depois no Rio de Janeiro. O poeta Olavo Bilac, amigo do abolicionista José do Patrocínio entrou para a história nacional por ter sido o primeiro motorista a

⁴ Informações retiradas do artigo online transitoideal.com/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito em 10/07/2018.

⁵ Informações retiradas do artigo online diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/ em 10/07/2018.

bater no Brasil. Pegou em empréstimo o carro do amigo e, não sabendo dirigir, bateu na primeira árvore que encontrou na Estrada Velha da Tijuca. Em Joinville, Santa Catarina, o primeiro veículo a desembarcar na cidade foi em maio de 1907. Pouco mais de uma semana em solo brasileiro se envolveu em um acidente com um cão chamado Fox o atropelando na rua do Príncipe, sendo noticiado pelo jornal que existiu na época, o Kolonie Zeitung. Diante desse acontecimento, o Poder Público e o Automóvel Clube do Brasil começaram a se esforçar para tornar o trânsito mais seguro, defendendo regras de circulação para proteger pedestres e condutores. Autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro, como intuito de disciplinar o trânsito, criaram em 1903 a concessão das primeiras licenças para dirigir, adotando em 1906 o exame obrigatório para habilitar motoristas.

Aos poucos e no ritmo da época, a frota de veículos começou a crescer, mas não houve uma imediata substituição dos carros puxados por animais. Houve uma convivência em vários casos perturbadora, pois as velocidades diferentes entre os dois tipos de carros já eram um problema e acidentes sempre aconteciam. Devido a isso foi implantada uma lei nacional de 27 de outubro de 1910 que determinava controle de velocidade por parte dos motoristas

Em 1954 Juscelino Kubitschek assumiu o poder do Brasil com o compromisso de desenvolver o país. Como lema “fazer 50 anos em 5”, a indústria automobilística nacional ganhou notoriedade. Ela não surgiu no governo de JK, pois já existia uma modesta indústria nacional de automóveis na era de Getúlio Vargas voltada para máquinas para o setor agropecuário, mas nada de grande vulto. Ainda com Getúlio muitas empresas estrangeiras iniciaram suas atividades em solo brasileiro.

JK propunha metas ousadas na área de infraestrutura, incluindo a construção de estradas de rodagem que eram necessárias ao setor automobilístico. Tinham carros, mas não estradas. A abertura de Brasília, segundo alguns historiadores, era uma forma de ter seus planos desenvolvimentistas na área de transportes concretizados com a construção de estradas e a melhoria de outras, deixando de lado as estradas de ferro que

durante muito tempo foi o principal meio de transporte, tanto de cargas e mercadorias como de pessoas no país.

Dessa forma o automóvel, antes acessível apenas à elite tornou-se artigo de consumo da classe média e um progresso e desenvolvimento em nível social. Multiplicaram-se estradas, avenidas e estacionamentos para acomodar um número cada vez maior de carros. Em razão ao crescente número de veículos trafegando na via foram introduzidas regras para organizar o fluxo. Pessoas dividiam o mesmo espaço de circulação com os carros o que tornou a circulação perigosa, pois as viagens se tornavam mais rápidas e conseqüentemente aumentaram o número de acidentes e suas mazelas.

A evolução do trânsito no Brasil tem originado um aumento significativo dos problemas de circulação devido ao acúmulo de pessoas nos centros, causando congestionamentos de horas para retorno aos lares, o que exige que os órgãos competentes tenham mais carinho para esse problema e programar leis inovadoras para adequar o trânsito a realidade atual no país. Vimos essas mazelas sendo mostradas sem pudor nos eventos internacionais da Copa de 2014 e Olimpíadas em 2016.

Historicamente o Brasil nunca se importou com a segurança no trânsito. O número anual de mortos, feridos e mutilados por conta de acidentes é assustador e preocupante, mas nunca discutida com a devida seriedade. O fato mais importante até agora foi a introdução do novo Código de Trânsito brasileiro, que devido a algumas novidades de peso em relação às multas pelas infrações, conseguiu dar uma freada no ritmo elevado de acidentes. Mas foi só dar uma relaxada na fiscalização que o ritmo galopante voltou. Segundo Franz e Seberino (2012) uma atividade que merecia atenção e acabou esquecida foi a educação de trânsito nas escolas que formaria uma base na educação, pois o aluno veria desde cedo as regras de trânsito e incorporaria na sua rotina diária e assim auxiliaria seus pais e outros adultos a se disciplinarem. Para eles “se nas escolas não temos a educação de trânsito que precisamos e fora delas os adultos não mostram comportamento adequado, é difícil acreditar que teremos mudanças positivas nas próximas gerações” (FRANZ; SEBERINO, 2012, p. 17).

Antes do novo CTB, houve outras leis e decretos que tentaram resolver a questão problemática do trânsito brasileiro. Vamos elencar as legislações e as partes mais importantes para entender como se deu o processo de evitar danos para a vida na história da legislação de trânsito no Brasil:

- 27 de Outubro de 1910 foi publicado o Decreto nº8.324 que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis, conforme texto original BRASIL, Departamento Nacional de Trânsito, 2010. Em seus artigos 21, 22 e 23, dentre outras prescrições estabelecia:

“Art. 21. O motorista deve estar constantemente senhor da velocidade de seu veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstáculos, não se possa estender a distância o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.

Art. 22. A velocidade comercial mínima para o transporte de mercadorias será de 6 quilômetros por hora e a do transporte de viajantes, de 12 quilômetros, devendo os automóveis empregados satisfazer a essas condições de serviços.

Art. 23. A aproximação dos automóveis deverá ser anunciada a distância por uma buzina ou trompa.”.

- 11 de Janeiro de 1922 surgiu o Decreto legislativo nº 4.460 que proibia a circulação de carros de boi nas estradas de rodagem. Também limitou a carga máxima dos veículos e tornou oficial a expressão popular mata-burros, que significa uma ponte destinada a impedir a passagem de animais. O artigo 6º estimulava a construção de mata-burros para evitar a invasão de animais na pista, proibindo outras soluções que pudessem diminuir a velocidades dos automóveis ou causar acidentes:

“no leito das estradas não poderão ser estabelecidas porteiras, tranqueiras ou qualquer fecho de igual natureza e fim; nos lugares em que isso for necessário, construir-se-hão mata-burros que impeçam a passagem dos animais e não embarquem o tráfego de automóveis”.

- 05 de Janeiro de 1927 foi promulgado o Decreto 5.141 que cria o Fundo Especial para a

“construção e conservação de estradas de rodagem federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos gasolina, automóveis, auto-omnibus, auto-caminhões, de ar, de chassis para automóveis, pneumáticos, câmaras

de ar, rodas massiças, motocicletas, bycicletas, sude-car e acessórios para automóveis. 60 reis por quilograma de gasolina”.

- 24 de Julho de 1928 cria as normas internacionais para a circulação de veículos no território brasileiro como também a sinalização das vias. Segundo o Decreto 18.323 as forças públicas de segurança (União, estados ou municípios) passariam pelo regulamento de serem as legítimas agentes fiscalizadoras de trânsito, de acordo com o domínio da estrada. Estabelecia que nenhum veículo poderia trafegar sem o pagamento de licença aos municípios, exigindo placas. Também estipulou um sistema de sanções. Quem autenticasse as infrações e levasse ao conhecimento das autoridades receberia metade do valor da multa. Surge como um incentivo para estimular os policiais a fazerem esta função;
- 28 de Janeiro de 1941 surge o primeiro Código Nacional de Trânsito pelo Decreto Lei 2.994. Durou apenas oito meses sendo revogada por novo Decreto Lei;
- 25 de Setembro de 1941 revoga o CTB de Janeiro daquele ano. O Decreto Lei 3.651 atribuiu aos estados a regulamentação do trânsito, desde que respeitassem leis nacionais já existentes. Também deu nova redação criando o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos estados;
- 21 de Setembro de 1966 foi promulgado o segundo CTB, composto por 131 artigos, mas os estados poderiam adotar normas específicas de acordo com as características locais. A lei 5.108 cria o RENAVAN (Registro Nacional de Veículos Automotores) e vigorou por 31 anos até a aprovação do atual CTB;
- 23 de Fevereiro de 1967 o CTB de 66, antes de entrar em vigor, foi alterado. Extinguiu os Conselhos Municipais de Trânsito, criou o Departamento de Trânsito e o CONTRAN passou a ter a competência de relacionar os equipamentos obrigatórios dos veículos. Pelo numero grande de contestações às multas aplicadas, foi criada a JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infração);

- 16 de Janeiro de 1968 foi aprovado o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, (RCNT) com 264 artigos e 8 anexos pelo Decreto 62.127. O Regulamento aumentou as atribuições do CONTRAN e conferiu à União o poder para conceder, autorizar ou permitir a exploração do serviço de transporte coletivo para as linhas interestaduais e internacionais. Aos estados, o RCNT atribuiu a fixação dos transportes coletivos dentro do território e aos municípios, delegou-se a obrigação de colocar taxímetros nos carros de aluguel estes também responsáveis por conceder, autorizar ou permitir a exploração do serviço de transporte coletivo das linhas municipais. Em 28 de Junho, uma nova redação foi dada ao RCNT detalhando melhor as funções dos estados e municípios, permitindo a estes criarem órgãos para gerenciarem o trânsito de acordo com a sua capacidade técnica e necessidade pela demanda. Exemplos foram a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego – de São Paulo e a Superintendência de Engenharia de Tráfego do Município de Salvador;

Em 1993, depois de várias discussões, foi apresentado Projeto de Lei para a instituição do Código de Trânsito Brasileiro atual, mas foi muito debatido por técnicos e também por políticos que queriam poupar o motorista, principalmente os de classe média, formadores de opinião, que ganharam mais obrigações e restrições e poderiam criar rejeição política ao novo código. Em 23 de Setembro de 1997 finalmente a presidência sancionava o CTB, após vários vetos. O novo e atual código trouxe muitas inovações e é composta de leis, decretos e resoluções respeitando a abrangência na posição hierárquica das leis. A legislação que regulamenta o trânsito no Brasil atualmente é composta pelo conjunto entre Constituição Federal, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Convenção de Viena, Acordo do Mercosul, Resoluções e Deliberações do Contran, portarias do Denatran, leis, decretos e portarias estaduais e municipais.

