

Estado de Goiás

Polícia Militar

Academia de Polícia Militar

Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais

A elaboração do boletim de acidentes de trânsito:
um novo modelo para trânsito urbano

José Calisto de Santos

Lorival Camargo

Goiânia - 1995

José Calisto dos Santos - Cap PM

Lorival Camargo - Cap PM

BAPM

**A ELABORAÇÃO DO BOLETIM DE ACIDENTES DE TRÂNSITO: UM
NOVO MODELO PARA O TRÂNSITO URBANO**

Trabalho técnico-profissional apresentado
como exigência parcial para a conclusão
do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais
(CAO), sob a orientação do Cap PM
Eduardo Rossi de Melo.

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS

GOIÂNIA, AGOSTO DE 1995

DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado a todos aqueles que colocam o engrandecimento da Polícia Militar acima das próprias convicções pessoais.

Estado do Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao Pai celestial que nos deu a vida e aos companheiros e amigos que de alguma forma contribuíram para a consecução deste humilde trabalho.

Tenha coragem em todas as circunstâncias da vida. Por piores que lhe pareçam as dificuldades, tenha a certeza de que pode superá-las com a persistência e a força que provêm de seu íntimo. Deus está dentro de cada um de nós, pronto a dar-nos energia e vigor, ânimo e incentivo. Confie na bondade do Pai, que jamais desampara nenhum de seus filhos.

Carlos Torres Pastorino

COMISSÃO JULGADORA

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	07
I -	RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA PERTINENTE À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO.....	10
	1. Considerações gerais.....	10
	2. Das infrações de trânsito.....	10
	3. Da autuação.....	14
	4. Da defesa prévia.....	14
	5. Da notificação de penalidade e recurso.....	15
	6. Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARIs.....	16
	7. Conjecturas sobre o Anteprojeto do Código Brasileiro de Trânsito.....	16
II -	A RESPONSABILIDADE PENAL PERTINENTE À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	18
	1. Considerações gerais.....	18
	2. Infrações penais.....	19
	2.1 Crimes e contravenções.....	19
	2.2 Crimes automobilísticos.....	21
	3. Conjecturas sobre o Anteprojeto do Código Brasileiro de Trânsito	24

III -	A RESPONSABILIDADE CIVIL PERTINENTE À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO.....	26
	1. Considerações gerais.....	26
	2. Responsabilidade dos proprietários e condutores de veículos.....	27
IV -	PESQUISA DE CAMPO E ANÁLISE DOS DADOS.....	31
	1. Considerações gerais.....	31
	2. Questionário objeto da pesquisa e respostas a seus quesitos.....	32
	3. Análise do resultado dos dados da pesquisa.....	33
V -	A PROPOSTA DE UM NOVO MODELO DO BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO PARA O TRÂNSITO URBANO.....	36
	1. Considerações gerais.....	41
	2. Comentários para sua elaboração.....	41
	CONCLUSÃO.....	50
	BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	54
	ANEXO I	55
	ANEXO II	57
	ANEXO III	68

INTRODUÇÃO

A problemática do trânsito no país tem, cada vez mais, acarretado às famílias brasileiras intranquilidades e insegurança.

O número de acidentes de trânsito, sempre crescente, tem demonstrado que o homem ainda não aprendeu a utilizar essa extraordinária máquina de locomoção que é o automóvel, com a devida prudência. O número de vítimas em acidentes de trânsito e a conseqüente impunidade dos delitos de trânsito parece que já não mais atingem a sensibilidade do cidadão de nosso país.

A crescente frota nacional de veículos, aliada a cidades mal planejadas, trazem consigo o caos da vida urbana. Para se ter uma noção, só o Estado de Goiás já conta com uma frota de veículos cadastrados de 659.298, destes mais da metade encontram-se em Goiânia, onde a infraestrutura prevista em seu planejamento era para uma cidade de 50 mil habitantes e, hoje, já ultrapassou a um milhão de habitantes.

Assim, a atividade de segurança pública, especialmente a de polícia ostensiva responsável pela preservação da ordem pública, constitucionalmente atribuída à Polícia Militar, torna-se de suma relevância a fim de permitir uma tranquilidade no trânsito, que se transforma, a cada dia, no maior obstáculo a ser contornado pelos governantes das grandes cidades.

No que concerne à legislação pátria, ressalta que o policiamento ostensivo é de competência exclusiva das Polícias Militares, como reza a alínea "a", do art. 3º, do Decreto-lei nº 667, de 02/06/69, modificado pelo Decreto nº 2.010, de 12/01/83. Há de salientar que nesse particular é grande a carência de militares adequadamente preparados para atuarem no trânsito com eficiência.

O presente trabalho tem por meta tocar num ponto da atividade do policial de

trânsito, que, embora possa o Policial Militar não perceber, refletirá na conjuntura social gerando inúmeros conflitos. Trata-se do Boletim de Acidente de Trânsito, forma denominada dos registros das ocorrências policiais militares no trânsito.

Uma vez ocorrido o acidente de trânsito quebra-se o equilíbrio social, pois, de alguma forma, alguém foi prejudicado à luz de um Estado de Direito. Gerando desde consequências no âmbito administrativo, como, por exemplo, o fato de ter deixado o condutor do veículo de observar uma regra de circulação prevista no Código Nacional de Trânsito ou, outras vezes, no campo da responsabilidade civil, como nos casos de acidentes com danos materiais, gerando a obrigação de reparar o dano o causador, ou ainda no campo da responsabilidade penal, em casos de acidentes com vítimas, onde a princípio ocorreu crime previsto na legislação penal e pelo qual o causador do acidente terá que responder penalmente. Estes três tipos de responsabilidades, como se vê nascidas de um simples acidente de trânsito, serão objeto de abordagem.

Esta monografia é elaborada também com base numa pesquisa de campo realizada sobre o atual Boletim de Acidente de Trânsito, bem como a viabilidade de um novo modelo de Boletim de Acidente de Trânsito. Nesse aspecto, ressalta-se a sua capacidade de assegurar direitos e atribuir responsabilidades, não com o intuito de executar os serviços pertinentes à Polícia Técnica, mas sim de fazermos a nossa missão com melhor qualidade. E, há de se mencionar, que a Polícia Técnica estruturada em poucas cidades do Estado e, mesmo assim, com grande deficiência, pois, para se ter uma idéia, na grande Goiânia, enquanto no ano de 1994 a Polícia Militar atendeu 3.700 casos de acidentes de trânsito com vítimas (lesões corporais), a Polícia Técnica compareceu em apenas 1.130, ou seja, deixou de comparecer em 69% dos casos, que a rigor deverão gerar responsabilidades civis e penais com conseqüente inquéritos policiais. E ainda, no mesmo ano referido, enquanto a Polícia Militar atendeu 10.996 acidentes de trânsito com apenas danos materiais a Polícia Técnica compareceu em 508 destes, perfazendo um total de menos de 5% do total atendidos pela Polícia Militar. Daí percebe-se a dimensão da responsabilidade do policial de trânsito, pois da qualidade do seu trabalho dependem milhares de pessoas.

I - A RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA PERTINENTE À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

1. Considerações gerais

Um policial de trânsito deve conhecer adequadamente as consequências de seus atos e desta forma tem que ter a noção exata dos diferentes níveis de responsabilidades a que estão sujeitos os usuários das vias públicas.

2. Das infrações de trânsito

A palavra infração(1) tem origem latina (*infractio*, de *infringere*) que significa quebrar, infringir e designa o fato que viole ou infrinja disposição de lei, onde há cominação de pena.

O artigo 94 do Código Nacional de Trânsito assim diz, “considerar-se-á infração a inobservância de qualquer preceito deste Código, de seu Regulamento e das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito”.

As infrações de trânsito podem ser praticadas por qualquer usuário da via pública, inclusive o pedestre. Quanto a este, não se fixou até a presente data seu valor, uma vez que o Código, no artigo 105 § 2º, define como competência do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) mediante proposta dos respectivos Conselhos Estaduais de Trânsito.

(1) SILVA, de Plácido e. Vocabulário jurídico. 6. Ed. Rio de Janeiro, Forense, 1980, p. 827.

O artigo 95 do Código Nacional de Trânsito estabelece sete modalidades de penalidades para os infratores: 1) advertência; 2) multa; 3) apreensão do documento de habilitação; 4) cassação do documento de habilitação; 5) remoção do veículo; 6) retenção do veículo; e 7) apreensão do veículo.

Seguindo a orientação da doutrina expressa no Manual de Policiamento e Fiscalização de Trânsito(2), a advertência pode ser verbal ou escrita, porém, no caso das infrações, a advertência que interessa é a escrita, como forma de penalidade, pois a advertência verbal seria aquela aplicada pelo policial de trânsito como simples reprimenda educativa.

Ressalta que a advertência deve ficar consignada no prontuário do motorista, pois, de acordo com o § 1º do artigo 107, as multas serão aplicadas em dobro, quando houver reincidência na mesma infração dentro do prazo de um ano, e ainda porque a autoridade de trânsito poderá transformar a primeira multa decorrente de infração dos grupos 3 e 4 em advertência, levando em consideração os antecedentes do condutor, conforme o artigo 108 do Código.

As multas, conforme o artigo 107, incisos I a IV do Código Nacional de Trânsito, ^{1/2}variação de 100 a 300 por cento do salário mínimo de referência, e serão fixadas para os Estados e para o Distrito Federal, por proposta dos respectivos Conselhos Estaduais de Trânsito, de acordo com o seu artigo 107 § 2º.

Por força da Lei nº 6.205, de 29/04/1975, “os valores fixados com base no salário mínimo não serão considerados para quaisquer fins de direito” (art. 1º). “Em substituição à correção pelo salário mínimo, o Poder Executivo estabelecerá sistema especial de atualização monetária” (art. 2º).

No Estado de Goiás, até a presente data, os valores das multas encontram-se fixados com base na Portaria nº 0511/95 - DETRAN-GO., fundamentada na Resolução nº 719/88 do CONTRAN combinada com a Lei 8.383, de 30/10/91 e por orientação do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) que estabeleceu os valores das infrações a partir de 27/04/1995, tendo como base no valor da UFIR em R\$ 0,7061 que são assim respectivamente distribuídos:

Grupo I	80 UFIR	R\$ 56,49;
Grupo II	60 UFIR	R\$ 42,37;

(2) BRASIL. Manual de policiamento e fiscalização de trânsito. Brasília: Ministério do Exército, EME/IGPM, CONTRAN/DENATRAN, 1992, p. 105.

Grupo III 48 UFIR R\$ 33,89;

Grupo IV 40 UFIR R\$ 28,24.

Segundo o Código Nacional de Trânsito, são casos de apreensão de carteira de habilitação as seguintes infrações:

“Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime” (art. 89, XXVIII);

“Efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior ou com permissão da autoridade competente” (art. 89 XXIX);

“Transitar com o veículo como transporte de passageiros se se tratar de veículo de carga, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito” (art. 89 XXX, f);

“Violar o taxímetro” (art. 92, a);

“Cobrar acima da tabela” (art. 92 b);

“Retardar propositadamente a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário” (art. 92, c);

“Quando o condutor utilizar o veículo para a prática de crime” (art. 96, a);

“Quando for multado por três vezes no período de um ano, por infrações compreendidas no grupo 2” (art. 95, b);

“Por incontinência e conduta escandalosa do condutor” (artigo 96, b). A título elucidativo temos que a palavra incontinência (3) é derivada do latim e significa ~~(intemperança, excesso)~~do termo” ‘incontinentia’.

“Por dirigir veículo de categoria para a qual não estiver habilitado, ou devidamente autorizado” (art. 96, d);

A apreensão, como estabelece o art. 96 § 2º do Código, se fará contra-recibo por decisão fundamentada da autoridade de trânsito, e poderá dar-se por prazo de um a doze meses. Note-se que não compete aos agentes mas sim à autoridade de trânsito a apreensão, mediante decisão fundamentada.

A cassação do documento de habilitação impede a reabilitação, ou seja, que a pessoa venha restabelecer a situação anteriormente perdida. Ocorre nos seguintes casos de acordo com o artigo 97 letras “a” e “c” do Código:

(3) SILVA, De Plácido e. ob. cit. p. 827.

“Quando o condutor, estando com a Carteira de Habilitação apreendida, for encontrado dirigindo”;

“Quando a autoridade comprovar que o condutor dirigia em estado de embriaguez ou sob o domínio de tóxico, após duas apreensões pelo mesmo motivo”;

“Quando o condutor deixar de preencher as condições exigidas em leis ou regulamentos para a direção de veículos”.

A remoção do veículo se faz nos casos previstos no artigo 89 XXXIX, letras “a” a “n” e “q” a “r”

“Estacionar o veículo nas esquinas, a menos de três metros do alinhamento de construção da via transversal quando se tratar de automóvel de passageiros, e a menos de dez metros para os demais veículos”;

“Estacionar o veículo junto ou sobre os hidrantes de incêndio, registro de água e postos de visita de galerias subterrâneas”;

“Estacionar o veículo em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade competente”;

“Estacionar o veículo nos viadutos, pontes e túneis”;

“Estacionar o veículo ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão”;

“Estacionar o veículo à porta de templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente”

“Estacionar o veículo onde houver guia de calçada rebaixada para entrada ou saída de veículos”;

“Estacionar o veículo nas calçadas e sobre faixas destinadas a pedestres”;

“Estacionar o veículo sobre a área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal”;

“Estacionar o veículo em aclives ou declives, sem estar o veículo engrenado, além de freado e, ainda, quando se tratar de veículo pesado, também com calço de segurança”;

“Estacionar o veículo junto aos pontos de embarque ou desembarque de coletivos, devidamente sinalizados”;

“Estacionar o veículo sobre o canteiro divisor de pistas de rolamento, salvo onde houver sinalização específica:

A aplicação cumulativa das penalidades para as infrações cometidas

simultaneamente pelo condutor é decorrência de necessidade de punição para todas as infrações, sem o que o disídiioso seria beneficiado.

