



**ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DE RONDÔNIA – EMERON
CURSO DE PÓS GRADUAÇÃO EM DIREITO
PARA A CARREITA DA MAGISTRATURA**

RAFAEL MARTINELLI

**A APLICABILIDADE DAS PENAS ALTERNATIVAS E DA SUSPENSÃO
CONDICIONAL DO PROCESSO NOS CRIMES DE TRÂNSITO EM JI-PARANÁ-RO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Escola da Magistratura do Estado de Rondônia - EMERON, para obtenção de grau acadêmico de Pós-graduação em Direito para a Escola da Magistratura, sob orientação do Professor Mestre Oscar Francisco Alves Junior.

**JI-PARANÁ
2018**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação – CIP
Ficha catalográfica elaborada pelo autor

Martinelli, Rafael

M385 A aplicabilidade das penas alternativas e da suspensão condicional do processo nos crimes de trânsito em Ji-Paraná-RO/ Rafael Martinelli – Ji-Paraná/RO, 2018.

75 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Direito para a Carreira da Magistratura), Escola da Magistratura do Estado de Rondônia.
Orientador: Prof. Me. Oscar Francisco Alves Junior.

1. Aplicabilidade. 2. Penas alternativas. 3. Suspensão condicional. 4. Crimes de trânsito. 5. Ji-Paraná. I. Alves Junior, Oscar Francisco. II. Título.

CDU 340

ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DE RONDÔNIA -
EMERON

RAFAEL MARTINELLI

A APLICABILIDADE DAS PENAS ALTERNATIVAS E DA SUSPENSÃO
CONDICIONAL DO PROCESSO NOS CRIMES DE TRÂNSITO EM JI-
PARANÁ-RO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca examinadora da Escola da Magistratura do Estado de Rondônia – EMERON, como requisito parcial para a obtenção do grau acadêmico de Especialização em Direito para a Escola da Magistratura, sob a orientação do Professor Orientador M.e Oscar Francisco Alves Junior.

BANCA EXAMINADORA

Me. Oscar Francisco Alves Junior – EMERON

Nota

Ma. Claudia Marina Barcasse Moretto Alves – EMERON

Nota

Ma. Larissa Pinho de Alencar Lima - EMERON

Nota

Média

Ji-Paraná/RO, 23 de março de 2018

Dedico o presente trabalho, ao meu filho Rafael Júnior, a minha esposa Samara, aos meus pais, a meu irmão, aos meus professores, familiares e amigos que sempre me incentivaram e apoiaram.

Agradeço a Deus por ter me dado forças e saúde em todos os momentos, ao meu amigo Ariel Barros de Lisboa, pelo apoio nas pesquisas, e ao professor Me. Oscar Francisco Alves Junior, pelas orientações e atenção na elaboração desta monografia.

“Os ignorantes, que acham que sabem tudo, privam-se de um dos maiores prazeres da vida: aprender”. (Provérbio popular)

RESUMO

MARTINELLI, Rafael. A APLICABILIDADE DAS PENAS ALTERNATIVAS E DA SUSPENSÃO CONDICIONAL DO PROCESSO NOS CRIMES DE TRÂNSITO EM JI-PARANÁ-RO. 2018. 75 p. Monografia. Escola da Magistratura do Estado de Rondônia (EMERON), 2018.

O presente trabalho tem a finalidade de analisar a aplicabilidade das penas alternativas e da suspensão condicional do processo nos crimes de trânsito em Ji-Paraná, município do Estado de Rondônia, localizado na Amazônia, demonstrando o tratamento disposto na legislação vigente e as disposições para a correta utilização de tais medidas. Com o intuito de atingir os objetivos da pesquisa o método utilizado foi o dedutivo, por meio de pesquisas bibliográficas, legislativas e jurisprudenciais, além de uma breve pesquisa de campo com análise dos processos da 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná referente aos crimes de trânsito nos anos de 2016/2017, a coleta de dados referentes a ocorrências relacionadas ao trânsito junto a Polícia Civil de Ji-Paraná no ano de 2017 e dados estatísticos em sites oficiais. Os temas abordados para que se pudesse chegar aos resultados foram: a evolução da legislação de trânsito no Brasil; as penas; conceito de penas, a evolução histórica das penas, as penas no Brasil; crimes de trânsito no mundo, no Brasil, em Rondônia, e em Ji-Paraná; as penas alternativas, a suspensão condicional do processo, a atuação da 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito em Ji-Paraná, os números que a Vara detém, bem como o percentual dos processos em que os infratores receberam o benefício da suspensão condicional. Os resultados alcançados demonstraram que a aplicação de penas alternativas e da suspensão condicional do processo são bastante relevantes em relação aos delitos de trânsito.