A nova legislação de trânsito no Brasil tem como função a defesa à vida, incluída a preservação da saúde e do meio ambiente como consta no parágrafo 5º do art. 1 da Lei nº 9.503/97. Ela tem como natureza ser uma legislação de paz, que promove o bem estar do individuo e da sociedade em um todo. Vimos

que no capítulo anterior, a missão da Administração Pública é administrar em prol do bem estar coletivo e o direito administrativo existe para legitimar as vias necessárias para o bom funcionamento da sociedade, do coletivo.

Dessa forma a vida é o valor primordial a ser defendido e preservado por todos os componentes do denominado sistema nacional de trânsito (SNT) que é o

“conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades”. (art. 5º do CTB)..

O SNT tem como um de seus objetivos básicos, 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. (objetivo previsto no inciso I do art. 6º). Em sua composição, traz um conjunto de sete órgãos e entidades, sendo estes (art. 7º do CTB):

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Por aplicação do disposto no §5º do art. 1, todos estes órgãos e entidades deverão em sua atuação, dar prevalência à defesa da vida, servindo-se dos meios de fiscalização necessários. Para isso, o CTB conferiu a cada órgão competências fiscalizatórias para reprimir as práticas que andem em desacordo com as normas de circulação e conduta (capítulo III do CTB).

O objetivo maior do código é resguardar e oferecer maior segurança, eficiência e comodidade no trânsito, dando foco nos elementos homem, veículo e via pública, procurando um equilíbrio entre eles de forma que haja segurança para todos que necessitam trafegar, seja pedestre ou condutor de veículos.

Podemos perceber que o CTB atual é direcionado às regiões municipais, no intuito de conscientizar os motoristas. Alguns conceitos do novo código representam uma tentativa de civilizar os motoristas.

2.1. A LEI 9.503/97 E A INFRAÇÃO POR ULTRAPASSAGEM PROIBIDA.

“O código de Trânsito é, acima de tudo, um conjunto de normas de condutas para coagir o mal-educado (...). O Código de Trânsito é, na realidade, uma reação da sociedade a um estado de coisas insuportável”
(NASCIMENTO, 1999, p.1)

A Lei 9.503 trouxe muitas inovações para a regulamentação do trânsito no Brasil. A regulamentação do trânsito é constituída por leis e decretos, além das resoluções dos conselhos competentes, sempre observando a hierarquia das leis brasileiras. As leis estabelecem normas gerais, os decretos regulamentam, enfatizam e disciplinam a aplicação daquelas. As resoluções estabelecem regras explicitadas nas leis.

Neste período, o Brasil apresentava estatísticas com elevado número de acidentes de acordo com a proporção de veículos por habitantes. Este número crescia desde 1966 e percebeu-se que muitos acidentes aconteciam nas estradas, principalmente em feriados, não só nas estradas, mas também nas vias públicas municipais. O governo criou propagandas com acidentes para criar impacto nos condutores com a finalidade de conscientizar os donos de veículos a terem maior prudência e evitar os atos ilegais a fim de evitar ou pelo menos diminuir a taxa de mortes no trânsito por acidentes. Um desses atos ilegais é a ultrapassagem proibida, causa de acidentes com muitas vítimas, inclusive fatais nas estradas em todo o país.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê multa para ultrapassagem indevida em dois casos: a ultrapassagem em faixa contínua ou por ultrapassagem perigosa. A multa por ultrapassagem é uma punição de trânsito que tem o objetivo de coibir e punir manobras arriscadas que colocam em risco a vida das pessoas e a fluidez do tráfego. Dependendo do caso, ela pode ser considerada de uma infração leve até uma gravíssima.

O que é ultrapassagem? Encontramos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), os conceitos e definições do anexo I que ultrapassagem é o “movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.” (BRASIL, 1997).

O CTB prevê os casos em que a ultrapassagem será considerada infração nos artigos 191, 198, 199, 200, 201, 202, 203 e 205. Neste capítulo estaremos analisando primordialmente o artigo 203 que fala das ultrapassagens na contramão e proibidas, passíveis de multa, que é o nosso objeto de análise neste estudo. O texto do artigo em 1997 era:

- Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo:
 - I – nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;
 - II – nas faixas de pedestre;
 - III – nas pontes, viadutos ou túneis;
 - IV – parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;
 - V – onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela:
- Infração – gravíssima;
Penalidade – multa;

Uma ultrapassagem perigosa, no momento da implementação do Código de Trânsito Brasileiro tinha seus valores fixados pela UFIR e eram de 180 UFIR, o que equivalia ao valor de R\$ 191,54:

- Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:
I – Infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR.

De acordo com o artigo 259, a cada infração cometida serão computados pontos e, de acordo com a soma de pontos, o condutor perderia a sua habilitação não podendo mais dirigir:

- Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:
I - gravíssima - sete pontos;
II - grave - cinco pontos;
III - média - quatro pontos;
IV - leve - três pontos.

2.2. A reclassificação da infração de ultrapassagem proibida – Lei 12.971/2014

As ultrapassagens perigosas se tornaram Infração Gravíssima com fator de multiplicador de 5 em 2016 pela Lei Federal n.º12.971/2014:

- Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo:
I - nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;
II - nas faixas de pedestre;
III - nas pontes, viadutos ou túneis;
IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;
V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela:
Infração - gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)
Penalidade - multa (cinco vezes) (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014)
(Vigência)

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

Vemos aqui a reclassificação da multa, sempre com o intuito de educar os condutores e evitar acidentes e conseqüente aumento do número de mortos como veremos no próximo capítulo. A multa que era antes de R\$ 191,54 tem agora seu valor multiplicado por 5, indo para R\$ 957,70 e para R\$ 1.915,40 em caso de reincidência num período de 12 meses da mesma multa.

2.3. O reajuste da multa de ultrapassagem proibida – Lei 13.281/2016

Em 2016 já não existia mais a unidade UFIR e com isso as multas sofreram reajuste, entrando em vigor as novas normas em 1º de novembro de 2016, passando de R\$ 957,70 (já com o fator multiplicador) para R\$ R\$ 1.467,35. Caso o condutor do veículo tenha feito a ultrapassagem mais de uma vez em doze meses (reincidência), o valor salta para R\$ 2.934,70:

- Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:
 - I - infração de natureza gravíssima, punida com multa no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos). (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência);
 - (...)

De acordo com o CTB, a ultrapassagem proibida ou perigosa terá seu valor multiplicado por 5 como anteriormente.

Em 2007 foi dada entrada no projeto de lei que modifica a multa para prisão do motorista quando faz ultrapassagem proibida, pois se entende que quem faz uma ultrapassagem proibida o faz sabendo dos riscos e conseqüentemente tem culpa numa futura morte. Pelo projeto, mudaria a forma de penalidade: continua com a multa e prisão de seis a dois anos para o infrator. A PL 743/07 foi aprovada pelo CCJ da Câmara, mas ainda não é

realidade no código atual. Defende-se que com leis mais duras, os acidentes em rodovias iriam diminuir em numero considerável e assim poupariam vidas inocentes por atos ilegais no transito. Infelizmente propostas como essa não deveriam ser levantadas caso tivéssemos uma educação voltada ao respeito do indivíduo e pelo tráfego que faz parte do cotidiano da sociedade.

3. ACIDENTES DE TRÂNSITO

Acidente de trânsito é todo evento danoso que envolva o veículo, a via, o homem e/ou animais e para caracterizar-se, é necessário a presença de dois desses fatores. Existem dois tipos de acidentes: o evitável e o inevitável. O primeiro é aquele que o condutor deixou de fazer algo para evitar e em toda responsabilidade pelo ato em si. O segundo é aquele que apesar de todas as formas de impedir o evento, veio a acontecer.

Normalmente as pessoas perguntam quem é o culpado, onde a pergunta correta é quem poderia ter evitado o acidente. Uma das maiores causas dos acidentes chama-se condutor de veículo. Estatisticamente, 75% dos acidentes foram causados por falha humana (condutor), 12% por problemas nos veículos, 6% por deficiências das vias e 7% por causas diversas, ou seja, podemos dizer que o homem, no mínimo, é responsável, direta ou indiretamente, por 93% dos acidentes:

“O acidente é um evento de certa forma intencional, que pode ser evitado, causador de lesões físicas e muitas vezes emocionais, no âmbito doméstico ou nos ambientes sociais. O acidente de trânsito visto como uma violência poderá ajudar na elaboração e na implementação de políticas públicas que possam prevenir sua ocorrência. (MELCOP; OLIVEIRA, 2006)”.