A concorrência de infrações distingue-se da reincidência, porque esta pressupõe a condenação de uma das infrações anteriores.

Esclarece o artigo 95 § 2º do Código Nacional de Trânsito que a aplicação das penalidades procedentes das infrações neste contidas não exonera o infrator das cominações cíveis e penais.

3. Da autuação

A autuação é o efeito de autuar. No caso das infrações de trânsito, ela representa o registro do fato pela autoridade competente ou seus agentes. A resolução 568/80, com as modificações inseridas pela Resolução 744/89, define as formalidades pertinentes e indispensáveis ao correto registro da infração de trânsito.

A autuação deve ser preenchida no ato da verificação da inobservância dos preceitos legais e, sempre que possível, entregue ao responsável pela transgressão ou seu preposto.

Lavrado o auto, sem a presença do condutor, e desde que satisfaça as formalidades essenciais, a autoridade de trânsito o remeterá ao respectivo proprietário, diretamente ou via postal, para que fique ciente do ocorrido e identifique o faltoso. É o que determina o artigo 1º da Resolução 472/74 do CONTRAN.

4. A defesa prévia

A Resolução 568/80, com a modificação inserida nesta pela Resolução 744/89, estabelece em seu artigo 2º que o interessado poderá, no prazo de 30 dias, do recebimento do auto de infração, apresentar defesa prévia à autoridade de trânsito antes da aplicação das penalidades.

A defesa prévia não está prevista na legislação, mas não há impedimento para sua criação, pelo contrário é recomendável. O exame das defesas é tarefa que pode ser confiada a grupos de assessoramento ou chefias categorizadas, uma vez que as alegações dos interessados podem denunciar a inexistência de formalidades

essenciais, que tornam nulo o auto de infração.

Seguindo as lições de trânsito, (ob. cit. nota 2), temos que uma vez considerada improcedente a defesa prévia e cumpridos os procedimentos relativos à autuação, cabe ao dirigente do órgão executivo de trânsito, com jurisdição sobre o local da infração, ajustando o enquadramento legal com o fato concreto. A pena torna-se, então, a formal sanção imposta pela autoridade competente de trânsito, como retribuição do ato considerado infração administrativa, consistindo na obrigação de pagamento de certa quantia em dinheiro ao Estado ou execução de providências que podem atingir o veículo (remoção, retenção ou cassação da CNH).

Aplicada a penalidade será notificado o condutor ou o proprietário do veículo, assim diz o art. 5º da Resolução 568/80, fato esse que só passou a ser cumprido a partir dos dois anos anteriores pelo DETRAN-GO.

Quando o proprietário não for o autor da notificação, deverá este indicar, ao órgão de trânsito, quem a tenha cometido conforme prevê o artigo 5º, § 1º da Resolução 568/80.

Decorridos trinta dias do recebimento da notificação, e não havendo identificação do infrator, recairá no proprietário a responsabilidade pela infração, é o que diz o artigo 5º da Resolução 568/80.

5. Da notificação de penalidade e recurso

Uma vez imposta a penalidade cabe recurso do interessado mediante petição apresentada à autoridade recorrida, no prazo de trinta dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial ou do conhecimento por qualquer modo, pelo infrator.

O sistema de notificação por meio do jornal oficial, se bem que seja providência legal, não é o método mais razoável, uma vez que a imprensa oficial tem pouca divulgação e o manuseio dos Diários é, de praxe, feito pelas repartições públicas, empresas e profissionais.

Em vista destes fatores, diz a doutrina que tem havido uma certa compreensão por parte de repartições de trânsito e tem admitido o recebimento do recurso até antes do licenciamento. O CONTRAN também aceita essa prática ao dispor na Resolução 568/80 que: “O Recurso contra a penalidade imposta, nos termos do artigo anterior, poderá ser apresentado ao órgão que a aplicou ou junto àquele

responsável pelo licenciamento do veículo ou de domicílio do infrator”, em seu artigo 7º.

Outra exigência do Código, inteiramente desconforme com a sistemática de qualquer defesa por imposição de penalidade, está contida no § 1º do art. 115 do CNT. Este recurso não tem efeito suspensivo e ainda se exige o depósito prévio do valor correspondentes.

Das decisões que impuserem penalidade, por infração prevista no Código, caberá recurso para a JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infrações), composta de três membros que funciona junto aos órgãos de trânsito correspondentes, conforme prevê o art. 113 do CNT.

6. Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI

São colegiados que funcionam junto a cada repartição de trânsito. Seu regimento interno deve ser aprovado pelo respectivo chefe do Poder Executivo, conforme estabelece o art. 215, parágrafo único do Regulamento do Código Nacional de Trânsito - RCNT.

A doutrina condena a subserviência dos membros da JARI ao órgão junto ao qual funciona e para tanto o legislador previu a necessidade da completa independência das JARIs, pois elas devem decidir até mesmo contra eventuais interesses da repartição de trânsito ou de suas autoridades. Essas podem recorrer dos julgamentos, de acordo com o art. 220 do RCNT.

7. Conjecturas sobre o Anteprojeto do Código Brasileiro de Trânsito

No que se refere à temática do presente capítulo, o Anteprojeto de Lei, que traz o título de “Código Brasileiro de Trânsito”, publicado no Diário Oficial da União no dia 13 de julho de 1992 e atualmente transformado em Projeto, já foi aprovado pela Câmara e encontra-se no Senado. Prevê mudanças substanciais no capítulo destinado às infrações de trânsito e no seu contexto, como um todo. Apreciamos tecer pequena referência no que concerne ao objeto do presente capítulo.

As infrações de trânsito encontram-se assim divididas:

1) de natureza gravíssima, sujeitando o infrator às penalidades de multa, de

apreensão do veículo e de suspensão do direito de dirigir;

2) de natureza gravíssima, sujeitando o infrator às penalidades de multa e apreensão do veículo;

3) de natureza gravíssima, sujeitando o infrator às penalidades de multa;

4) de natureza grave, sujeitando o infrator à penalidade de multa;

5) de natureza média, sujeitando o infrator à penalidade de multa;

6) de natureza leve, sujeitando o infrator à penalidade de multa.

Quanto às penalidades, são previstas as seguintes:

1) multas;

2) suspensão do direito de dirigir;

3) apreensão do veículo;

4) cassação do documento de habilitação.

A advertência prevista no Código vigente passa a ser facultativa nas penalidades de multa em infrações de natureza leve, podendo ter caráter educativo se o infrator não for reincidente, a autoridade de trânsito poderá substituí-la pela advertência por escrito e encaminhada ao domicílio ou residência do infrator.

Cria, assim, as chamadas medidas administrativas que poderão ser adotadas pela autoridade de trânsito, assim especificadas:

1) retenção do veículo;

2) remoção do veículo;

3) recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação, (restringindo apenas dois casos: ocorre a suspensão do direito de dirigir e constatada a inautenticidade ou adulteração);

4) recolhimento do Certificado de Registro (novidade);

5) recolhimento do Certificado de Licenciamento (novidade);

6) transbordo do excesso de carga;

7) perícia de alcoolemia ou de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica (também não existe na legislação vigente).

II - A RESPONSABILIDADE PENAL PERTINENTE À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

I. Considerações gerais

Acreditamos que aqui se encontra o maior descaso das autoridades do Estado responsáveis pela administração do trânsito, no seu aspecto global. Inicia-se a partir da atuação do Policial de Trânsito passa pela ineficiência da política judiciária na elaboração dos inquéritos e chega-se ao seu desfecho na justiça criminal. Há, neste contexto, um total desentrosamento que culmina com a quase totalidade na impunidade dos delitos de trânsito.

Só para se ter uma idéia, analisando os dados estatísticos fornecidos pelo COPOM e pelo Instituto de Criminalística da ^{Polícia} Política Civil (Polícia Técnica), constatamos que o número total de ocorrências registradas por essa última, no ano de 1994, em acidentes com vítima, foi de 1.130 atendimentos, sendo que apenas o COPOM (Central de Operações da Política Militar) registrou 3.700 atendimentos a acidentes de trânsito com vítimas, somente na área de sua responsabilidade, que é a área metropolitana de Goiânia. Por outro lado, a Delegacia de Crimes de Acidentes de Trânsito, ao ser solicitada para nos fornecer os dados estatísticos de 1994 das reconstituições dos acidentes com ocorrências em que compareceram apenas as patrulhas de trânsito, fomos informados da inexistência de dados referentes às ocorrências atendidas somente pelas patrulhas da Política Militar. Desta forma, chega-se à conclusão que está havendo uma descontinuidade em torno de 69% dos casos.

Cabe, ainda, mencionar que, de acordo com dados estatísticos fornecidos pela Diretoria do Foro de Goiânia, deram entrada no ano de 1994, 121 processos de

delitos de trânsito, que consiste em menos de 4% dos acidentes de trânsito com vítimas atendidos pelo COPOM (Central de Operações da Polícia Militar).

2. Infrações penais

2.1. Crimes e contravenções

As infrações penais dividem-se em crimes ou delitos e contravenções e podem ser, por outro sistema, tripartida, repartidas em crimes, delitos e contravenções, a exemplo da Itália. No Brasil, a dicotomia é tradição do sistema, uma vez que não há entre nós diferença nas expressões crime e delito que são empregada como sinônimas. Fato punível é designação mais ampla, abrangendo crime (ou delito) e contravenção, que constituem espécies distintas de ilícito penal (1).

O crime no seu conceito formal é toda ação ou omissão proibida pela lei sob ameaça de pena.

Sob o aspecto material, o crime é um desvalor da vida social, ou seja, uma ação ou omissão que se proíbe e se procura evitar, ameaçando-a com pena, porque constitui ofensa, isto é, dano ou perigo a um bem ou um valor da vida social.

Sob o aspecto analítico, o crime é ação típica, antijurídica e culpável. Típica é a conduta humana descrita pela lei que corresponde ao crime. A ação é antijurídica ou ilícita quando é contrária ao direito. A conduta típica nem sempre será crime, pois poderá ocorrer causas de exclusão da criminalidade a exemplo das previstas no Código Penal artigo 23 que trata do estado de necessidade, legítima defesa, estrito cumprimento do dever legal ou exercício regular de direito. Nesses casos não serão antijurídica, pois estão de conformidade com o direito pátrio. A culpabilidade, por sua vez, pode ser dividida em três elementos. O primeiro trata da imputabilidade que é uma determinada situação mental, que permite ao agente o exato conhecimento do fato e do seu sentido contrário ao dever e à determinação da vontade, de acordo com esse entendimento, estabelecendo a capacidade para sofrer a imputação jurídica do seu comportamento. O segundo trata do elemento psicológico-normativo que se manifesta sob a forma de dolo ou culpa. O último trata da exigibilidade, nas circunstâncias de um comportamento conforme ao dever,

(1) Manual de policiamento e fiscalização de trânsito, *op. cit.*, p. 114.

desde que o fato ocorra em situação que seja lícito exigir do sujeito comportamento de acordo com o direito. Dessa forma, o juízo de reprovação só se configura a culpabilidade quando indicir os três elementos reunidos.

Diz-se que o crime é doloso quando o agente quis o resultado e assumiu o risco de produzi-lo, é o que reza o artigo 18, inciso I, do Código Penal.

É culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia, assim diz o o artigo 18, II do Código Penal.

O dolo é a vontade do agente dirigida para o fato descrito como crime. Ação é voluntária porque provém de fatores internos ou externos que obrigam a vontade a atuar no mundo exterior. O dolo pode ser dividido em três elementos, quais sejam: A consciência da conduta e do resultado; a consciência da relação causal objetiva entre a conduta e o resultado e a vontade de praticar a conduta e de produzir o resultado. Os dois primeiros tratam do momento intelectual e o último do momento volitivo, a ação propriamente dita.

A culpa é a conduta voluntária, ação ou omissão, que produz um resultado antijurídico não querido mas previsível e excepcionalmente previsto, que podia, com a devida atenção, ser evitado.

A compensação de culpas, entre a culpa do réu e a culpa da vítima, não existe no direito penal é instituto do direito privado, onde há jogo de interesses patrimoniais.

São elementos do crime culposo na sua forma comum: ato voluntário inicial; previsibilidade; ausência de previsão e resultado involuntário, lesivo.

Ocorre o crime culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia. A imprudência(2) consiste na prática de ato perigoso, a negligência na falta de precaução e a imperícia na falta de aptidão técnica, teórica ou prática.

A Lei de introdução ao Código Penal assim define contravenção, é a infração penal a que a lei comina, isoladamente, pena de prisão simples ou de multa, ou ambas, alternativa ou cumulativamente.