PALAVRAS CHAVE: Aplicabilidade, Penas alternativas, Suspensão condicional, Crimes de trânsito, Ji-Paraná.

ABSTRACT

MARTINELLI, Rafael. **A APLICABILIDADE DAS PENAS ALTERNATIVAS E DA SUSPENSÃO CONDICIONAL DO PROCESSO NOS CRIMES DE TRÂNSITO EM JI-PARANÁ-RO.** 2018. 75 p. Monografia. Escola da Magistratura do Estado de Rondônia (EMERON), 2018.

The present work has the purpose of analyzing the applicability of the alternative penalties and the conditional suspension of the process in the traffic crimes in Ji-Paraná, municipality of the State of Rondônia, located in the Amazon, demonstrating the treatment established in the current legislation and the provisions for the correct use of such measures. In order to reach the objectives of the research, the method used was the deductive method, through bibliographical, legislative and jurisprudential research, as well as a brief field research with analysis of the processes of the 3rd Criminal Court and Traffic Offenses of the Ji-Paraná, referring to traffic crimes in the years 2016/2017, the collection of data related to traffic-related occurrences with the Civil Police of Ji-Paraná in 2017 and statistical data on official websites. The topics addressed in order to reach the results were: the evolution of traffic legislation in Brazil; the feathers; concept of penalties, historical evolution of penalties, penalties in Brazil; crimes of traffic in the world, in Brazil, in Rondônia, and in Ji-Paraná; the alternative penalties, the conditional suspension of the process, the performance of the 3rd Criminal Court and Traffic Offenses in Ji-Paraná, the numbers that Vara holds, as well as the percentage of cases in which violators received the conditional suspension benefit. The results obtained showed that the application of alternative penalties and the conditional suspension of the process are very relevant in relation to traffic offenses.

KEYWORDS: Applicability, Alternative penalties, Conditional suspension, Traffic crimes, Ji-Paraná.

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	10
LISTA DE SIGLAS	11
LISTA DE GRÁFICOS.....	12
INTRODUÇÃO	13
1. CAPÍTULO I – A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E DAS PENAS	16
1.1 Legislação de trânsito no Brasil: evolução histórica	16
1.2 Evolução histórica da pena	18
1.3 As penas no sistema jurídico brasileiro	22
1.1.1 Espécies de pena.....	24
1.1.1.1 Privativa de liberdade	24
1.1.1.1.1 Regime fechado	26
1.1.1.1.2 Regime semiaberto	27
1.1.1.1.3 Regime aberto	28
1.1.1.2 Restritiva de direito.....	28
1.1.1.3 Pecuniária ou multa.....	30
2. CAPÍTULO II – TRÂNSITO: ANÁLISE GERAL E CRIMINAL.....	32
2.1 O trânsito no mundo	32
2.2 O trânsito no Brasil	37
2.3 O trânsito em Rondônia.....	42
2.4 O trânsito em Ji-Paraná.....	45
3. CAPÍTULO III – AS PENAS ALTERNATIVAS E A SUSPENSÃO CONDICIONAL DO PROCESSO NOS CRIMES DE TRÂNSITO EM JI-PARANÁ	49
3.1 Penas alternativas: conceito e aplicabilidade	51
3.2 Suspensão condicional do processo: conceito e aplicabilidade	60
3.3 Dados sobre ocorrências e ações de trânsito em Ji-Paraná	64
CONSIDERAÇÕES FINAIS	69
REFERÊNCIAS.....	72

LISTA DE SIGLAS

ABS - *Anti-lock Braking System*
ADIN - Ação Direta de Inconstitucionalidade
CEPA - Central de Execução de Penas Alternativas
CF - Constituição Federal
CNH - Carteira Nacional de Habilitação
CNJ - Conselho Nacional de Justiça
CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito
CPB - Código Penal Brasileiro
CPP - Código de Processo Penal
CRLVe - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo Eletrônico
CTB - Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS - Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito (Rondônia)
DPVAT - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
DUDH - Declaração Universal dos Direitos Humanos
EMERON - Escola da Magistratura do Estado de Rondônia
FunPen - Fundo Penitenciário Nacional
GARRA – Grupo de Apoio, Resgate e Restauração de Alcoólicos
HC - *Habeas Corpus*
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
JECRIM - Juizado Especial Criminal
LC - Lei Complementar
LCP - Lei de Contravenções Penais
LEP - Lei de Execuções Penais
MP - Ministério Público
OMS - Organização Mundial da Saúde
ONU - Organização das Nações Unidas
PCRO - Polícia Civil do Estado de Rondônia
PJE - Processo Judicial Eletrônico
RO - Rondônia
SAP - Sistema de Automação de Processos
SESDEC - Secretaria de Estado da Segurança, Defesa e Cidadania
SIM - Sistema de Informação sobre Mortalidade
STF - Supremo Tribunal Federal
SUS - Sistema Único de Saúde
TJ-MG - Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais
TJ-MS - Tribunal de Justiça do Estado de Mato Grosso do Sul
TJ-RO - Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia
UF - Unidade da Federação
UNISP - Unidade Integrada de Segurança Pública
VCR - Vara Criminal