Entre as diversas causas podemos citar:

- Imprudência dos condutores;
- Excesso de velocidade;
- Desrespeito à sinalização;
- Ingestão de bebidas alcoólicas;
- Ultrapassagens indevidas;
- Má visibilidade (chuva, cerração, noite);
- Falta de atenção;

- Defeitos na via;
- Falta de manutenção adequada dos veículos;
- Distração interna do condutor (rádio, celular, passageiro, objetos soltos no interior do veículo);
- Técnica inadequada ao dirigir o veículo;
- Avaliação errada da distância e velocidade de um outro veículo;
- Falta de cortesia no trânsito;
- Não obediência das normas de circulação e conduta;
- Falta de conhecimento e obediência das leis de trânsito (condutores e pedestres);
- Impunidade dos infratores;
- Falta de educação no trânsito;
- Travessia em locais perigosos ou fora dos sinais luminosos e da faixa;
- Sonolência, falta de descanso, drogas (remédios, psicotrópicos, tranquilizantes) e fadiga;

De acordo com dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,25 milhão de pessoas morrem, no mundo, por ano em acidentes de trânsito, e desse total metade das vítimas são pedestres, ciclistas e motociclistas. Ainda existem dados que entre 20 e 50 milhões de pessoas sofrem lesões não fatais, muitas delas ficam temporária ou permanentemente incapacitadas por estas lesões.

As lesões e mortes no trânsito são responsáveis por consideráveis perdas econômicas às vítimas, suas famílias e aos países em geral. Essas perdas decorrem dos custos com tratamentos (incluindo reabilitação e investigação do acidente), bem como da redução/perda de produtividade. O sofrimento humano, combinado com custos globais estimados em US\$ 1,850

trilhão ao ano, torna a redução das mortes e das lesões no trânsito prioridade urgente para o desenvolvimento. As lesões e mortes no trânsito – que são previsíveis e evitáveis em sua grande maioria – passaram a ocupar espaço mais significativo na agenda global de saúde a partir dos anos 2000.

Acidentes de trânsito são a principal causa de morte entre jovens com idade entre 15 e 29 anos e 90% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda, que detém metade dos veículos do mundo.

Caso medidas não sejam aplicadas, os acidentes de trânsito deverão ser a 7ª principal causa de morte em 2030.

Em agosto de 2015 foram concluídas um conjunto de programas, ações e diretrizes que orientarão os trabalhos das Nações Unidas e de seus países membros rumo ao desenvolvimento sustentável. Inicialmente chamada de Agenda de Desenvolvimento Sustentável Pós 2015, a Agenda 2030, culminou em um documento ambicioso que propõe 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas correspondentes, fruto do consenso obtido pelos delegados dos Estados-Membros da ONU. Os ODS são o cerne da Agenda 2030 e sua implementação deverá ocorrer entre os anos de 2016 e 2030. Nesse encontro, a Agenda para o Desenvolvimento Sustentável 2030 determinou um ambicioso objetivo de segurança viária: reduzir pela metade o número global de mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito até 2020.

O trânsito brasileiro é o quarto mais violento do continente americano, segundo dados divulgados pela Organização Mundial da Saúde (OMS), perdendo para China, Índia e Nigéria. Atualmente, o Brasil participa com apenas 3,3% do número de veículos da frota mundial, mas é responsável por 5,5% dos acidentes com vítima fatal registrados em todo mundo.

Dentro do País, São Paulo é o Estado com maior número de óbitos no trânsito e dirigir alcoolizado é a segunda maior causa. Pensando em diminuir o número de acidentes, foi publicada no ano passado a Lei Ordinária 13.546, do Código de Trânsito Brasileiro, que aumenta a punição para o motorista que causar morte dirigindo alcoolizado. Ou seja, a pena, que antes era de 2 a 4 anos de detenção, passa para 5 a 8 anos de reclusão.

Os acidentes de trânsito se configuram como grave problema de saúde pública no País. Essas emergências têm, porém, um aspecto particular: a maioria delas é evitável. A avaliação é de Júlia Maria D'Andrea Greve, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP, que completa dizendo que esses atendimentos representam um “roubo” importante de recursos da área médica. Hospitais devem manter uma equipe médica de plantão para o atendimento desses pacientes. Principalmente nos centros de referência, é elevado o número de vítimas que chegam com um quadro clínico de alta complexidade, conta a médica. Acidentes com motos e atropelamentos são os que costumam resultar em lesões de maior gravidade. Nessas situações, a manutenção da vida é a prioridade do atendimento.

O DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte)⁶ classifica em 15 categorias os acidentes de trânsito nas estradas federais, sendo que alguns deles sempre representam a maioria dos casos. São os mais frequentes:

- colisão traseira;
- abalroamento no mesmo sentido;
- saída da pista;
- abalroamento transversal;
- choque com objeto fixo;
- capotagem;
- colisão frontal;

⁶ O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia federal brasileira vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Ele é submetido ao regime autárquico comum e foi criado pela Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001, que reestruturou o sistema de transportes terrestre e aquaviário do Brasil, extinguindo o antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). É responsável pela manutenção, ampliação, construção, fiscalização, e elaboração de estudos técnicos para a resolução de problemas relacionados ao Sistema Federal de Viação como também do tráfego multimodal de pessoas e bens, nos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário.

Em termos de gravidade, esses acidentes apresentam níveis de periculosidade distintos, dependendo do potencial que têm para causar danos fatais. Segundo dados do DNIT, os incidentes que mais tiram vidas são:

- colisão frontal;
- atropelamento;
- saída da pista.

3.1. ACIDENTE DE TRÂNSITO TIPO COLISÃO FRONTAL

Como vimos acima, o acidente tipo colisão frontal é um dos eventos que mais tiram vidas nos acidentes envolvendo veículos, condutores e/ou pedestres. Ao nosso entendimento é um acidente que em grande parte é causada pela imprudência do condutor, desrespeitando as regras de ultrapassagens em vias federais e estaduais bem como em vias municipais de mão dupla. Elas são responsáveis por 30% dos acidentes fatais nas estradas brasileiras.

Colisão frontal é a denominação de acidente de automóvel que ocorre quando os veículos colidem de frente. Veículos como trens, aviões e motocicletas são os tipos comuns envolvidos neste tipo de acidente. É considerado o pior tipo de colisão, ante colisão lateral e colisão traseira, pois podem causar consequências graves aos ocupantes do veículo.

As principais características observadas neste tipo de colisão são que os corpos dos adultos geralmente são projetados para cima e as crianças (pessoas menores em sua estatura) para baixo. As consequências no organismo das vítimas são, em sua maioria, na parte da cabeça e no tórax, sendo mais comumente observado como TCE (Traumatismo Cranioencefálico) isto é, quando o crânio sofre uma fratura quando vai ao encontro com outras partes fixas do veículo, vidros, portas, colunas, outras pessoas, etc. Dessa forma também o tórax colide geralmente com o volante do veículo, fazendo com que o pulmão e coração sejam comprimidos gerando uma contusão cardíaca e pulmonar. Nas trajetórias os ocupantes continuam a se mover para baixo e para frente, em direção ao painel. Os ocupantes do banco de trás

colidem com a pessoa sentada no banco a sua frente e às laterais dos veículos. A música “Quero ver o oco” da banda Raimundos fala sobre um acidente de colisão frontal por excesso de velocidade. O compositor se coloca no lugar do ferido que por sorte não veio a óbito, mas diz que é “tanta fratura que deixa a doutora louca/É pino até no céu da boca/tu cansa de tentar contar”. Dá para ilustrar perfeitamente um paciente de acidente de automóvel.

Os principais padrões de lesões gerados por este tipo de colisão são:

- Fratura da coluna cervical;
- Fratura do tórax;
- Pneumotórax;
- Ruptura traumática da aorta;
- Lesão do baço e fígado;
- Fratura posterior/lesão de quadril e ou joelho;

3.2. CAUSAS PROVÁVEIS DO ACIDENTE TIPO COLISÃO FRONTAL

Muitos fatores contribuem para o aumento das chances de um acidente tipo colisão frontal acontecer. A principal causa da colisão frontal é a ultrapassagem em retas e em locais de pouca visibilidade, como em curvas acíves. O encontro de dois veículos frente a frente é um dos piores tipos de colisão devido à soma das velocidades na hora do impacto.

O fato deve ser atribuído sempre ao despreparo, falta de diligência e educação do condutor infrator que deve sempre observar as normas de conduta e circulação previstas nos incisos IX, X e XI do art. 29, e nos arts. 30, 31 e 33 do CTB:

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

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

- a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;
- b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;
- c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;

XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

- a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;
- b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;
- c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres.

Art. 32. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Art. 33. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem”.

Mesmo diante da existência de direcionamento no CTB, o desrespeito a estas regras tem sido ao longo do tempo o verdadeiro motivo de tantos acidentes fatais.

O desrespeito a estas normas de conduta representam diversas infrações de trânsito, como por exemplo, as tipificadas nos artigos a seguir:

- 191 (Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem),
- 202 (Ultrapassar outro veículo: I - pelo acostamento; II - em interseções e passagens de nível),
- 203 (Ultrapassar pela contramão outro veículo: I - nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente; II - nas faixas de pedestre; III - nas pontes, viadutos ou túneis; IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre

circulação; V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela).

Mesmo existindo previsão expressa de infração, a repressão a esses atos vem se mostrando branda por parte dos órgãos responsáveis. O que nos parece que a população está olhando esses acidentes como forma corriqueira, beirando a normalidade que representa o momento atual brasileiro: a naturalização da violência na sociedade contra os indivíduos. Além disso, o costume de contestar as multas e suas possíveis isenções parece colocar os delitos em situação de algo bobo e sem importância, pois os altos índices de mortalidade nas estradas brasileiras ocasionadas pelas ultrapassagens indevidas ainda são resultado da falta de educação que o condutor mostra ao dirigir.