As regras gerais do Código Penal, sempre que a presente lei não dispunha

Jalla 2/6

(2) DELMANTO, Código penal comentado. Rio de Janeiro: RENOVAR, 1991, P. 31.

em contrário, assim reza o artigo 1º da Lei das Contravenções Penais (Decreto-lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941).

A existência da contravenção, basta a ação ou omissão voluntária. Deve-se ter em conta o dolo ou a culpa, se a lei faz depender, de um ou de outra, qualquer efeito jurídico, é o que reza o artigo 3º da lei das contravenções e acentua no seu artigo 4º não haver punição na tentativa de contravenção.

2.2. Crimes automobilísticos

O crime automobilístico é assim definido pelo professor José Frederico Marques(3), “toda infração penal oriunda de veículo motorizado, na sua função comum de meio de locomoção e transporte, quer de cargas como de pessoas”.

Na definição contida na obra “Manual de Policiamento e Fiscalização de Trânsito” temos que crime de trânsito é a infração penal praticada culposa ou dolosamente pelo usuário da via terrestre, aberta à circulação pública, enquanto se locomove num veículo, individualmente ou para ^otransporte de pessoas ou carga.

Passamos a destacar delitos de incidência no trânsito como se segue, de conformidade com as lições dos autores e obra referida na nota 3:

Homicídio culposo e lesão corporal culposa

Artigo 121 - Matar alguém

§ 3º - Se o homicídio é culposo:

Pena: detenção de um a três anos.

§ 4º - No homicídio culposo, a pena é aumentada de um terço, se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as consequências do seu ato, ou foge para ~~evitar~~ ^{evitar} prisão em flagrante.

§ 5º - Na hipótese de homicídio culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária (trata-se do Perdão Judicial).

Art. 129 - Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

§ 6º - Se a lesão é culposa:

(3) ÁLVARES PINTO, Josué et alii. Manual de policiamento e fiscalização de trânsito: legislação aplicada, crimes automobilísticos, Cap. 3. Min. Ex., EME/IGPM, CONTRAN/DENATRAN, 1992.

Pena: detenção de dois meses a um ano.

§ 7º - No caso de lesão culposa, aumenta-se a pena de um terço, se ocorre qualquer das hipóteses do artigo 121, § 4º.

§ 8º - Aplica-se igualmente à lesão culposa o disposto no § 5º do artigo 121.

Omissão de socorro

Art. 135 - Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a criança abandonada ou extraviada, ou a pessoa inválida ou ferida, ao desamparo ou em grave e iminente perigo; ou não pedir, nesses casos, o socorro da autoridade pública.

Pena de detenção: de um a seis meses, ou multa.

Parágrafo Único. A pena é aumentada de metade, se da omissão resultar lesão corporal de natureza grave, e triplicada, se resultar morte.

Perigo para a vida ou à saúde de outrem

Art. 132 - Expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente:

Pena: detenção de três meses a um ano, e o fato não constitui crime mais grave.

Atentado contra a segurança de outro meio de transporte

Art. 262 - Expor a perigo outro meio de transporte público, impedir-lhe ou dificultar-lhe o funcionamento:

Pena: detenção de um a dois anos.

§ 1º - Se o fato resulta desastre, a pena é de reclusão, de dois a cinco anos.

§ 2º - No caso de culpa, se ocorre desastre:

Pena: detenção de três meses a um ano.

Arremesso de projétil

Art. 264 - Arremessar projétil contra veículo em movimento destinado ao transporte público por terra, por água ou pelo ar.

Pena: detenção de um a seis meses.

Parágrafo Único. Se do fato resulta lesão corporal, a pena é de detenção de seis meses a dois anos; se resulta morte, a pena é a do artigo 121, § 3º, aumentada de um terço.

Contravenção

Falta de habilitação para dirigir veículo na via pública, ou embarcação a motor em águas públicas:

Pena: Multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Direção perigosa de veículos na via pública

Art. 34 - Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:

Pena: prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa de sessenta centavos a quatro cruzados.

Sinais de perigo

Art. 36 - Deixar de colocar na via pública sinal ou obstáculo, determinado em lei ou pela autoridade e destinado a evitar perigo a transeuntes.

Pena: prisão simples de dez dias a dois meses ou multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Parágrafo Único. Incorre na mesma pena quem:

a) apaga sinal luminoso, destrói ou remove sinal de outra natureza ou obstáculo destinado a evitar perigo a transeuntes;

b) remove qualquer outro sinal de serviço público.

Arremesso ou colocação perigosa

Art. 37 - Arremessar ou derramar em via pública, ou em lugar de uso comum, ou de uso alheio, coisa que possa ofender, sujar ou molestar alguém.

Pena: multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Parágrafo Único. Na mesma pena, incorre aquele que, sem as devidas cautelas, coloca ou deixa suspensa coisa que, caindo em via pública ou em lugar de uso comum ou de uso alheio, possa ofender, sujar ou molestar alguém.

Emissão de fumaça, vapor ou gás

Art. 38 - Provocar, abusivamente, emissão de fumaça, vapor ou gás, que possa ofender ou molestar alguém:

Pena: multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Perturbação do trabalho ou do sossego alheios.

Art. 42 - Perturbar alguém, o trabalho ou o sossego alheios:

III - abusando de instrumento sonoros ou sinais acústicos.

Pena: prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Exercício ilegal de profissão ou atividade

Art. 47 - Exercer profissão ou atividade econômica ou anunciar que a exerce,

sem preencher as condições a que por lei está subordinado o seu exercício.

Pena: prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de um cruzado a dez cruzados.

Embriaguez

Art. 62 - Apresentar-se publicamente em estado de embriaguez, de modo que cause escândalo ou ponha em perigo a segurança própria ou alheia:

Pena: prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de quarenta centavos a quatro cruzados.

Parágrafo Único. Se habitual a embriaguez, o contraventor é internado em casa de custódia e tratamento.

3. Conjecturas sobre o Anteprojeto do Código Brasileiro de Trânsito

O Anteprojeto traz no Capítulo XVI, Seção II, modificações significativas e faz um tratamento bastante severo a delitos já típicos na legislação pátria e cria novas figuras delitivas muitas delas extremamente interessantes e, ao nosso ver, necessárias, a exemplo do Art. 179 reza que se torna crime a recusa ^{em} submeter-se a perícia ou a exame clínico. Desta forma, passamos a descrevê-lo como está no Anteprojeto:

Art. 174 - Matar alguém, culposamente, em acidente com veículo:

Pena: detenção de 2 a 4 anos; multa de, no mínimo, 90 dias-multa; restrição de direito.

Art. 175 - Ofender, culposamente, a integridade corporal ou a saúde de outrem, em acidente com veículo:

Pena: detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, trinta dias-multa; restrição de direito.

Art. 176 - Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a vítima de acidente com veículo, haja ou não o agente concorrido com culpa para o acidente.

Pena: detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo 30 dias-multa; restrição de direito.

Art. 177 - Afastar-se do local do acidente o condutor infrator:

Pena: detenção de 2 meses a um ano; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou

restrição de direito.

Art. 178 - Conduzir veículo em via pública, sob influência do álcool, de substância entorpecente ou de qualquer outra que determine dependência física ou psíquica.

Pena: detenção de um a 6 meses; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.

Art. 179 - Recusar-se o condutor de veículo, sem justa causa, a submeter-se à perícia ou a exame clínico a que se referem os artigos 146, inciso VII e Art. 155 deste Código:

Pena: detenção de um a 6 meses; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou interdição de direito.

Art. 180 - Conduzir veículo violando restrição de direito imposta com fundamento neste Código:

Pena: detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, 60 dias-multa; imposição cumulativa de restrição.

Art. 181 - Conduzir veículo, expondo a perigo direto e iminente, a vida ou a saúde de outrem:

Pena: detenção de 3 meses a um ano; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.

Parágrafo Único. Na mesma pena incorre quem:

I - confia ou entrega a direção de veículo a pessoa não habilitada ou a pessoa que, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de conduzi-lo com segurança;

II - utiliza veículo com alteração de equipamento ou característica que lhe afete a segurança ou funcionamento, ou em desacordo com os limites prescritos nas especificações dos fabricantes.

Art. 182 - Transportar pessoa em veículo, em condições perigosas ou com excesso de passageiros:

Pena: detenção de 6 meses a 1 anos; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.

III- RESPONSABILIDADE CIVIL PERTINENTE À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

1. Considerações gerais

No direito pátrio a responsabilidade civil encontra-se fundada basicamente na teoria da culpa, admitindo-se pequenas exceções. Esta impõe, a quem causa dano a outrem, dever de reparar. No artigo 159 do Código Civil está o seu sustentáculo, que assim diz: “aquele que por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano”.

A verificação da culpa encontra-se consignada nos artigos 1.518 a 1.532 do Código Civil. Nestes artigos compreende a obrigação por atos ilícitos, sujeitando-se os bens do responsável pela ofensa ou violação do dano, sendo solidários nessa responsabilidade os cúmplices e os pais, pelos filhos menores que estiverem em seu poder e sob sua guarda, os tutores e os curadores, pelos pupilos e curatelados, o patrão, amo ou comitente, os donos de hotéis e hospedarias, e os que gratuitamente houverem participado nos produtos do crime, até à concorrente quantia.

A responsabilidade civil é independente da criminal (Art. 1.525 do Código Civil), de sorte que deve ser apurada, ainda que haja sentença criminal absolutória, sempre que na esfera penal não tiver sido categoricamente reconhecida a inexistência do fato (Art. 66 do Código de Processo Penal). Por outro lado, não há que se cogitar de responsabilidade civil quando a sentença penal reconhecer ter sido o ato praticado em estado de necessidade, em legítima defesa, no estrito cumprimento do dever legal ou no exercício regular do direito. Nessas hipóteses, a sentença penal faz coisa julgada do civil, de conformidade com o artigo 65 do Código de Processo Penal.

A obrigação de reparar o dano pode ser encarada de duas maneiras: ocorre responsabilidade subjetiva quando se inspira na idéia de culpa, e objetiva quando esteada na teoria do risco.

A doutrina tradicionalmente divide a culpa em três graus: Culpa grave é a decorrente de imprudência ou negligência grosseira. Leve que seria evitada tomando-se os cuidados que normalmente se empregam. E a levíssima decorrente de um cuidado quase que excepcional, porém necessário.

Para que se possa impor a alguém a obrigação de indenizar o prejuízo experimentado por outrem, é mister que haja uma relação de causalidade entre o ato culposo praticado pelo agente e o prejuízo sofrido pela vítima.

Excluem da responsabilidade a culpa da vítima, o fato de terceiro, o caso fortuito ou de forma maior e, atuando exclusivamente no campo contratual, a cláusula de não indenizar, de conformidade com o artigo 1.058, § único do Código Civil.

Há de salientar que quanto aos delitos praticados no trânsito não está presente somente a responsabilidade fundada na culpa prevista no artigo 159 do Código Civil, a chamada responsabilidade aquiliana, segundo a qual nenhum liame jurídico existe entre o agente causador do dano e a vítima, até que o ato daquele ponha em ação os princípios geradores de sua obrigação de indenizar, ou seja, esteja presente a culpa do causador do dano. Há no direito pátrio resquício da responsabilidade objetiva baseada na teoria do risco com referência ao seguro obrigatório para veículos automotores que possibilita à vítima o recebimento da indenização com apenas a comprovação da existência do fato e do dano. Neste particular, o documento essencial exigido pelas seguradoras é o Boletim de Acidente de Trânsito, sem o qual dificilmente a vítima consegue obter êxito na comprovação do fato. Daí a importância crucial do policial de trânsito catalogar adequadamente e corretamente no BAT (Boletim de Acidente de Trânsito) os dados com a máxima fidelidade. Ressalta-se que, para se fazer jus à indenização em tela, o veículo tem que estar com o licenciamento em dia.

2. Responsabilidade dos proprietários e condutores de veículos

O veículo automotor, considerado em si mesmo, é um bem móvel, definido

pela legislador como suscetível de movimento próprio ou de remoção por força alheia (conforme o artigo 47 do Código Civil). É móvel propriamente dito porque se remove por força alheia, diferenciando, pois, dos bens de movimento próprio, a exemplo dos animais que são chamados de semoventes.

O Código Civil no que concerne ao Direito das Coisas, (Livro II da Parte Especial) estabelece a conceituação de posse e da propriedade. Segundo o artigo 485, “considera-se possuidor todo aquele que tem de fato o exercício, pleno ou não, de algum dos poderes inerentes ao domínio, ou propriedade”. Proprietário, segundo o artigo 524 do Código Civil, é aquele a quem a lei assegura o direito de usar, gozar e dispor de seus bens, e de reavê-los do poder de quem quer que injustamente os possua.

A tradição, segundo a lei civil, é a maneira de aquisição de propriedade móvel, ou seja, é a entrega da coisa ao alienante ao alienatário, com ânimo de lhe transferir o domínio. A tradição pode ser efetiva ou real, simbólica ou ficta. Real quando ela envolve a entrega material da coisa. Simbólica quando a entrega da coisa é representada a exemplo das chaves do automóvel vendido. Ficta será a tradição que se ultima pelo constituto possessório, o exemplo do alienante que em vez de proceder a entrega da coisa a retém em suas mãos por outro título como o de locatário.