Sensível a esta e outras realidades, a Lei nº 12.971/14 teve o objetivo de aumentar as consequências repressivas sobre aqueles que apresentam esta conduta irresponsável. A nova legislação, neste sentido, vem alterar substancialmente as penalidades existentes, mantendo, no entanto, a base da proibição. Acreditamos, infelizmente, que só haverá uma mudança na forma de pensar dos motoristas quando as sanções contra esse tipo de delito se tornar crime de trânsito e não apenas infração como atualmente.

4. METODOLOGIA

4.1. PESQUISA BIBLIOGRÁFICA E DOCUMENTAL

A apresentação dos teóricos e seus conceitos confirmam o direito como ciência, pois para uma disciplina ser aceita como tal, ela precisa de método - instrumento para a elaboração de um trabalho científico. Essa parte da pesquisa será desenvolvida pelo método qualitativo, onde os textos são a base principal para a construção do conhecimento sobre determinado tema.

O direito está inserido nas ciências sociais que estudam as normas de convivência do homem e dos modos da sua organização social. Em outras palavras, analisam o comportamento humano e suas relações, bem como o seu desenvolvimento em sociedade. Neste trabalho, nosso objetivo é analisar se a rigorosidade na cobrança da multa no delito ultrapassagem proibida interfere no comportamento do motorista na estrada, utilizando dados da Polícia Rodoviária Federal sobre acidentes no Brasil, região nordeste e Bahia entre janeiro de 2013 a novembro de 2017. No momento da consulta, o mês de dezembro ainda não estava fechado.

4.1.1 Objetivos

Gerais:

- Analisar se a mudança nos valores das multas interfere na conduta do motorista na estrada;

Específicos:

- Compreender se os acidentes causados por ultrapassagens proibidas podem ser evitados ou não pelo motorista;
- Diferenciar os acidentes em pista dupla e simples que envolvam ultrapassagens proibidas;

4.2 PESQUISA QUANTITATIVA E QUALITATIVA

Os métodos de pesquisa conhecidos são: o quantitativo e o qualitativo. Compreendemos que, apesar de haverem diferenças na prática de cada método, não a vemos distantes uma da outra, ou até mesmo uma melhor que a outra. Cada uma é um método e ambas se complementam, pois cada uma cuida de uma determinada parte da pesquisa. No nosso trabalho monográfico, as duas vertentes se unem para compreender o comportamento humano e o resultado de suas ações nas taxas de acidentes e mortes no trânsito brasileiro antes e após o endurecimento do Código de Trânsito Brasileiro e o reajuste da multa para delitos de ultrapassagem proibida.

A pesquisa qualitativa no presente trabalho será traduzida por aquilo que não pode ser mensurável, pois entendemos que a realidade e o sujeito são elementos indissociáveis. Dessa forma, quando se trata do sujeito, levam-se em consideração sua subjetividade e particularidades. Tais pormenores não podem ser traduzidos em números quantificáveis. Por outro lado, os gráficos que serão apresentados, a partir do comportamento do motorista entre 2013 e 2017 no trânsito terá característica quantitativa: a pesquisa é pautada sobre dados mensuráveis a partir dos acidentes ocorridos no recorte temporal. De um lado estaremos levando em consideração o ato subjetivo do motorista e por outro, os números dos acidentes resultados por esse comportamento na estrada.

Sabendo que o método deve se adequar ao estudo em questão, além do método qualitativo, usaremos também a pesquisa quantitativa, pois analisaremos os dados sobre os acidentes nas estradas brasileiras apresentando o resultado dessas análises em gráficos dos resultados referentes ao endurecimento das leis do CTB e do reajuste pesado das multas por ultrapassagem proibida. Em outras palavras, mesclaremos as duas metodologias para melhor compreensão do comportamento humano resultante das modificações no novo código de trânsito.

5. ANÁLISE DE DADOS

Neste capítulo apresentaremos gráficos construídos a partir de informações consultadas do sistema de dados de acidentes de trânsito da Polícia Rodoviária Federal entre os anos de 2013 e 2017. Esse recorte compreende dois anos anteriores à modificação do CTB e dois posteriores para responder nossa pergunta no objetivo geral que é se o endurecimento das leis e o reajuste da multa a ser pagos no delito ultrapassagem proibida interferiram no comportamento do motorista no trânsito.

Essa parte do nosso trabalho será todo utilizando o método quantitativo, pois é com a análise dos números que encontraremos a resposta do tema aqui proposto como trabalho de conclusão de curso.

Oito gráficos foram construídos, comparando os dados consultados na base de dados da Polícia Rodoviária Federal. Partiremos de uma macroanálise para a microanálise, compreendendo números do Brasil, da região nordeste e do estado da Bahia, respectivamente.

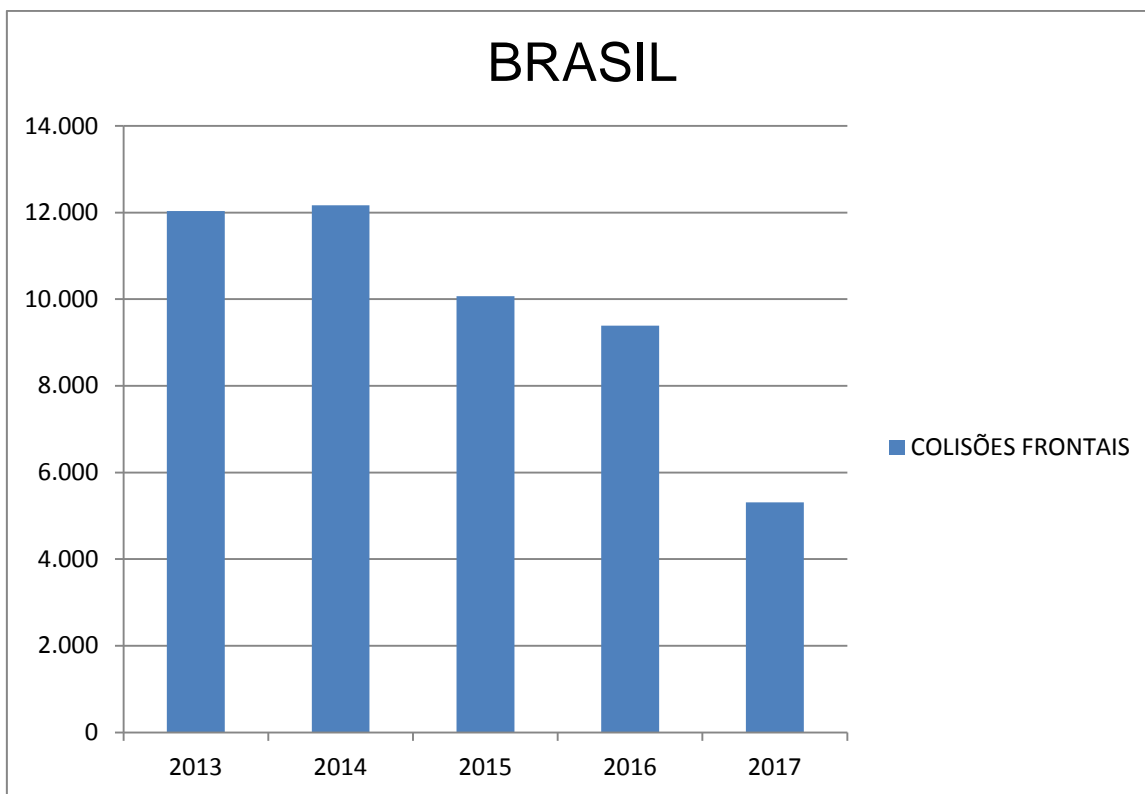
Atentamos-nos aos dados referentes aos acidentes de colisão frontal na maioria das análises. Deveremos aqui compreender se os mesmos acidentes tem motivação apenas pelo comportamento ou se outras variáveis podem vir a interferir no sinistro nas vias.

Alguns gráficos incluíram as taxas de óbito referente aos acidentes de colisão frontal. Não é nosso objetivo criar um debate sobre as taxas de óbito no trânsito, mas queremos perceber se, havendo modificação na conduta do motorista, estas taxas acompanharão os declínios ou aumentos a serem aqui descobertos neste capítulo.

A análise desses dados não está sendo considerada variáveis como o tempo, a visibilidade, possível utilização de remédios por parte dos motoristas, a situação física das estradas, comportamento de terceiros nas vias, travessia de animais ou obstáculos nas mesmas e a manutenção do veículo.

5.1 GRÁFICOS

5.1.1. Acidentes colisão frontal 2013-2017 Brasil



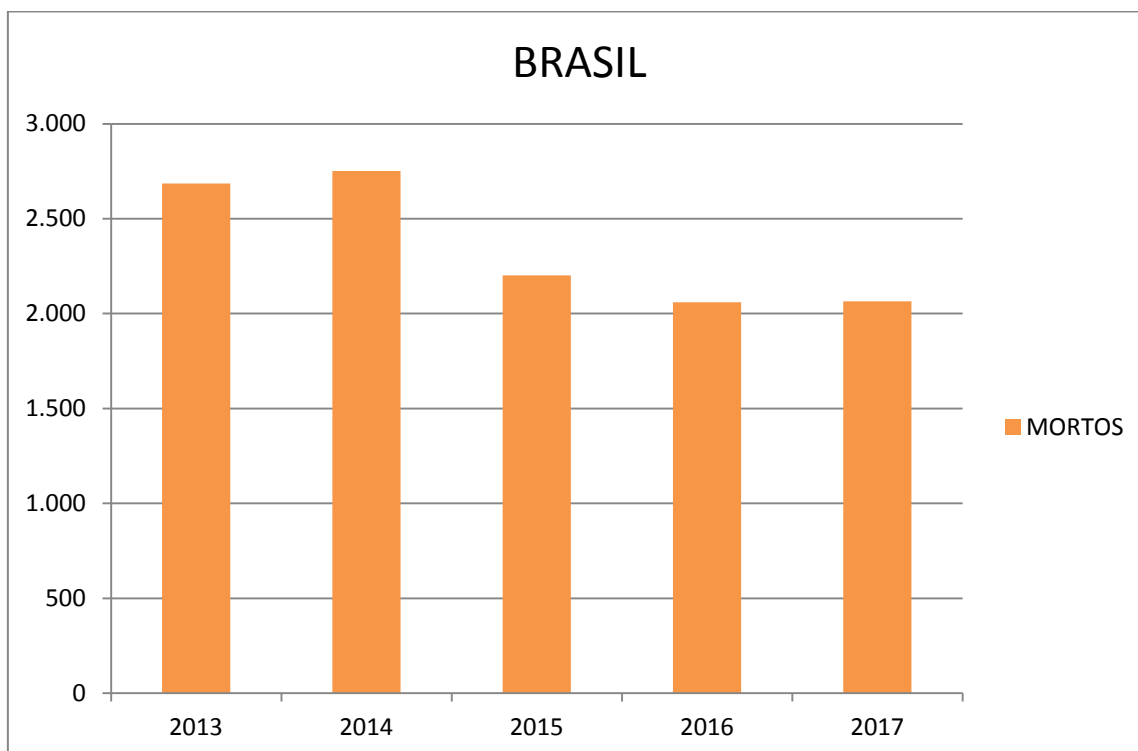
Fonte: www.prf.gov.br/siger

Neste gráfico, vemos o número de acidentes em todo o Brasil relacionados a colisões frontais, que são acidentes ocasionados por ultrapassagens em vias simples e duplas. Fizemos um somatório do número de acidentes para efeito de comparação entre os anos de 2013 a 2017. De 2013 a 2014, o número de acidentes aumenta, passando de 12.032 para 12.169. Neste período, o número de óbitos também aumenta, passando de 2.685 em 2013 para 2.751 em final de 2014. Apresentaremos adiante um gráfico relacionado a estes óbitos a nível nacional.

Há uma queda importante em 2015 e contínua em 2016, apesar de uma queda pouco expressiva. No intervalo de 2016 ao final de 2017, o número de acidentes despenca consideravelmente. Em novembro de 2016, a multa referente a ultrapassagem proibida é reajustada e seu valor chegou a quase três mil reais para o infrator e perda de sete pontos na carteira por ser classificada como delito gravíssimo no novo código de trânsito.

As taxas de mortalidade nos períodos entre 2015 a 2017 sofrem variações conforme a tabela a seguir:

5.1.2. Número de mortos resultado de colisões frontais Brasil 2013-2017



Fonte: www.prf.gov.br/siger

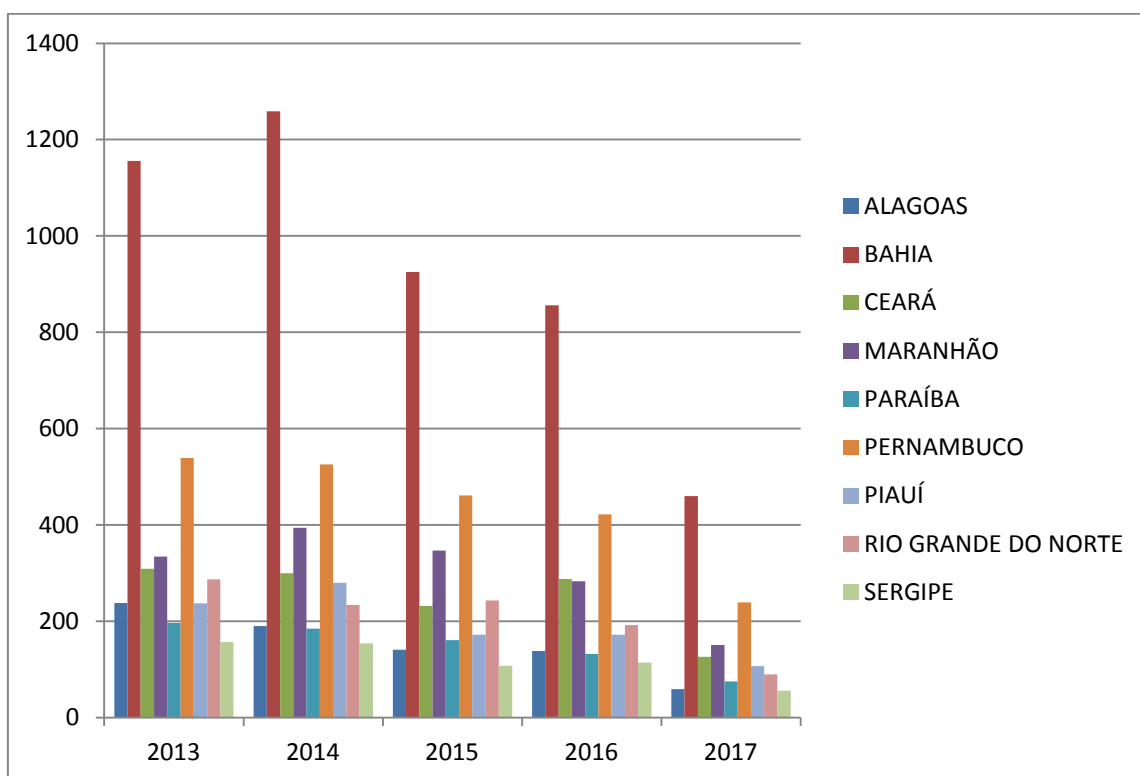
Em 2015 o ano fecha com o número de 2.201 mortos, uma queda de 20% comparado ao número de 2014. Em 2016, a queda percentual de mortos nas vias brasileiras chega a 6,45% comparados ao número do ano anterior. O que poderia ter motivado tal taxa pequena na alteração do número total de mortos? Quando vamos consultar a taxa de queda do mesmo ano, vemos a queda em 7,46%, sendo que no final de 2015, a taxa de colisão frontal cai em 26,53%. Percebemos que a taxa de acidentes e a taxa de mortos está diretamente ligadas. Mas será que é a realidade?

O período entre 2016/2017, a taxa de mortalidade é de 100,29% comparado ao ano anterior. Houve um aumento, tímido, mas não diante da queda no número de acidentes de 94,63%. Diminuiu-se o número de acidentes, mas não do número de mortos. A média seria de 0,38 mortos em cada colisão frontal no final de 2017, ao passo que em 2016 e 2015 essa média fica em 0,21

mortos em cada acidente, um óbito em cada cinco colisões nos anos de 2015/2016 e um óbito em cada três colisões em final de 2017.

Muitas variáveis poderiam ser listadas que motivassem essas médias e a elevação entre os últimos anos das taxas de mortalidade. É um estudo que deverá ser feito em uma oportunidade futura que não nos cabe aqui fazer devido a pesquisa e os poucos dados sobre essas variáveis das causas de óbitos nas vias nacionais.

5.1.3. Acidentes colisão frontal Nordeste 2013-2017



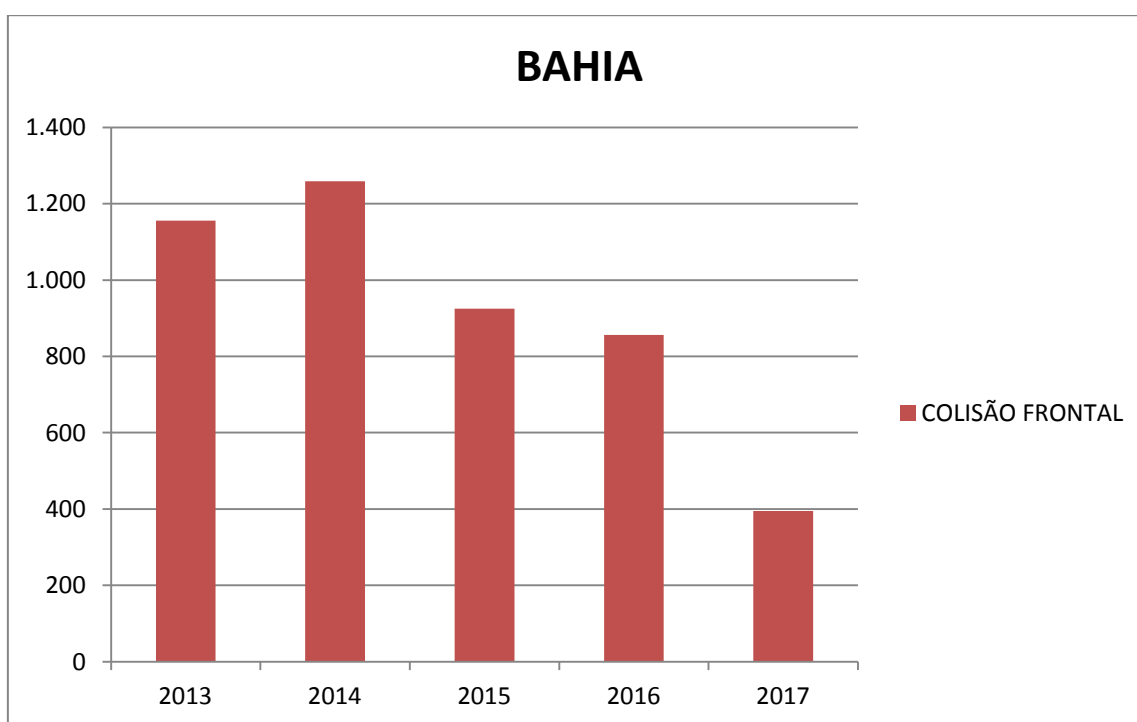
Fonte: www.prf.gov.br/siger

Este gráfico representa os estados da região nordeste e suas taxas de acidentes de colisão frontal no período entre 2013 e 2017. Vemos que o estado da Bahia é o primeiro de todos em número de acidentes. Causas diversas são possíveis para explicar tais números, a começar pela extensão e quantidade de vias. Bahia é o quinto estado do país em extensão territorial e equivale a 36,3%

da área total do Nordeste brasileiro e 6,64% do território nacional ⁷, o que acarreta numa maior malha rodoviária em comparação aos outros da região.