O Regulamento do Código Nacional de Trânsito no seu artigo 113, assim diz: “a expedição do Certificado de Registro independerá da prova de transcrição do documento de propriedade do veículo no Registro de Títulos e Documentos”. Porém, para surtir efeitos em relação a terceiros, estão sujeitos a registro, no Registro no Registro de Títulos e Documentos, assim reza o artigo 129, 5º da Lei nº 6.015, de 31/12/73, “os contratos de compra e venda em prestações com reserva de domínio ou não, qualquer que seja a forma de que se revistam, os de alienação ou de promessa de venda referentes a bens móveis e os de alienação fiduciária”, bem como “as quitações, recibos e contratos destes, qualquer que seja a forma que revistam”, artigo 129, 7º da Lei 6.015.

O Supremo Tribunal Federal tem decidido que em acidentes de veículos há presunção de responsabilidade contra aquele que figura na repartição de trânsito como proprietário do veículo (RE 85.786 do Ceará, 1ª Turma do STF, Min. Bilac Pinto, Relator), outro julgado, do Tribunal Pleno, relatado pelo Ministro Pedro

Chaves confirmou que “a transcrição do Registro de Títulos e Documentos do contrato de compra e venda de automóveis, além de torná-lo oponível a terceiros, vale contra o alienante, como tradição, e habilita o comprador, emprestando-lhe legitimidade para a ação de imissão de posse” (RE 51.952, RS-RTJ 34/88).(1)

As sanções administrativas relacionadas com a circulação de veículos, contidas no CNT e no seu regulamento e nas normas editadas pelo CONTRAN, estão destinadas precipuamente aos proprietários e aos condutores. Elas são definidas nos artigos 208 e 209 do Regulamento do CNT, que, de conformidade com estas, não sendo possível identificar o condutor a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veículo.

Assim infere do sistema adotado pelo legislador das normas de trânsito, “utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento ^{”segundo o} Anexo I do RCNT, proprietário é aquele cujo nome está inscrito no Certificado de Registro, enquanto condutor é aquele que dirige o veículo, devidamente habilitado ou autorizado, na forma da lei.

Há, porém, que considerar que existem inúmeros casos de domínio sem posse, como também a posse sem domínio. Por ua vez, o instrumento comprovador da mudança de propriedade necessário, para a substituição do Certificado de Registro ao novo proprietário, esbarram nas exigências do artigo 112 do RCNT, que por comodidade do adquirente ou por motivos de ordem fiscal não efetuam a pronta transferência. Contrariedade com o que sucede com o registro da propriedade imobiliária, onde o interesse do comprador é o de registrar a alienação no menor prazo possível, o mesmo não acontece no caso de transferência de veículos, seja por desídia do comprador, seja por artifícios vários do comércio. Destarte, pode suceder que o veículo tenha sua posse transferida muitas vezes, o que sucede pela simples tradição, enquanto o veículo de propriedade, para fins administrativos, pode permanecer situado no primitivo registro da repartição de trânsito. Tal acontecimento, se para fins administrativos, pode parecer de pouca relevância, mas no plano da responsabilidade civil o assunto alcança magnitude, porque envolve situação econômica de vulto, principalmente no aspecto da reparação do dano.

(1) Manual de policiamento e fiscalização de trânsito, ob. cit. p. 134

No que se refere à locação de veículos, a Súmula do STF nº 492 afirma a jurisprudência de que “a empresa locadora de veículos responde, civil e solidariamente com o locatário, pelos danos por este causados a terceiros, no uso de carro locado”.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE EDUCAÇÃO MILITAR
BIBLIOTECA

IV - PESQUISA DE CAMPO E ANÁLISE DOS DADOS

1. Considerações gerais

Esclarecemos que a presente pesquisa, como não poderia deixar de ser, foi realizada com observância das técnicas metodológicas e científicas, partindo-se, inicialmente, da elaboração de um projeto, no qual foi levantado o problema, definidos os objetivos, formuladas as hipóteses e determinada a metodologia. As hipóteses levantadas basearam-se na nossa experiência que a vivência na atividade profissional nos proporcionou. Desta forma, fundando-se nas hipóteses, foi elaborado um questionário buscando a confirmação ou refutação dessas hipóteses, fruto de nossa atividade laborativa.

É preciso ressaltar que procuramos selecionar pessoas que pudessem dar a maior representatividade à amostra, de forma a se poder obter, embora com um número reduzido de pessoas pesquisadas, seguro grande confiabilidade aos resultados.

Neste aspecto, a preocupação primordial foi com a qualidade da amostra. Foram consultados os Juizes de Direito que atuam no “Juizado das Pequenas Causas”, onde conforme dados estatísticos daquele órgão mais de 33% das causas em lide no ano de 1994 envolveram acidentes de trânsito. Além dos Juizes de Direito, responderam ao questionário: Peritos do Instituto de Criminalística da Polícia Civil; Delegados integrantes da Delegacia de Acidentes de Trânsito; Advogados de escritórios cuja especialidade é atuarem em causas envolvendo acidentes de trânsito; Policiais do Batalhão de Trânsito, Oficiais e Praças; e alguns Oficiais da Polícia Militar com prestígio e conhecimento no assunto que se

b) a coleta de dados dos condutores e veículos - 11%

c) os dados referentes às vítimas - (não houve registro)

d) o levantamento topográfico (CROQUI) com as amarrações corretas - 67%

Obs.: Duas pessoas não responderam totalizando - 7%

06 - Esta questão refere-se à solicitação de sugestões para a Proposta do Boletim de Acidente de Trânsito encaminhada.

Destarte, inúmeras foram as sugestões apresentadas e muitas delas, que julgamos inteiramente pertinentes, serão acatadas para a elaboração do modelo proposto a ser apresentado no final deste trabalho. O resultado da Proposta, que partiu de um modelo utilizado no Estado do Paraná e divulgado em publicação do DENATRAN, será condensado com as várias opiniões e sintetizado novo modelo a ser sugerido, desta forma, não há, de nossa parte, qualquer vaidade em pleitear-lhe a autoria, pois há apenas uma pesquisa com a apresentação do seu resultado.

07 - Os dados do local do Acidente de Trânsito coletados corretamente com as amarrações das evidências pelos Policiais de Trânsito, possibilita às Autoridades Administrativas e Judiciárias, definir responsabilidades e estabelecer direitos?

() Sim - 78% () Não - 11%

Obs.: três pessoas não responderam perfazendo 11%.

3. Análise do resultado dos dados da pesquisa

Fazendo a verificação do primeiro quesito percebe-se que o Boletim de Acidentes de Trânsito possui insuficientes dados e que poderia propiciar uma melhor coleta de dados por parte do Policial de Trânsito, uma vez que 63% das pessoas pesquisadas assim entenderam.

Quanto ao segundo quesito, que questiona se o atual Boletim de Acidente de Trânsito possibilita o registro das evidências necessárias para assegurar direitos e definir responsabilidades, 67% das pessoas pesquisadas responderam que não. No quesito sétimo um total de 78% dos respondentes afirmaram que os dados quando coletados corretamente com amarrações asseguram direitos e possibilitam atribuir responsabilidade. Comparando o resultado do quesito segundo com o sétimo, verifica-se que o atual Boletim de Acidente de Trânsito não atende às expectativas

da comunidade.

Sobre esta questão, é importante transcrevermos a resposta ao quesito sétimo dada pela Juíza Dr^a Massacó Watanabe:

O ideal é que em todos acidentes de trânsito fossem efetuadas a perícia técnica, mas o BAT, quando bem elaborado, onde o seu prolator, pesquisa no local e colhe todos elementos probatórios possíveis, vestígios, pontos de impacto e de repouso dos veículos, com as amarrações e, os esclarecimentos das testemunhas e dos condutores possibilita definir o causador do evento.

Cabe aqui um esclarecimento no que se refere ao terceiro quesito que questiona se o atual Boletim de Acidente de Trânsito possibilita análise técnica, no qual 78% das pessoas pesquisadas responderam que não. O que se pretendeu, na elaboração do quesito em tela, não foi a análise do Boletim de Acidente de Trânsito pela Polícia Militar e sim propiciar à Polícia Técnica com uma coleta adequada dos dados, os quais seriam levados pelas partes interessadas ao Instituto de Criminalística da Polícia Civil (Polícia Técnica), a fim de, após análise técnica, fundamentar petições indenizatórias ou inquéritos criminais, pois neste contexto, novamente registramos que, de acordo com dados estatísticos dos órgãos pertinentes exclusivamente no que se refere a acidente de trânsito com vítimas, a Polícia Técnica deixou de comparecer no ano de 1994 em 69% dos casos atendidos pela Polícia Militar, somente na grande Goiânia. Daí pergunta-se, como ficaram os inquéritos policiais nesses casos?

Para ilustrarmos esta análise, destacamos o pensamento do Eng^o Armindo Beux, relatado em sua obra “Acidentes de Trânsito na Justiça”(1) tendo o autor trabalhado como perito da Divisão de Trânsito no Estado do Rio Grande do Sul e é especialista respeitável no assunto, este assim diz:

A tarefa do policial que atende a ocorrência é importantíssima, pois, se ele deixou de registrar o seu relatório todos os elementos encontrados, dificultará ou impossibilitará o exame do acidente de forma real. Os detalhes devem ser

(1) BEUX, Armindo. Acidentes de trânsito na justiça. Rio de Janeiro: Forense, 1974, p. 32.

registrados. E o policial tem a obrigação de efetuar esses registros, tais como marcas de freadas, manchas de sangue, posição dos veículos e da vítima na fase final do acidente e outros dados, que merecem toda a fé, por serem efetuados por ele autoridade. Ele é autoridade e tem obrigação de cumprir esta tarefa, registrando aquilo que materialmente encontrou no local.

A propósito das hipóteses levantadas, foram elas confirmadas. Especificamente quanto ao item quarto que trata da parte mais importante do Boletim de Acidente de Trânsito, 71% das pessoas pesquisadas afirmaram ser o levantamento topográfico (CROQUI), o de maior importância e quanto ao item quinto, 67% afirmaram ser este o de maior deficiência na sua elaboração.

O maior problema na elaboração do Boletim de Acidente de Trânsito, confirma a pesquisa, se fundamenta precipuamente na confecção de um CROQUI adequadamente realizado. Nesse particular, entendemos que está ao alcance de qualquer soldado a sua elaboração com correção e ^{utilizando} que, com apenas uma trena e um treinamento, não superior a duas semanas e com o devido acompanhamento, iria se aprimorando e em pouco tempo estaria fazendo as amarrações com perfeição. Para comprovação das colocações feitas, são anexadas algumas cópias de CROQUIS elaborados por policiais militares do Batalhão Rodoviário, que são parte de Boletins da rotina de trabalho desse Batalhão.

V - A PROPOSTA DE UM NOVO MODELO DO BOLETIM DE
ACIDENTE DE TRÂNSITO PARA O TRÂNSITO URBANO

**BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO
POLÍCIA MILITAR**



IDADE _____ B.A.T Nº _____

DATA DO ACIDENTE _____ LOCAL DO ACIDENTE _____ CIDADE _____

DATA DO COMUNICADO _____ DIA DA SEMANA _____ OCORRÊNCIA Nº _____
 CHEGADA NO LOCAL _____ HORA PROVAVEL DO FATOS _____
 REFERÊNCIA _____

TIPO DE ACIDENTE	NATUREZA	RESULTADO
COLISÃO <input type="checkbox"/> CHOQUE	<input type="checkbox"/> COM VÍTIMA <input type="checkbox"/> SEM VÍTIMA	<input type="checkbox"/> MORTE LOCAL <input type="checkbox"/> MORTE POSTERIOR <input type="checkbox"/> FERIMENTOS <input type="checkbox"/> DANOS MATERIAIS
COLISÃO LATERAL <input type="checkbox"/> ATROPELAMENTO		
ATROPELAMENTO <input type="checkbox"/> ATROPELAMENTO MENOR		
OUTRO ESPECIFICAR _____ <input type="checkbox"/>		

LACA _____ MUNICÍPIO _____ UF _____ CHASSIS _____
 MARCA/MODELO/ANO _____ COR _____ RENAVAL _____
 PROPRIETÁRIO _____ END _____ CIDADE _____
 CONDUTOR _____ SEXO _____ DATA NASC. _____ ESCOLARIDADE _____
 ID _____ Nº _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ EST. CIVIL _____
 LOCAL DE TRABALHO _____ CIDADE _____ PROFISSÃO _____
 III Nº _____ CATEGORIA _____ UF _____ TEMPO DE HABILITAÇÃO _____
 TEMPO MEDICO VÁLIDO ATÉ _____ IDENTIDADE Nº _____ UF _____ FONE _____
 TEMPO DE DOSAGEM ALCOÓLICA SIM NÃO - VISÍVEL ESTADO EMBRIAGUEZ SIM NÃO
 USAVA CINTO DE SEGURANÇA SIM NÃO - USAVA CAPACETE SIM NÃO Nº DE OCUPANTES _____

LACA _____ MUNICÍPIO _____ UF _____ CHASSIS _____
 MARCA/MODELO/ANO _____ COR _____ RENAVAL _____
 PROPRIETÁRIO _____ END _____ CIDADE _____
 CONDUTOR _____ SEXO _____ DATA NASC. _____ ESCOLARIDADE _____
 ID _____ Nº _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ EST. CIVIL _____
 LOCAL DE TRABALHO _____ CIDADE _____ PROFISSÃO _____
 III Nº _____ CATEGORIA _____ UF _____ TEMPO DE HABILITAÇÃO _____
 TEMPO MEDICO VÁLIDO ATÉ _____ IDENTIDADE Nº _____ UF _____ FONE _____
 TEMPO DE DOSAGEM ALCOÓLICA SIM NÃO - VISÍVEL ESTADO EMBRIAGUEZ SIM NÃO
 USAVA CINTO DE SEGURANÇA SIM NÃO - USAVA CAPACETE SIM NÃO Nº DE OCUPANTES _____

LACA _____ MUNICÍPIO _____ UF _____ CHASSIS _____
 MARCA/MODELO/ANO _____ COR _____ RENAVAL _____
 PROPRIETÁRIO _____ END _____ CIDADE _____
 CONDUTOR _____ SEXO _____ DATA NASC. _____ ESCOLARIDADE _____
 ID _____ Nº _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ EST. CIVIL _____
 LOCAL DE TRABALHO _____ CIDADE _____ PROFISSÃO _____
 III Nº _____ CATEGORIA _____ UF _____ TEMPO DE HABILITAÇÃO _____
 TEMPO MEDICO VÁLIDO ATÉ _____ IDENTIDADE Nº _____ UF _____ FONE _____
 TEMPO DE DOSAGEM ALCOÓLICA SIM NÃO - VISÍVEL ESTADO EMBRIAGUEZ SIM NÃO
 USAVA CINTO DE SEGURANÇA SIM NÃO - USAVA CAPACETE SIM NÃO Nº DE OCUPANTES _____

Nome: _____ Nº IDENTIDADE: _____ UF: _____
 RESIDÊNCIA: _____ Nº _____ BAIRRO: _____ CIDADE: _____
 TELEFONE: _____ PROFISSÃO: _____ ONDE ESTAVA NO MOMENTO DO ACIDENTE: _____

Nome: _____ Nº IDENTIDADE: _____ UF: _____
 RESIDÊNCIA: _____ Nº _____ BAIRRO: _____ CIDADE: _____
 TELEFONE: _____ PROFISSÃO: _____ ONDE ESTAVA NO MOMENTO DO ACIDENTE: _____

Nome: _____ Nº IDENTIDADE: _____ UF: _____
 RESIDÊNCIA: _____ Nº _____ BAIRRO: _____ CIDADE: _____
 TELEFONE: _____ PROFISSÃO: _____ ONDE ESTAVA NO MOMENTO DO ACIDENTE: _____

Nome: _____ Nº IDENTIDADE: _____ UF: _____
 RESIDÊNCIA: _____ Nº _____ BAIRRO: _____ CIDADE: _____
 TELEFONE: _____ PROFISSÃO: _____ ONDE ESTAVA NO MOMENTO DO ACIDENTE: _____

Nome: _____ SEXO: _____ DATA NASC: _____ CONDUTOR DO VEÍCULO Nº: _____ PASS. DO VEÍCULO Nº _____ PEDESTRE _____ LOCAL DE TRABALHO: _____ CIDADE: _____ INDUZIDO PARA _____ DADOS FORNEC. _____	<input type="checkbox"/> MORTE LOCAL <input type="checkbox"/> MORTE POSTERIOR <input type="checkbox"/> FER. APAR. LEVE <input type="checkbox"/> FER. APAR. GRAVE
Nome: _____ SEXO: _____ DATA NASC: _____ CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____ PASS. DO VEÍCULO Nº _____ PEDESTRE _____ LOCAL DE TRABALHO: _____ CIDADE: _____ INDUZIDO PARA _____ DADOS FORNEC. _____	<input type="checkbox"/> MORTE LOCAL <input type="checkbox"/> MORTE POSTERIOR <input type="checkbox"/> FER. APAR. LEVE <input type="checkbox"/> FER. APAR. GRAVE
Nome: _____ SEXO: _____ DATA NASC: _____ CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____ PASS. DO VEÍCULO Nº _____ PEDESTRE _____ LOCAL DE TRABALHO: _____ CIDADE: _____ INDUZIDO PARA _____ DADOS FORNEC. _____	<input type="checkbox"/> MORTE LOCAL <input type="checkbox"/> MORTE POSTERIOR <input type="checkbox"/> FER. APAR. LEVE <input type="checkbox"/> FER. APAR. GRAVE
Nome: _____ SEXO: _____ DATA NASC: _____ CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____ PASS. DO VEÍCULO Nº _____ PEDESTRE _____ LOCAL DE TRABALHO: _____ CIDADE: _____ INDUZIDO PARA _____ DADOS FORNEC. _____	<input type="checkbox"/> MORTE LOCAL <input type="checkbox"/> MORTE POSTERIOR <input type="checkbox"/> FER. APAR. LEVE <input type="checkbox"/> FER. APAR. GRAVE

CROQUI REALIZADO NO LOCAL DO ACIDENTE

EXPEDIDA PELO PM _____ RG _____
 PM _____ RG _____



CONDIÇÕES GERAIS DA PISTA			
TRAÇADO	PERFIL	PISTA	
RETO <input type="checkbox"/>	PLANO <input type="checkbox"/>	SIMPLES <input type="checkbox"/>	
RAVA AMPLA <input type="checkbox"/>	ACLIVE <input type="checkbox"/>	DUPLA <input type="checkbox"/>	
RAVA PEQUENA <input type="checkbox"/>	DECLIVE <input type="checkbox"/>		
ALIMENTAÇÃO		COND. PISTA	
ALTO <input type="checkbox"/>	BOA <input type="checkbox"/>	SECA <input type="checkbox"/>	
BARRA <input type="checkbox"/>	PREJUD. <input type="checkbox"/>	MOLHADA <input type="checkbox"/>	
DESCALHO <input type="checkbox"/>		ENCAMEADA <input type="checkbox"/>	
DEBILITADA <input type="checkbox"/>		OLEOSA <input type="checkbox"/>	
DESALELEPIPEDO <input type="checkbox"/>		COM BURACOS <input type="checkbox"/>	
		COM ONDUL. <input type="checkbox"/>	
TEMPO: BOM <input type="checkbox"/> CHUVA <input type="checkbox"/> GAROA <input type="checkbox"/> NEBLINA <input type="checkbox"/>			
SITUAÇÃO DO PEDESTRE (ATROPELAMENTO) INF. _____			
TESTEMUNHAS			
RAVESSIA COM SINAL FAVORÁVEL _____			
RAVESSIA COM SINAL DESFAVORÁVEL _____			
OLHADO FORA DA VIA _____			
RABALHANDO NA VIA _____			
OUTRA _____			
ESPECIFICAR _____			

28 LAUDO DE DOSAGEM ALCÓOLICA RES. Nº 737-89	
AOS _____ DIAS DO MÊS DE _____ DE 19 ____ ÀS _____ HORAS, NO (1) _____	
FOI SUBMETIDO AO TESTE DE DOSAGEM ALCÓOLICA O (A) CONDUTOR (A) _____ PORTADOR DA CNH REGISTRO Nº _____ CATEGORIA _____ EXPEDIDA PELO DETRAN / _____ DE CUJO EXAME FOI CONSTATADO O ÍNDICE DE (2) _____ NO BAFÔMETRO DE Nº _____	
(3) AVALIADOR _____	
TESTEMUNHA1 _____	
TESTEMUNHA2 _____	
OBS:	
(1) LOCAL _____	
(2) ÍNDICE EXPRESSO NO BAFÔMETRO _____	
(3) PM RESPONSÁVEL PELA APLICAÇÃO DO TEXTE _____	

1. Considerações gerais

O Boletim de Acidente de Trânsito é peça fundamental para os julgadores apoiarem suas decisões. Como peça informativa dará condições de, após liberado o local, viabilizar a sua reconstituição quando necessário.

O policial militar não está obrigado a determinar os culpados do evento, porém deve dar condições de através de seu relato, a quem de direito, chegar a uma conclusão legal para imposição de responsabilidade penal, nos casos de infringência da legislação penal, a exemplo de homicídios e lesões corporais ou de responsabilidade civil em casos de danos materiais.

2. Comentários para sua elaboração

Campo nº 1:

Há neste campo o acréscimo da hora do comunicado e hora da chegada no local do acidente, além de já constante no Boletim de Acidente de Trânsito atual, a hora da ocorrência. O objetivo é fazer o acompanhamento de tais dados para medir a eficiência no atendimento, tendo para tanto a real condição da presteza dos serviços da Polícia Militar, visando dinamizá-lo estabelecendo objetivos a serem alcançados.

Campo nº 2:

Os tipos de acidentes são definidos de conformidade com a norma - A PB-32, padronização brasileira, da ABNT, (1) da seguinte forma:

(1) MARZANO, Salvador de Oliveira et alii. Manual de orientação para atendimento de acidente de trânsito. Belo Horizonte: APM-MG, 1987, p. 10.

Colisão é o impacto de dois veículos em movimento frente a frente ou pela traseira; no primeiro caso os veículos circulam em sentidos opostos e no segundo caso transitam no mesmo sentido.

Choque é o impacto de um veículo contra qualquer obstáculo: poste, muro, árvore, etc., inclusive com outro veículo estacionado.

Tombamento - ocorre quando o veículo em movimento tomba lateral ou frontalmente.

Capotamento - ocorre quando o veículo em movimento gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente, ocupando depois a posição lateral ou de tombamento.

Atropelamento - acidente em que um veículo, em movimento, colhe uma pessoa ou animal.

Submersão - quando o veículo é encoberto por água ou outra substância líquida.

Soterramento - ocorre quando um veículo é encoberto por terra.

A divisão, no aspecto de sua natureza, em acidentes com vítimas e sem vítimas facilitará, no primeiro caso, o encaminhamento destes às delegacias da área e, no segundo ~~caso~~, caberá apenas ao Policial Militar orientar os motoristas a fim de procederem a competente Ação Civil.

Quanto ao dado referente ao resultado além de melhor precisão estatística, uma vez ^{que} o Boletim de Acidente de Trânsito atual só menciona o caso morte se este ocorrer no local.

QUADRO SINÓPTICO



Campo nº 5, 6 e 7:

Dados dos veículos e condutores são preenchidos no mesmo campo, o que evita algumas confusões na coleta dos dados, e é acrescentado espaço para mais um veículo e condutor, bem como o número do chassis e do RENAVAN. Deve destacar-se que este é um dos itens onde há grande deficiência nos atuais Boletins de Acidentes de Trânsito, portanto, deverá merecer atenção maior por parte de nossos Policiais Militares. A utilização do cadastro de veículos nos terminais de computadores do COPOM devem ser um ponto de apoio, ^{de} que através das placas ou chassis, possibilitam ^{se} uma melhor consulta dos dados destes, e ainda o deslocamento da patrulha aos hospitais onde foram conduzidos, ^{as as vítimas} em caso de serem vítimas.

Cabe ressaltar que tamanha é a complexidade da atividade de trânsito, que só no aspecto de identificação do número do chassis é necessário um bom estágio para a sua correta localização. Salienta-se que no referente ao número do RENAVAN devem os Policiais Militares serem orientados, pois, não raro, antigos atuantes no trânsito às vezes fazem confusões.

Campo nº 8:

Destinado à coleta das testemunhas, neste modelo possibilita o arrolamento de até quatro testemunhas e destaca a localização da testemunha na hora do evento. Sendo que tal fato propiciará condições das autoridades para melhor avaliar a relevância da testemunha. Exemplo: a testemunha poderia estar no local do evento; ter chegado após este; encontrava no V-1, V-2, etc.

Campo nº 9:

Refere-se aos dados das vítimas, também foi acrescentado espaço para mais duas. Há que se fazer ressalva no ^o item concernente ao resultado, onde a expressão ferimento aparentemente leve ou grave, é mais correta, uma vez que pode refletir desfavoravelmente para a vítima, principalmente no primeiro caso em que após conduzida ao hospital vem a falecer, tal termo consiste numa posição de reguardo e maior seriedade pela Polícia Militar.

No caso do ^o item morte posterior, refere-se a vítimas que embora conduzidas com vida ao hospital venha ^{se} a falecer antes do encerramento da ocorrência, isto melhora a qualidade das informações prestadas pela Polícia Militar e torna mais real os dados estatísticos de vítimas de acidentes de trânsito. Porém cria a obrigação da patrulha no mínimo passar no hospital para onde foram conduzidas as vítimas antes

de encerrar a ocorrência.

Campo nº 10:

Destaca observações dos condutores, vítimas e testemunhas, como, por exemplo, grau de parentesco etc.

Campos nºs 11, 12 e 13

Trata-se do comportamento dos condutores, controle de tráfego no local e causas de retenção dos veículos. Não vemos quaisquer dúvidas em seu preenchimento, destacamos apenas a importância de assim fazê-lo, especialmente da sinalização existente no local.

Campo nº 14:

Refere-se às luzes indicativas de mudança de direção; são equipamentos obrigatórios, previstos no art. 92 e 181 XXXB do RCNT, e é caso de retenção do veículo e multa, sendo que sua falta poderá ser primordial na análise do acidente.

Campos nºs 15 e 16:

Trata-se primeiro das luzes de freio e, o último, do estado de conservação dos pneus; também refere-se a equipamentos obrigatórios de conformidade com os artigos 92 e 181 XXXB do RCNT, cabendo retenção do veículo e multa. Sua falta ou má condição pode ser fundamental na análise para definição do causador do evento.