Em final de 2014, acompanhando a tendência nacional, há uma elevação no número de acidentes, não só na Bahia como em todos os estados do Nordeste. A partir de 2015 a tendência de queda é observada, chegando ao final de 2017 com a taxa percentual de 46,26% em comparação ao ano de 2016, quando a multa é reajusta para valores maiores desde a implantação do novo CTB a vinte anos. A seguir mostraremos o gráfico das taxas somente do estado baiano para comparações.

5.1.4. Acidentes colisão frontal 2013-2017 Bahia



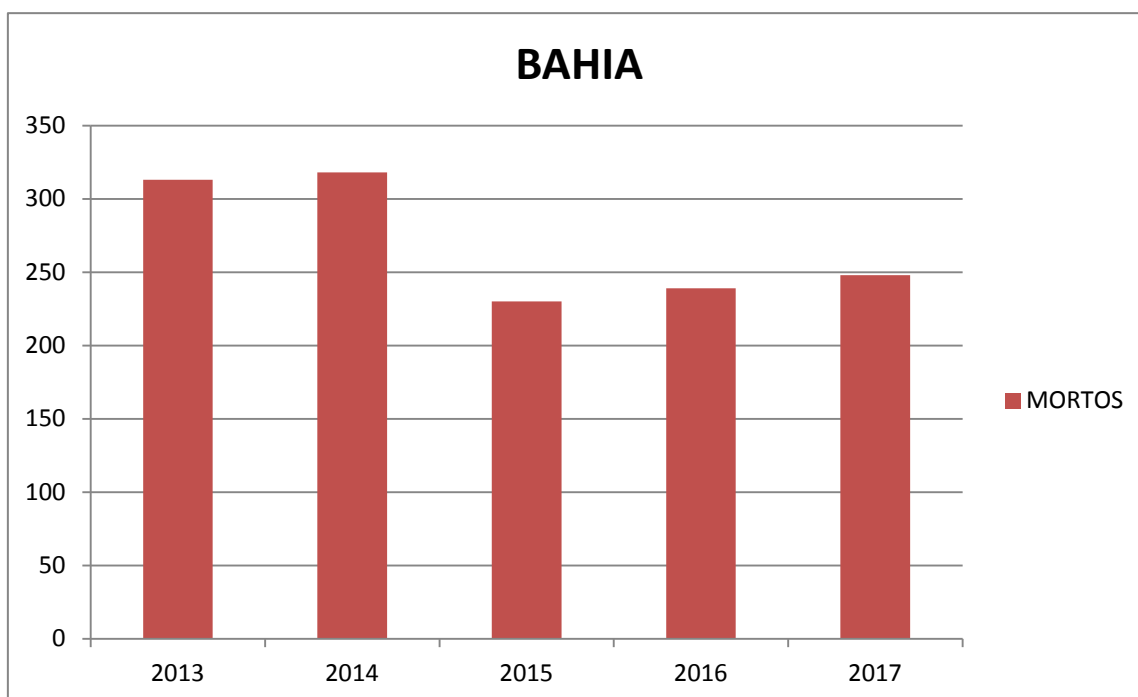
Fonte: www.prf.gov.br/siger

Ao final de 2013, a taxa de acidentes por conta de ultrapassagens chegou a número de 1.156 colisões com 313 mortos. No ano seguinte, este número aumenta para 1.259 e 318 óbitos confirmados. Esses números estão dialogando com as taxas apresentadas pelos outros estados brasileiros, inclusive o Nordeste, que foi de elevação no final de 2014.

⁷ Informações retiradas do site www.ibge.org.br, em 22/07/2018.

Em 2015, verificamos a queda no número de acidentes para 925 colisões e 230 mortos. Ao chegarmos ao final de 2016, quando a lei se torna mais rigorosa, percebemos uma tímida queda para 856 acidentes. Em 2017, o número de colisões sofre uma queda considerável: de 856 para 460 acidentes frutos de ultrapassagem nas vias baianas. Uma queda de um pouco mais de 46 pontos percentuais. Enquanto verifica-se que no número de acidentes, o ano de 2017 teve 248 mortos, oito óbitos a mais que o ano de 2016 que teve a menor queda percentual em relação ao número de colisões frontais no estado. Veremos estes números comparados no decorrer deste capítulo. A média de óbitos no último ano analisado chega a 0,53 óbitos em cada acidente. Em outras palavras, um óbito a cada dois acidentes. Número atípico em toda a pesquisa aqui feita, mas acompanha a tendência nacional de aumento na taxa média de óbitos como vimos anteriormente. O próximo gráfico mostrará esses números para serem analisados.

5.1.5. Número de óbitos resultado das colisões frontais Bahia 2013-2017



Fonte: www.prf.gov.br/siger

No gráfico acima percebemos que a variação nas taxas de mortalidade devido a acidentes de colisão frontal quase não mudam. A maior variação se

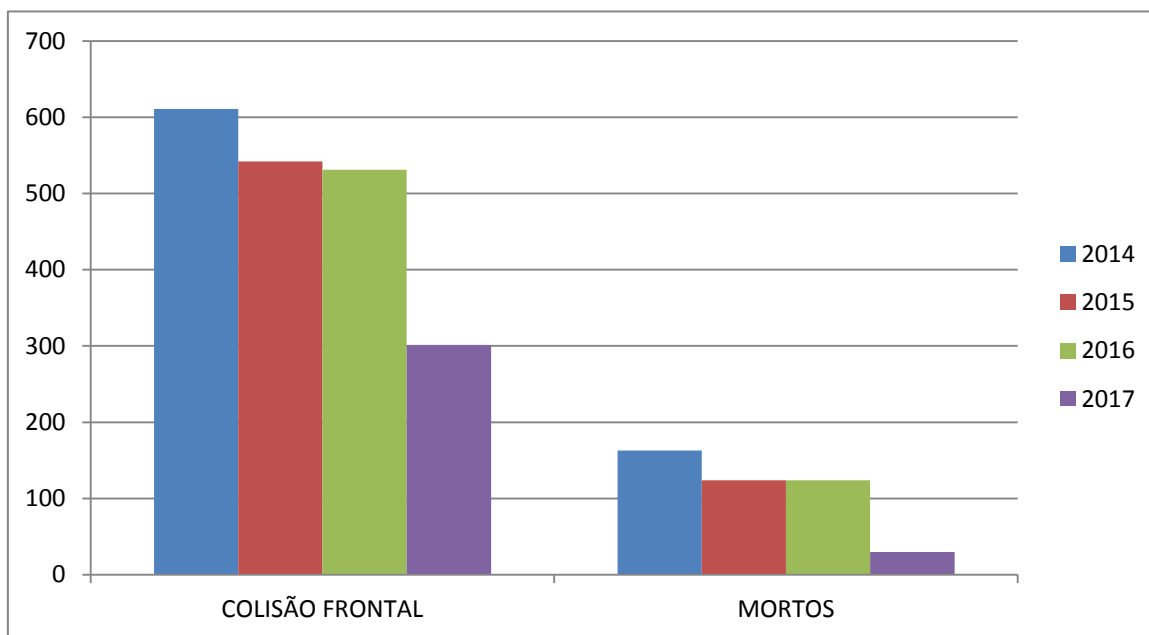
encontra no ano de 2015 com 230 mortos. A partir de 2016, o número aumenta, chegando ao final de 2017 com o número de 248 óbitos.

Ainda são números altos e que não acompanham a queda no número de acidentes. Não sabemos o que poderiam ter ocasionado essas mortes para que estes números venham ganhar mais dígitos de 2015 até hoje. Não estudamos ou não temos em nossas mãos as variáveis pertinentes para essa diferença, mas comparando este resultado com o ano de 2017 a nível Brasil, a tendência nacional foi de crescimento. Cada estado contribuiu com percentuais de aumento nos óbitos e diminuição no número de acidentes.

Podemos perceber uma regularidade com relação a queda do número de colisões, mas não acompanhadas com as taxas de mortalidade nos últimos anos, diferente do período entre 2013 e 2014. Esses motivos devem ser observados, pois poderão evitar mais mortes e assim conseguir chegar aos números estipulados pela ONU referente a mortes no trânsito em todo o mundo,

Um período muito crítico nas estradas nacionais é o dos feriados. Os principais feriados no Brasil são o Carnaval, Corpus Christi e Semana Santa. Vamos agora verificar através de um novo gráfico como as taxas de acidentes e óbitos se comportam diante a nova fase do código de trânsito brasileiro.