Campo nº 17:

Aborda a proporção dos danos materiais, tal item inclusive atende a orientação salientada pela MM. Juíza de Direito da 2ª Vara de Juizados das Pequenas Causas, sendo que esta avaliação, por ser estimativa, encontra-se no inteiro alcance dos patrulheiros em fazê-lo.

Campo nº 18:

O Sistema de Freios deverá ser testado pelo Policial Militar acionando o pedal de freio verificando sua pressão, caso nenhuma resistência encontre, pode-se concluir que o veículo estava sem freios, o que deverá coincidir com a ausência de marcas de frenagens. Poderá ter repercussão decisiva na análise do acidente. Cabe observar que, como recentemente determinou o Comando Geral da Polícia Militar, todos os integrantes das Unidades de Trânsito terão que ser habilitados, não haverá dificuldades em cumprir este item.

Campo nº 19:

Refere-se aos limpadores de pára-brisas, trata de equipamento obrigatório

previsto no artigo 92 e 181 XXXB do RCNT, caso de retenção do veículo e multa. Especialmente em dias chuvosos, sua repercussão na análise é fundamental.

Campo nº 20:

O Sistema de Direção deverá ser testado pelo Policial Militar girando o volante e verificando se as rodas acompanham aquele movimento, caso o volante gire livre, pode pressupor que o setor de direção não estava funcionando. Pode ter importância decisiva na análise do acidente.

Campo nº 21:

Trata-se dos faróis, estes são equipamentos obrigatórios, conforme estabelece os artigos 92 e 181 XXXB do RCNT, cabendo retenção do veículo e multa. Primordialmente à noite sua falta ou deficiência é de grande relevância na análise do acidente.

Campo nº 22:

Os veículos guinchados. Neste caso só haverá interesse se forem conduzidos para o DETRAN ou Unidade da Polícia Militar ficando sob a sua responsabilidade.

Campos nºs 24 e 29:

O CROQUI realizado no local do acidente é, sem dúvida, a peça mais importante do Boletim de Acidente de Trânsito, como ficou comprovado na pesquisa, ^{o que} é, porém, onde há maior deficiência na sua confecção, conforme demonstrou os dados da mesma pesquisa. Não queremos aqui ensinar como se faz um CROQUI, pois entendemos que isto só é possível através de uma metodologia teórico-prática, mais prática do que teórica, onde criando situações hipotéticas práticas o Policial Militar é acompanhado em suas dificuldades na elaboração das amarrações e do relatório.

Faremos algumas orientações para a confecção do CROQUI em termos genéricos por entender que é necessário no mínimo um curso de 20 horas/aula para esta finalidade, além de ser desenvolvido um acompanhamento posterior para correções cotidianas. Nestes termos, é conveniente que o Policial Militar no local do acidente faça tão-somente um rascunho do CROQUI em folha à parte coletando todas as medidas para as amarrações necessárias, que a rigor em um acidente de média complexidade levará no máximo uns 20 minutos. Posteriormente com calma e tranquilidade fará o desenho no Boletim de Acidente de Trânsito, com capricho e precisão. Esse é o método adotado no Batalhão Rodoviário.

Conceituações pertinentes ao CROQUI:

subtítulo das realce (negrito)

Amarração é a disposição dos materiais ou objetos a serem enfocados no plano formando um todo. É a fixação dos elementos materiais no CROQUI.

Ponto de Impacto é o local onde se constatou o embate entre as unidades de tráfego, sendo esta evidência de primordial importância à autoria do fato a ser examinado. As características que denunciam o Ponto de Impacto são: final da frenagem; terra caída; manchas de sangue; óleo derramado; resíduo dos veículos (lanternas quebradas, vidros, etc.); arrastamentos; derrapagens; lascas de tinta, etc.

Zona de Impacto é a área previamente determinada onde estão dispersos vários elementos materiais que podem ser encontrados no local do Ponto de Impacto, e que não estão nitidamente delimitados no local.

Frenagem é a resultante da ação dos freios das unidades e os pneumáticos de encontro à camada asfáltica ou terreno, onde ficam depositados os resíduos de borracha. A frenagem é sempre em linha reta.

Derrapagem é a ação resultante da derivação da unidade ou unidades após uma manobra ou mesmo após o impacto entre os veículos, apresentando sinais de pneumáticos de forma irregular (lateralmente).

Aquaplanagem é a perda de aderência entre pneus e pista de rolamento, em virtude da presença de uma camada de água entre ambos.

Os elementos essenciais que ~~de~~ ^{to} devem constar no CROQUI são: *subtítulo*

Orientação determinando o sentido de tráfego das unidades antes e após o embate:

Orientação de vítimas de atropelamentos, etc.;

Orientar sempre através de setas, indicando cada fase que está sendo demonstrada no desenho;

Determinar a trajetória das unidades após o embate em direção a seus pontos de repouso, fixando-os;

Determinar manchas de sangue localizando-as;

Fixar a posição de cadáveres e, se possível, sua trajetória após o embate nos casos de atropelamento e outros objetos despreendidos do evento;

Determinar a largura das pistas, pontes, rios e tamanho das unidades;

Mostrar o raio de curvas.

O Policial Militar no relatório do Boletim de Acidente de Trânsito deve

elucidar o que encontrou no local, esclarecendo o seu CROQUI. Deve evitar todo tipo de conclusões subjetivas, quando muito algum fato relevante mencionado por testemunhas, especificando quem o fez. Quanto às declarações dos condutores os campos 31 a 33 são a eles destinados e lá deverão estar suas versões.

Campo nº 23:

O Ponto de Avarias nos veículos que, equivocadamente, o Boletim de Acidente de Trânsito atual denomina de Ponto de Impacto, ^{Foi} acrescentado na proposta o protótipo de duas motos e de um caminhão, atendendo a sugestões fornecidas na pesquisa.

Campo nº 25:

Refere-se às condições gerais da pista, ^{acreditamos} não haver dificuldades no seu preenchimento, porém é de grande relevância para a análise do fato.

Campo nº 26:

Aborda as condições do tempo no momento do acidente, ^é de importância ímpar o seu preenchimento.

Campo nº 27:

Refere-se a atropelamento de pedestres; sua importância maior é para definição de campanhas educativas para pedestres e condutores.

Campo nº 28:

Refere-se ao Laudo de Dosagem Alcoólica ^{que} encontra-se inserido no texto do Boletim de Acidente de Trânsito; trata-se sugestão mencionada na pesquisa. Entendemos ser de grande importância, haja vista que, a persistir o que reza o Anteprojeto, será considerado crime a recusa ^{em} de submeter ^{se} ao exame de dosagem alcoólica pelo Código Brasileiro de Trânsito.

Campo nº 30:

Neste campo está o nome e assinatura do Policial Militar que fez o Boletim de Acidente de Trânsito.

Campos nºs 31, 32 e 33:

Abordam estes campos as declarações do condutor, devendo este apor a sua assinatura ao lado da assinatura do Policial Militar, tornando-se esse testemunha do que aquele declarou. Um aspecto positivo destes itens, ^é o fato ^{de} do Policial Militar melhor discernir o relatório do Boletim de Acidente de Trânsito da versão das partes; estas quase sempre são subjetivas enquanto que o relatório deve se

fundamentar basicamente em dados objetivos coletados no local do fato.

CONCLUSÃO

Acredita-se que o presente trabalho é de utilidade prática para a atividade daqueles de militam com o policiamento de trânsito na Polícia Militar, pois esta foi a idéia central que norteou todo o seu desenrolar.

Gostaríamos de, nestas últimas linhas, tecer algumas reflexões concernentes ao Boletim de Acidente de Trânsito. Primeiramente dizer que este é um Ato Administrativo, e como tal na definição de Hely Lopes Meirelles: “é toda manifestação de vontade da administração pública, que, agindo nessa qualidade, tenha por fim imediato adquirir, resguardar, transferir, modificar, extinguir e declarar direitos, ou impor obrigações aos administrados ou a si própria.” Dos atributos que lhes são pertinentes, o mais importante é a presunção de legitimidade que na linguagem jurídica se diz “*juris tantum*.” Isto é de extrema relevância na órbita do direito, pois, o que nele estiver registrado será tido como verdadeiro, a menos que se prove o contrário. Para corroborar tal entendimento, basta ver a jurisprudência (anexa) do Tribunal de Justiça do Estado de Goiás, onde este fato é confirmado em uma decisão que concedeu uma indenização com base tão-somente no Boletim de Acidente de Trânsito da Polícia Militar. Uma outra comprovação a que chegamos é que o Boletim de Acidente de Trânsito, após sua confecção torna-se um documento público e ninguém mais pode modificá-lo, nem mesmo o seu autor, sob pena de incidir no artigo 297 do Código Penal que prevê pena de reclusão para quem o fizer. Para ratificar este entendimento, basta ver a definição de documento público dada pela doutrina: “é todo aquele elaborado de acordo com as suas formalidades legais, por funcionário público no desempenho de suas atribuições”.

E , ainda, com referência ao valor atribuído ao Boletim de Acidente de

Trânsito, como quer ^oalguns companheiros nossos, ser apenas estatísticos, faz mister esclarecer que no sistema de provas adotado pelo direito brasileiro, este é realizado pela livre convicção do Juiz, sendo, portanto, considerado prova tudo aquilo que venha a formar o seu convencimento. Nesse aspecto, relatamos um caso que nos foi enviado junto aos questionários da pesquisa executada, onde numa decisão judicial emitida pelo Juiz de Direito, Dr. Alvarino Egídio da Silva Primo, numa causa envolvendo um acidente de trânsito, onde compareceu a Polícia Técnica e o perito desta emitiu o seu Laudo. O magistrado em tela discordou do Laudo Pericial e acatou na íntegra a posição relatada na ocorrência feita pelo Policial Militar, tornando-se a base de sua sentença.

Registramos que, no desenvolver da coleta de dados, algumas incoerências foram percebidas, tais como a grande divergência nos dados estatísticos emitidos pela Polícia Militar e ^{pelo}o DETRAN/GO superior ^{em}a 35% de diferença no número de acidentes de trânsito no período de 1994, somente com os dados do COPOM que são referentes apenas da grande Goiânia. O normal seria o inverso, pois os dados do DETRAN abrange ^otodo o Estado. Segundo o Sr. Major PM, Chefe do COPOM, isso deve-se ao fato de se fazer apenas a ocorrência policial militar quando os veículos não mais se encontram no local ou em ocasiões que o usuário, após o fato, comparece ao próprio COPOM para o registro. O correto, no nosso entendimento, seria elaborar Boletim de Acidente de Trânsito em qualquer situação, isto é, no local do acidente ou fora dele, mesmo que os veículos já tenham sido retirados do local. Nessas situações apenas não serão feitos os levantamento topográficos (CROQUIS). Quando o usuário comparece no COPOM espontaneamente, também não se faz o CROQUI, porém deve ser registrado que se trata de declarações. Assim, todos os casos serão encaminhados ao DETRAN, uma vez que somente os Boletins de Acidentes de Trânsito são para ali enviados. Desta forma, o Boletim de Acidente de Trânsito terá a sua real finalidade estatística, servindo com fidelidade aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Outro fato, que nos apraz mencionar, refere-se aos casos de Boletins de Acidentes de Trânsito com vítimas (lesões corporais) que são atualmente enviados apenas ao DETRAN-GO. Entendemos que nos casos do não-comparecimento da Polícia Técnica, uma cópia do Boletim de Acidente de Trânsito deveria ser enviada para a delegacia da área. Com essa atitude a Polícia Militar estará tão-somente

cumprindo sua missão, levando à Polícia Judiciária a notícia do fato criminoso.

É importante dizer ainda que acreditamos no potencial dos nossos Policiais Militares, com a certeza de que, adequadamente trabalhados e estimulados, poderão prestar serviços da mais alta qualidade à sociedade.

Do exposto, ressaltam-se alguns pontos básicos que, a guisa de proposta, são delineados a seguir:

1- Que seja adotado o modelo constante no Capítulo V e elaborado da forma adequada, isto é, com o CROQUI e todas as amarrações;

2 - Que seja ministrado ao Policial Militar de Trânsito o adequado treinamento para que possa elaborar corretamente o Boletim proposto nesta monografia;

3 - Que uma cópia do Boletim de Acidente de Trânsito seja enviado à delegacia da área quando de acidentes com vítimas nos quais não houve comparecimento da Polícia Técnica;

4 - Que seja elaborado um Boletim de Acidente de Trânsito nos casos em que os veículos foram retirados do local ou naqueles em que o próprio usuário, espontaneamente, comparece a uma repartição da Polícia Militar para dar declarações.

5 - Que seja universalizado o treinamento para o Policial Militar de Trânsito a fim de que possam identificar a localização dos chassis nos veículos.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

1. BRASIL. Ministério da Justiça /Ministério do Exército. Manual de policiamento e fiscalização de trânsito. Brasília: CONTRAN / DENATRAN, EME/IGPM, 1992. 351 p.
 2. BRASIL. Ministério da Justiça. Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito. Diário Oficial, Seção I, p. 8.959, Brasília, 13. Jul. 1992.
 3. LAZZARI, Ilton Roberto da Rosa Witter. Nova coletânea de legislação de trânsito. 10. ed. Porto Alegre: Sagra-DC Luzzatto, 1994. 570 p.
 4. MARZANO, Salvador de Oliveira et alii. Manual de orientação para atendimento de acidente de trânsito. Belo Horizonte: Academia de Polícia Militar da PMMG, 1987. 81 p.
 5. NEGRÃO, Teotônio. Código civil e legislação em vigor. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 1994. 983 p.
 6. BEUX, Armindo. Acidentes de trânsito na justiça. Rio de Janeiro: Forense, 1974. 272 p.
 7. GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 1993. 651 p.
-

8. DELMANTO, Celso. Código penal comentado. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1991. 829 p.
9. PACHECO, José Ermani de Carvalho. Trânsito infração penal. 4. ed. Curitiba: Juruá, 1976. 167 p.
10. SEVERINO, Antônio Joaquim. Metodologia do trabalho científico. 19. ed. São Paulo: Cortez, 1993. 252 p.
11. MEIRELLES, Hely Lopes. Direito administrativo brasileiro. 16. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1991. 700 p.
12. TOURINHO FILHO, Fernando Costa. Processo penal, v. 3. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 1994. 562 p.

ANEXO I

O POPULAR

Empresas e irrecorrências salariais

Terça-feira, 10/01/95 8

Teixeira de Brito (42).

JURISPRUDÊNCIA

"O boletim de ocorrência formulado pela Polícia Militar goza de presunção de veracidade, ante a falta de prova contrária. H. Err. acidente de automóvel, comprovado o fato e a culpa, é de se julgar procedente o pedido de indenização". Apelação Cível em procedimento sumariíssimo nº 32.519-5/190, de Perolândia de Goiás. Rel.: des. Charfe Oscar Abrão, 3ª Câm. Cível do TJE. (Apre.: João Alves da Silva; apdo.: José Dervio Rodrigues de Oliveira), acórdão de 11.10.94.

"É de se julgar improcedente o pedido de quitação de consórcio de veículo, se o autor, apesar de ter pago as 24 parcelas pactuadas, não provou estar cumprida a totalidade da dívida a que se obrigou junto ao grupo consorciado, pois, o ônus da prova incumbe ao autor quanto ao fato constitutivo de seu direito e ao réu, quanto à existência de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor (artigo 333, incisos I e II do Código de Processo Civil)". Apelação Cível nº 32.569-0/188, de Anápolis. Rel.: des. Charfe Oscar Abrão, 3ª Câm. Cível do TJE. (Apre.: Gerson Pires de Aguiar; apdo.: Newcar Administração de Consórcio S/C Ltda.), acórdão de 11.10.94.

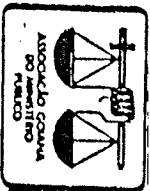
recurso sem utilizar recursos das anuidades de 95 pagas neste início de ano.

"Impõem-se a rejeição dos embargos declaratórios que a guisa de obscuridade, dúvida e contraditório, objetivam o reexame de matéria já decidida no acórdão, bem como suscitam questões novas, não ventiladas no recurso". Agravo de Instrumento nº 7.954-4/180, de Goiânia. Rel.: des. Charfe Oscar Abrão, 3ª Câm. Civ. do TJE. (Apre.: Heronias Tobias de Oliveira; Agrdo.: Banco Bradesco S/A), acórdão de 17.11.94.

"Não existindo a omissão a omissão apontada nos embargos de declaração, a estes nega-se provimento". Agravo de Instrumento nº 8.123-9/180, de Paranaíba. Rel.: des. Charfe Oscar Abrão, 3ª Câm. Civ. do TJE. (Apre.: Luiz Borges Pinto e Srm. agrdos.: Avelino Azevedo dos Santos, s/m e outros), acórdão de 17.11.94.

perna de serem considerados verdadeiros os fatos alegados na inicial. E para que não se alegue ignorância expedir-se o presente Edital, que deverá ser publicado por uma vez no Diário da Justiça e por duas vezes em Jornal de Grande Circulação. Dado e passado nesta cidade de Luziânia, Estado de Goiás, aos vinte e três (23) dias do mês de Novembro de 1994. Eu, (a) Susanna do Espírito Santo Rodal, Escriventa que o cartório está exercendo, (a) Dr. Sival Guerra Pires - Juiz de Direito da Segunda Vara Cível, Cartório Civil e Doutr. que fizeti uma cópia do presente Edital, no placar do Fórum local. Data Supra. (a) Pereira.

dias e pernoite, sob pena de serem considerados verdadeiros os fatos alegados na inicial. E para que não se alegue ignorância expedir-se o presente Edital, que deverá ser publicado por uma vez, no Diário da Justiça e por duas em Jornal de Grande Circulação. Dado e passado nesta cidade de Luziânia, Estado de Goiás, aos vinte e três (23) dias do mês de Novembro de 1994. Eu, (a) Susanna do Espírito Santo Rodal, Escriventa que o cartório está exercendo, (a) Dr. Sival Guerra Pires - Juiz de Direito da Segunda Vara Cível, Cartório que fizeti uma cópia do presente Edital, no placar do Fórum local. Data Supra. (a) Escriventa.



ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA EDITAL DE CONVOCAÇÃO

APRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO GOIANA DO MINISTÉRIO PÚBLICO - AGMP convida seus associados para a ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA a realizar-se no próximo dia 31 de janeiro, na Sede Social da entidade, às 19:00 horas, e na falta de quorum, com qualquer comparecimento, às 21:00 horas, para tomada de contas da Diretoria, exame e discussão do parecer do Conselho Fiscal e apreciação de outras matérias afins.

Goiânia, 10 de janeiro de 1995

MANAFARINA
Presidente da AGMP

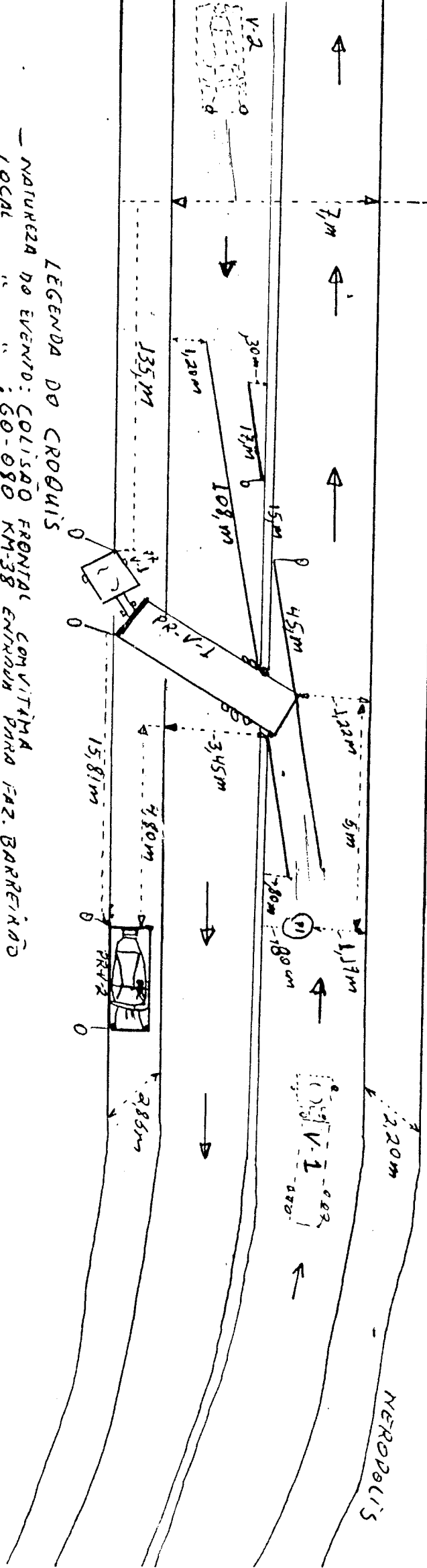
CONSULTO - ADVOCACIA EMPRESARIAL
 IMP. RENDA - ICMS - INSS
 ISSQN - COFINS - FINSOCIAL
 HODING - DIRETO DE SOCIEDADE

Fone (Geral)
 (062) 225-1799

ANEXO II

PROLÍNGO
ENTRADA PARA FAZ. BARREIRÃO

GO-080

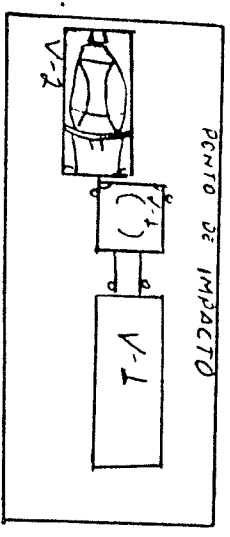


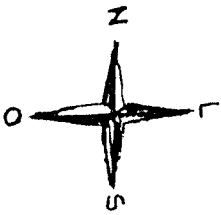
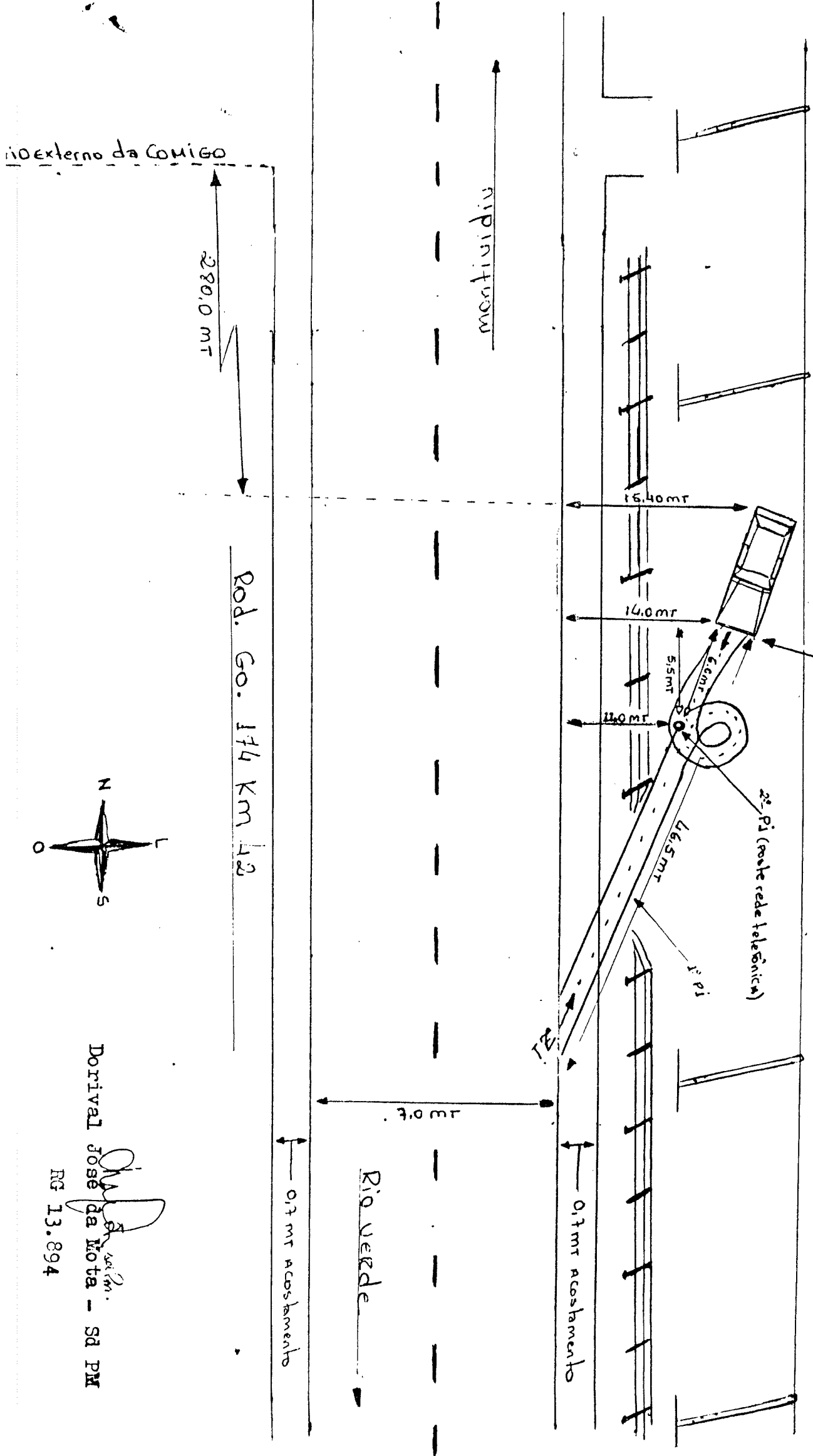
LEGENDA DO CROQUI

- NATUREZA DO EVENTO: COLISÃO FRONTAL COM VITIMA
- LOCAL : GO-080 KM-38 ENTRADA PARA FAZ. BARREIRÃO
- DATA : 08 DE JANEIRO DE 1975
- HORA : COMUNICADO RECEBIDO = 22:10 HS
- " : COMPARCIMENTO NO LOCAL : 22:50 HS
- " : ACONTECIMENTO DO EVENTO : 21:30 HS.
- UNIDADES: V-1 - SCANIA/TJ12 HS 4X2 PLACA: AEX-0410 - PARANAVAI-PR
- " : V-2 - FIAT/TEMPRA OURO 16V - PLACA: KBA-5184 - BRASÍLIA-DF
- " : V-1 ACABADO COM SIREBOMÉ PLACA: ADW-7041 - PANORAI-PR
- " : V-2 = PASSAGEIRO DO V-2 = VALDIVINO AUGUSTO MARTINS - VITIMA FATAL
- " : V-3 = PASSAGEIRO DO V-2 = FERNANDA DE SOUZA BERDES = LESÕES
- " : V-4 = PASSAGEIRO DO V-2 = ANDRÉIA - LESÕES