5.1.6. Número de acidentes por ultrapassagem x taxa de óbitos 2014-2017 Brasil



Fonte: www.prf.gov.br/siger

O gráfico acima nos mostra dados da Polícia Rodoviária Federal referente aos acidentes ocorridos nas estradas nacionais no período de 2014 a 2017. Ele acompanha a tendência de todo o Brasil, mas uma particularidade nos chama atenção: a queda no número de óbitos em comparação a taxa nacional durante os anos.

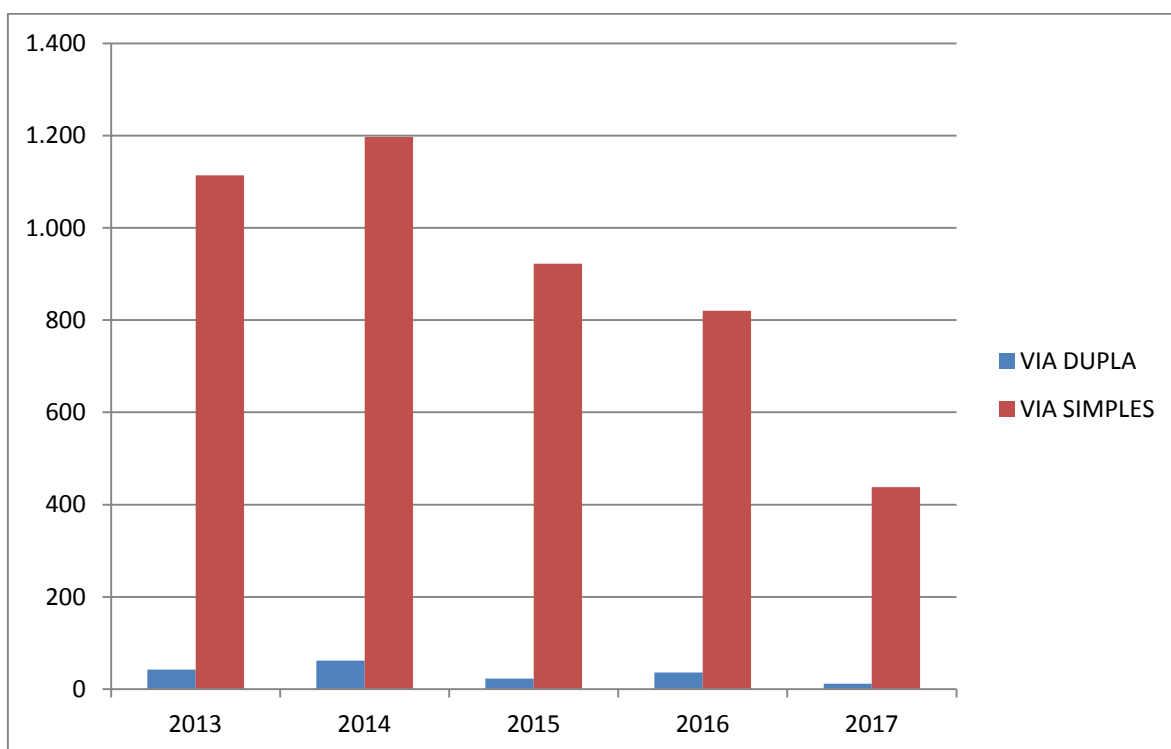
De 2014 a 2017 vemos claramente a queda nos dois índices, não havendo variações de subida e descida no período. Em 2014 o ano fecha com 611 acidentes de colisão frontal e 163 mortos. Em 2015, 542 colisões e 124 mortos. Em 2016 a queda é tímida, indo para 531 acidentes e 124 mortos, inalterando a taxa de óbitos.

Em 2017 o número cai 43,32% fechando o ano com 301 acidentes por ultrapassagem e apenas 30 óbitos. Uma queda considerável de 75,8% na taxa de mortalidade nas vias brasileiras no feriado. Um avanço importante no comportamento no trânsito é percebido aqui, resultado acreditamos das campanhas veiculadas nos grande meios de comunicação e pelo endurecimento das leis do novo CTB.

A queda é constante e maior no ano de 2017, tanto nas colisões como no número de mortos, uma acompanhando a outra. Essa constante nos faz acreditar que houve uma mudança no modo de pensar do motorista diante a sua conduta ao volante.

Podemos verificar essa mudança de conduta no próximo gráfico que nos mostrará o número de colisões em dois tipos de vias: vias duplas e vias simples.

5.1.7. Acidentes em vias simples e duplas Bahia 2013-2017



Fonte: www.prf.gov.br/siger

Para compreendermos este novo gráfico, devemos conhecer as diferenças entre os dois tipos de via.

Via simples é aquela que não tem divisão no meio, apenas um pavimento asfáltico, compartilhado pelos veículos nos dois sentidos de circulação – mão dupla. Os veículos devem trafegar sempre do lado direito da pista, porém podem utilizar o outro lado da pista para efetuar ultrapassagens em determinadas condições.

As condições permitidas para ultrapassagem em vias simples são, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997):

“Art. 26, IX: A ultrapassagem deve ser feita pela esquerda exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda.

X: todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que: a) nenhum condutor que venha atrás tenha começado uma manobra para ultrapassá-lo; b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não tenha indicado o propósito de ultrapassar um terceiro; c) a faixa de trânsito que vai pegar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;.

XI: todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá: a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a seta ou por meio de gesto convencional de braço; b) afastar-se do usuário ou usuários ultrapassados, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança; c) retomar, após feita a manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a seta ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou.”

O CTB também informa as precauções que o motorista deve ter ao se envolver nessa manobra:

“Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá: I: se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha; II: se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres.

Art. 32. **O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.** (grifos nossos).

O último parágrafo que grifamos mostra quando o motorista não pode ultrapassar de forma alguma, caracterizando ultrapassagem proibida se for

feita fora das condições apresentadas pelo CTB. Discutimos anteriormente neste trabalho sobre a questão do endurecimento da lei e do reajuste das multas. Todas essas mudanças visam principalmente inibir que esse tipo de comportamento venha ser recorrente no dia a dia das estradas nacionais. Entendemos que ultrapassagens, para serem seguras, dependem de inúmeros fatores que são listados no código. Os que não respeitam as condições expostas são responsáveis diretamente quando seu veículo se envolver numa colisão frontal. Dessa forma, quem faz ultrapassagem proibida está colocando a sua vida em risco e dos outros motoristas em trânsito na mesma via. Motorista imprudentes são os principais causadores de colisão frontal.

Há casos que o motorista se envolve no acidente, mas não por sua culpa. Outros fatores podem ser listados como manutenção das vias e sinalização, como também atos de terceiros que não podem ser evitados em situação de condução de veículos – um veículo na contra mão, por exemplo. Em algumas pistas, conhecidas como via dupla possuem dispositivos que impedem esse tipo de movimentação por parte de condutores, aumentando a segurança da via. No caso de vias duplas entendemos aquelas que possuem duas faixas de rolamento em cada direção com barreira física central – um canteiro, guias, muretas etc. que dificultam conversões e retornos impróprios. Cada sentido de circulação possui uma pista própria o que permite o desenvolvimento de uma maior velocidade e segurança. Uma colisão em pista dupla é quase impossível, mas existem ocorrências, bem menores em número comparados aos de pista simples.

Voltemos ao gráfico. Percebemos que o numero de ocorrências em pistas simples é n vezes maior do que os em pista dupla. De 2013 a 2014 há aumento no número de acidentes, tanto na via simples como na via dupla: 1.114 e 42 para 1197 e 62 respectivamente. Esses números acompanham a tendência desses anos no país. Em 2015 inicia uma queda tímida, registrando 922 colisões em vias simples e 23 em vias duplas.

Em 2016 há queda nas colisões em pista simples e um aumento considerável nas vias duplas: 820 ultrapassagens viraram acidentes em vias simples, indicando uma queda de 11,06% comparado ao ano anterior e um

aumento de 56,52% nas vias duplas no mesmo período. Os motivos para essa disparidade não conhecemos, pois existem variáveis que podem interferir neste aumento e não temos conhecimento. Uma pesquisa mais detalhada deverá ser realizada para achar os reais motivos desse aumento aqui apresentado.

Devido a sua natureza, entendemos os acidentes em via dupla como falha mecânica, pois a forma que ela é construída impede ultrapassagens que invadam a pista oposta, pois as mesmas são separadas por um meio físico, dificultando a ação humana de possíveis acidentes. Não podemos descartar as ações do condutor neste acidente: capotamentos por estar dirigindo embriagado ou sob efeito de remédios podem ocorrer e criar um acidente frontal nas vias duplas. Outra variável pode ser manutenção do veículo e da estrada que podem favorecer a perda de controle do carro e assim invadir a pista oposta, passando pelos obstáculos existentes. Não vamos nos ater aqui, apenas aos números dos ocorridos.

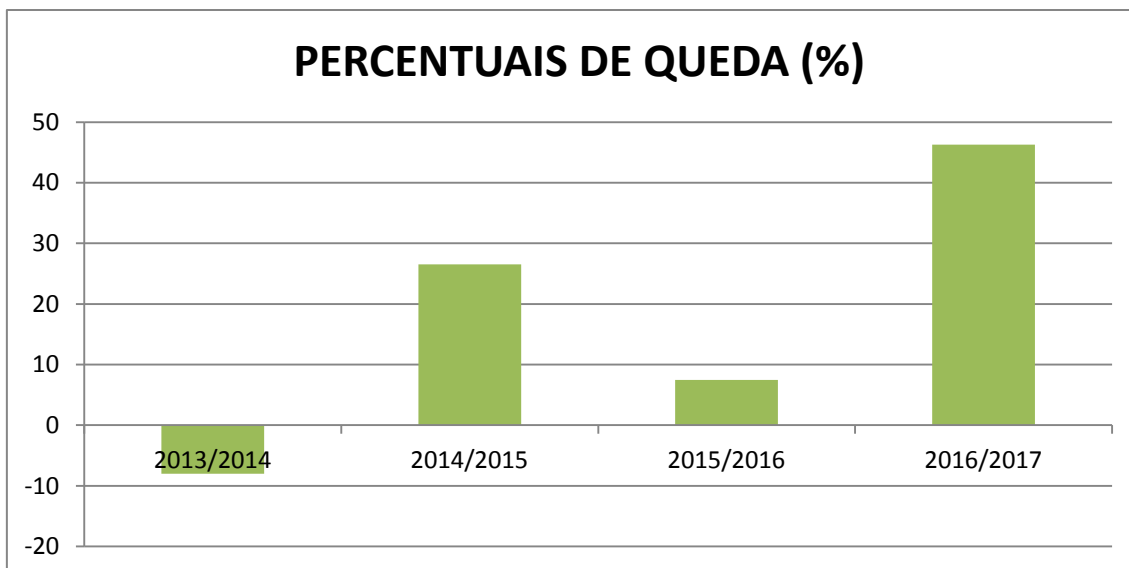
Em 2017 as taxas voltam a cair, respeitando a direção que está sendo dada a conduta no trânsito por parte dos condutores. 383 colisões frontais em vias simples são computadas pela Polícia Rodoviária Federal e 12 acidentes em via dupla.

Algo está mudando no trânsito brasileiro e o próximo gráfico vai apresentar as taxas percentuais dos acidentes entre os anos de 2013 e 2017 para comparar com os resultados dos gráficos anteriores e responder a nossa pergunta: se o reajuste e o endurecimento das leis no CTB influenciaram na conduta dos motoristas brasileiros nas rodovias nacionais.

5.1.8. Taxas percentuais de acidentes de colisão frontal Bahia 2013-2017

Este gráfico mostra percentuais de queda dos acidentes envolvendo colisões frontais no estado da Bahia no período entre 2013 e 2017.

Foram extraídos dos dados consultados no site da Polícia Rodoviária Federal e construídos agora para o final do capítulo para fecharmos as questões referentes aos reais motivos que poderiam interferir na conduta do motorista sobre sua ação nas estradas.



Diante deste gráfico percebemos:

- 2013/2014: 8% negativo (houve aumento do número de acidentes em oito pontos percentuais);
- 2014/2015: queda de 26,53 pontos percentuais;
- 2015/2016: queda de 7,46 pontos percentuais referente a taxa anterior (2014/2015);
- 2016/2017: queda de 46,26 pontos percentuais referente a taxa anterior (2015/2016);

Em 2014, os artigos que versam sobre a ultrapassagem proibida foram alvo de modificações que aumentaram o rigor das multas e sanções aplicadas. Em relação à infração de ultrapassagem indevida, os artigos 202 e 203 do CTB foram alterados pela Lei nº 12.971, de 2014. As principais alterações foram em relação à gravidade da multa por ultrapassagem. As infrações previstas no artigo 202 passaram de grave para gravíssimas, e o fator multiplicador, que não era previsto, passou a ser de cinco vezes o valor da multa. O artigo 203 passou pelas mesmas modificações, embora a classificação tenha permanecido como gravíssima para as infrações nele previstas.

Diante do exposto, em 2014 vemos uma queda, inibindo o provável aumento desregulado que era percebido desde 2013, mas por motivos que

devem ser considerados em outro estudo, apresentou aumento em 2015 de 92,54% na taxa do ano anterior.

Em 2016, outra alteração é incluída na lei de trânsito. O reajuste das multas por ultrapassagem proibida favoreceu a queda de 46,26% nos acidentes de colisão frontal. O valor de R\$ 1.4760,35, que dobra em caso de reincidência num prazo de 12 meses, ao nosso entender, influenciou o comportamento do motorista brasileiro, tornando sua conduta na estrada mais precavida e racional.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho se intitula *O valor pecuniário da sanção influencia no cumprimento da norma? Alterações no valor da multa por ultrapassagem indevida x número de colisões frontais.*

Iniciamos com uma discussão teórica sobre Direito Administrativo, importante para compreender como funcionam os tramites jurídicos para valer os direitos em prol do bem comum, pois entendemos que o trânsito está atrelado ao direito do indivíduo de ir e vir. O Direito Administrativo existe para que não aja ações abusivas por parte dos poderes que regem os Estados, regulando e limitando suas atuações.

Apesar do direito administrativo reger os Poderes da República, ela tem suas particularidades como ser revogada por outras instancias do Direito, caso o indivíduo se sinta lesado por atuação dos Poderes em questão.

Esgotada a discussão sobre Direito Administrativo, apresentamos a história da legislação de trânsito no Brasil até o atual novo Código de Trânsito Brasileiro, que entrou em vigor em setembro de 1997 e teve alterações importantes em 2014 e 2016, objeto de pesquisa de nosso trabalho monográfico.

Diferenciamos os diversos acidentes de trânsito, focando nos acidentes de colisão frontal, causados por ultrapassagens proibidas, que nos forneceram os dados necessários para responder nossa principal pergunta. Apresentamos através de gráficos as alterações nas taxas de acidentes e como elas foram promovidas. As maiores quedas nas taxas de acidentes aconteceram no momento das mudanças no CTB em 2014 e em 2016. Vimos que nos anos de 2015 e 2017 tiveram suas taxas de acidente do tipo colisão frontal em queda.

Dessa forma, podemos compreender que o valor pecuniário da sanção influencia sim no cumprimento da norma e tivemos como exemplo o caso das alterações no CTB. Através da análise de dados e porcentagens referentes às taxas dos acidentes, podemos concluir que multas elevadas podem sim inibir atos ilegais que possam prejudicar indivíduos e/ou bens materiais.

Percebemos algumas particularidades na análise das taxas de óbitos referentes aos acidentes de colisão frontal: elas não tem acompanhado a tendência de queda. Parecem ser casos que não se complementam, apesar da natureza que deveria estar em concordância com os fatos: se a taxa de acidente cai, deveria cair a de mortalidade, mas diversas variáveis podem tornar o resultado esperado em outro não compreensível. Propomos novas pesquisas referentes a essa particularidade, não só na ciência jurídica, como em outras disciplinas do conhecimento científico.

Nosso trabalho não pretende ser o ultimo sobre o tema, ademais existem outros objetos capazes de se mensurar se os valores pecuniários interferem na execução das normas, das leis. Sugerimos que este tema seja esgotado com outros objetos e variáveis para se chegar ao real resultado, utilizando de outras ciências como a psicologia, a sociologia, história e o próprio direito a fim de entender o individuo e suas particularidades nas relações sociais da atualidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORGES, Cyonil; SÁ, Adriel. *Direito Administrativo Facilitado*. São Paulo: Gen/Editora Método, 2017;

BRASIL - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO em www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em 20 de fevereiro de 2018;

BRASIL, CONSTITUIÇÃO FEDERAL em www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 14 de março de 2018;

BRASIL, CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL em www.planalto.gov.br/Ccivil_03/Leis/L5172.htm. Acesso em 23 de maio de 2018;

CARVALHO, Matheus. *Manual do Direito Administrativo*. Salvador: JusPODIVM, 2015;

CASTRO, Daniel Guimarães Medrado de. *Direito administrativo sancionador: reflexões sobre a aplicabilidade do princípio da insignificância*. Revista da AJURIS – v. 42 – n. 137 – Março 2015;

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. São Paulo: Atlas, 2006;

FRANZ, Cristiane Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. A história do trânsito e sua evolução. 2012. 24 f. Monografia (Pós-Graduação Lato Sensu, em Gestão, Educação e Direito de Trânsito), Joinville, 2012;

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir: nascimento da prisão*. Tradução Raquel Ramalhaté. Petropolis: Vozes, 2001;

HONORATO, Cássio Mattos. *Sansões do Código de Trânsito Brasileiro*. Campinas/SP: Ed. Millennium, 2004;

JUSTEN FILHO, M. *Curso de Direito Administrativo*. 7. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011;

MELCOP A.G.T., OLIVEIRA. *Bem melhor do que todas as ressacas... relato de uma experiência sobre as estratégias de redução de danos para o consumo de álcool e outras drogas no trânsito*. In: SILVEIRA D.X., MOREIRA F.G., p.380-386 **Panorama atual de drogas e dependentes**. São Paulo: Atheneu, 2006;

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. São Paulo: Malheiros, 2008;

NASCIMENTO, Francisco Guimarães. *Direitos de Trânsito*. São Paulo Ed. Juarez de Oliveira, 1999;

SABBAG, Eduardo de Moraes. *Manual do direito tributário*. São Paulo: Saraiva, 2011;

<http://transitoideal.com/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito> em 10/07/2018.

<http://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/> em 10/07/2018.

Polícia Rodoviária Federal em www.prf.gov.br/siger. Acesso em 12/01/2008;
www.ibge.org.br. Acesso em 22/07/2018;