GO-080 em GOIÂNIA GO em 09/10/75

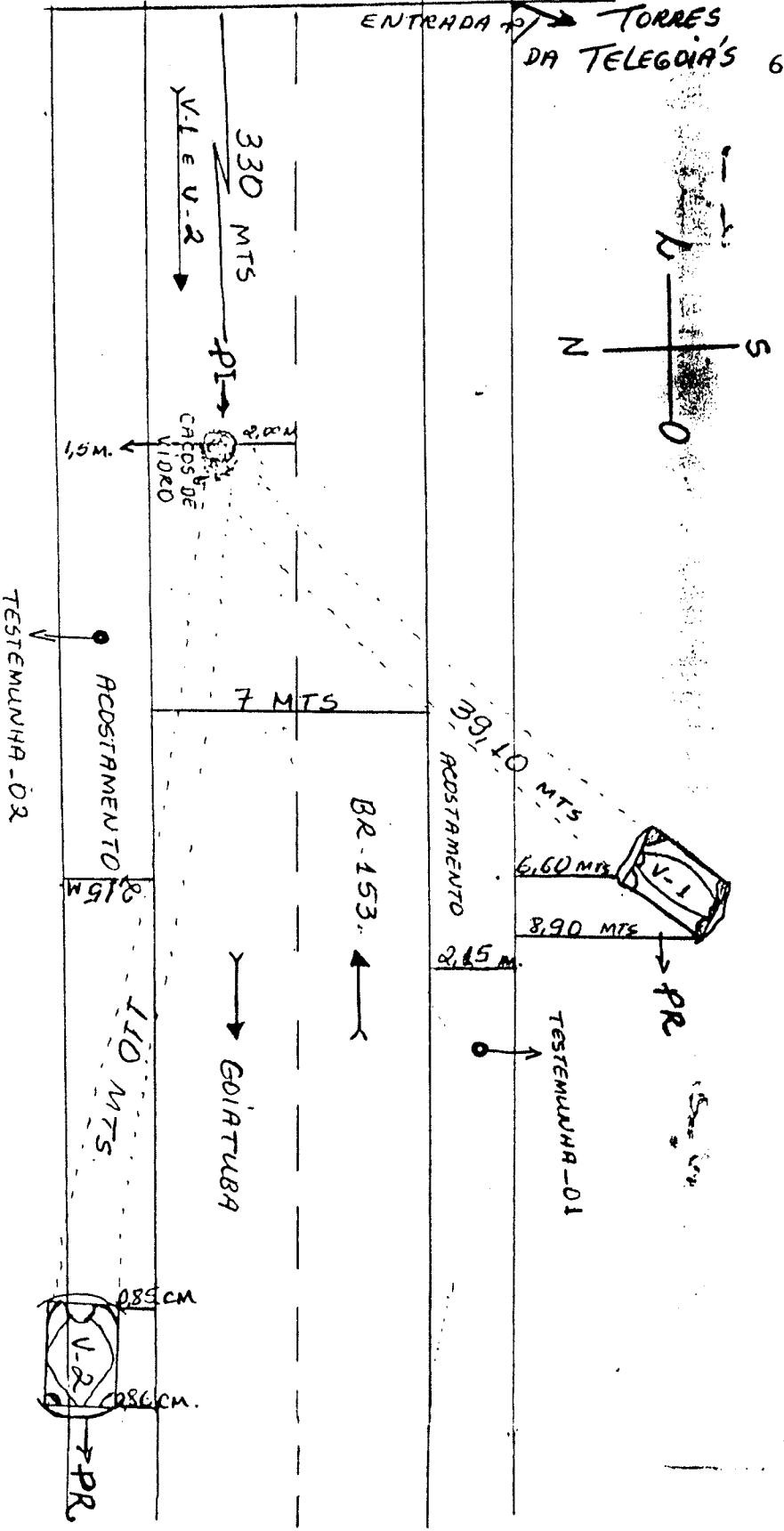
MILTON CONDUB. DO SILVA - 3: SGT PM





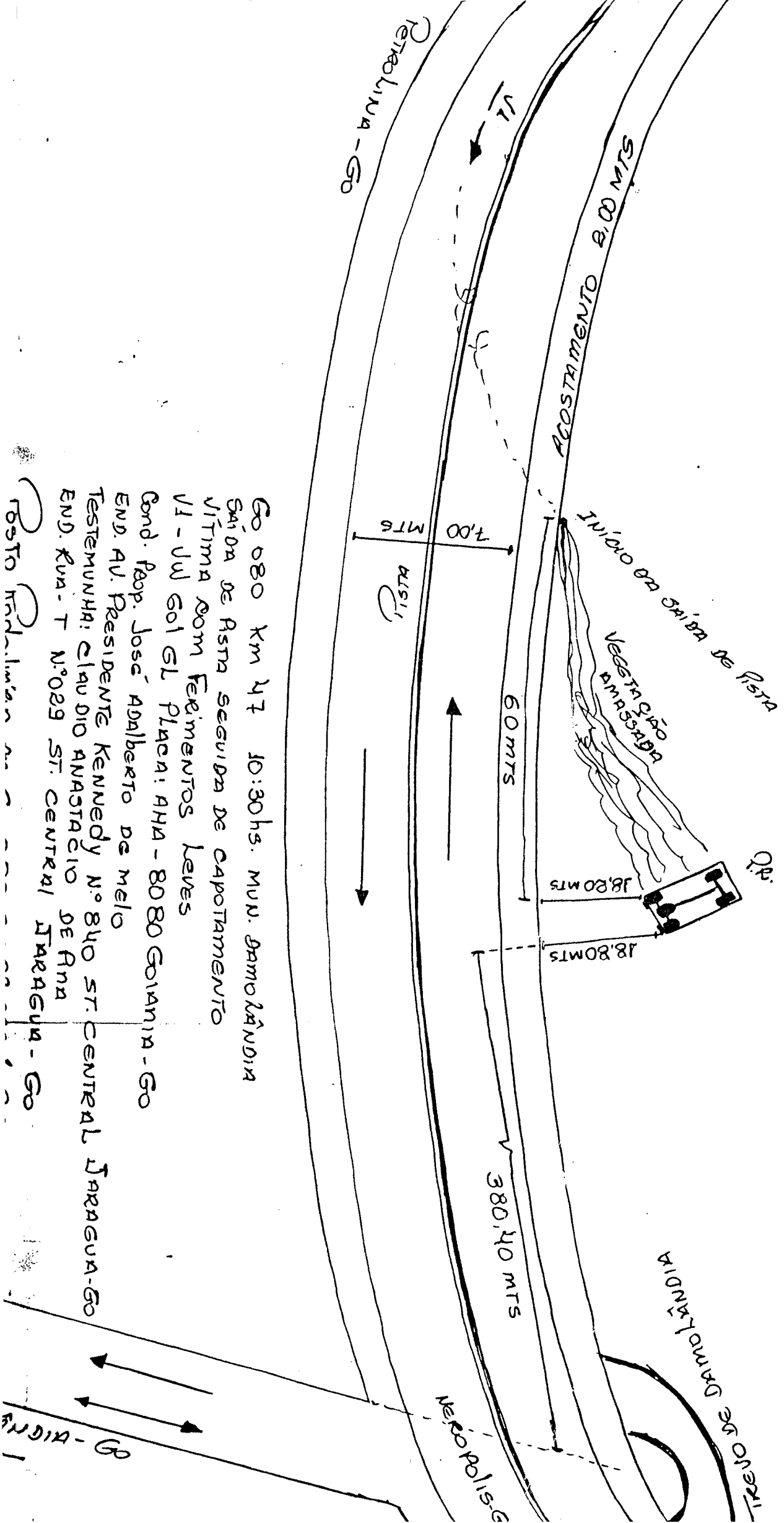
Dorival José da Mota - Sd PM

RG 13.894



Legenda:

NATUREZA = COLISÃO TRASEIRA
 LOCAL = GO-320 KM-03
 DIA = 27-01-95
 UNIDADES: V1-V.W. FUSCA
 1.300 - PLACA - KAX-3235,
 V2-V.W. FUSCA 1.300
 PLACA - KBK-7665.
 VÍTIMAS = NÃO HOUVE.
 ASSINATURA: *[Signature]*

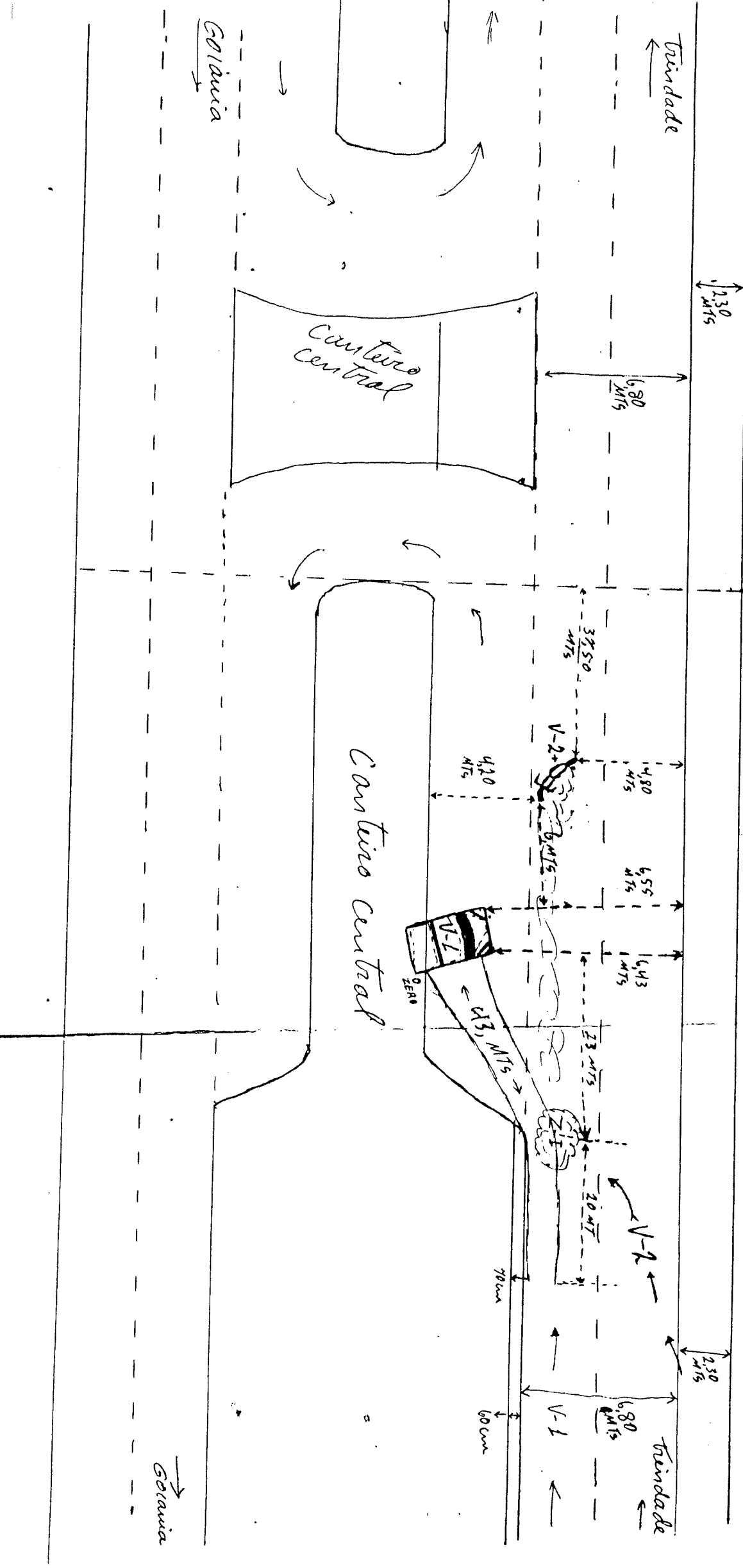


Go 080 Km 47 10:30hs. MUN. DAMOLÂNDIA
 SAÍDA DE PISTA SEGUIDA DE ACOSTAMENTO
 VÍTIMA COM FERIMENTOS LEVES
 VI - UU 601 GL PLACA: AHA - 8080 GOIÂNIA - GO
 Cond. Paop. José Adalberto de Melo
 END. AV. PRESIDENTE KENNEDY N° 840 ST. CENTRAL JARAGUA - GO
 TESTEMUNHA: CLAUDIO ANASTACIO DE ARA
 END. Rua - T N° 029 ST. CENTRAL JARAGUA - GO
 Posto Rodoviário

JARAGUA - GO

PROXIMO ao
Vila-Cruz.
Relatado
Km. 5,1

V-1 - VW-Savaria.
V-2 - YAMAHA DT-180



ANEXO III

LEI Nº 5.970, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1973

Exclui a aplicação do disposto nos artigos 6º, inciso I, 64 e 169 do Código de Processo Penal, os casos e acidentes de trânsito e dá outras providências.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

Parágrafo Único. Para autorizar a remoção, a autoridade ou agente policial lavrará o boletim da ocorrência, nele consignando o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade.

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1973

(a) **EMÍLIO GARRASTAZU MÉDICI**
ALFREDO BUZAID