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Mortes no trânsito mundial – Organização Mundial da Saúde.....	34
Gráfico 2 – Mortalidade em acidentes de trânsito – Ministério da Saúde.....	39
Gráfico 3 – Frota em Rondônia – DETRAN/RO	43
Gráfico 4 – Mortalidade no trânsito em Rondônia – DETRAN/RO	44
Gráfico 5- Frota de veículos em Ji-Paraná – DETRAN/RO	46
Gráfico 6 – Vítimas Fatais em Ji-Paraná – DETRAN/RO.....	47
Gráfico 7 – Ocorrências de trânsito em Ji-Paraná – PC/RO	65
Gráfico 8 – Processos distribuídos em 2017 – SAP/3 ^a VCR/JPR	67

INTRODUÇÃO

O trânsito ou ato de transitar é uma atividade que acompanha o ser humano desde os primórdios. Os primeiros humanos já transitavam de um lugar para outro em busca de comida e abrigo. Com o passar das eras o ato de transitar acompanhou a evolução da humanidade até chegar a complexidade da contemporaneidade com diversos tipos de veículos indo e vindo freneticamente de todas as direções possíveis.

Neste trabalho, no primeiro capítulo, será apresentada uma breve revisão bibliográfica da evolução da legislação de trânsito no Brasil indicando as principais leis que ajudaram a formar a legislação atual, fazendo-se alguns pequenos e relevantes apontamentos sobre cada momento de sua construção. Note que a primeira legislação de trânsito de âmbito nacional se deu em 1910, com o Decreto nº 8.324, evoluindo até chegar ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) atual, que foi editado em 1997.

Também será feita uma revisão histórica sobre a pena apontando alguns de seus momentos mais relevantes e como ela evoluiu até chegar aos dias atuais, tendo por base os ensinamentos de autores como Beccaria, Greco, Masson e outros. Serão apontados os tipos de penas existentes no Brasil, buscando definir, mesmo que de forma sucinta, cada um deles, além de apresentar as penas vedadas por nossa Constituição. Deve-se mencionar que por se tratar de um tema bastante extenso, objetivou-se priorizar os pontos mais relevantes para que se pudesse atingir os objetivos deste estudo.

Será realizada, no segundo capítulo, uma análise dos delitos de trânsito no mundo, fazendo-se uma comparação entre a situação brasileira e de outros países que tenham população e condições semelhantes, a exemplo dos Estados Unidos, Japão e Rússia. Para atingir tal finalidade o estudo foi baseado em dados coletados por organismos internacionais como a Organização Mundial da Saúde (OMS) e por órgãos oficiais de governo, disponíveis em páginas oficiais da internet.

Ainda serão analisados dados referentes a crimes trânsito ocorridos no Estado de Rondônia, através das informações disponibilizadas pelo Departamento

Estadual de Trânsito (DETRAN) e dados referentes a cidade de Ji-Paraná, coletados junto a Polícia Civil e a Vara Especializada em Delitos de Trânsito (3^a Vara Criminal).

Dentre os tipos de penas, no terceiro capítulo, será dado maior destaque as penas pecuniárias que são aquelas, como o próprio nome diz, aplicadas sob a forma de prestação em pecúnia (valor em dinheiro), sendo restritivas de direitos em substituição às privativas de liberdade, ou sob a forma de multa, que podem ser aplicadas cumulativamente com uma pena privativa de liberdade.

Outro ponto relevante, que será discutido no mesmo capítulo, diz respeito a Suspensão Condicional do Processo, sendo apontada a sua definição, a sua fundamentação legal, os requisitos para seu oferecimento e a sua aplicação aos infratores que cometem algum tipo de delito de trânsito.

Mencione-se que os temas acima elencados foram selecionados com o objetivo de atender ao disposto no Regimento do Curso de Especialização em Direito para a Carreira da Magistratura em Ji-Paraná o qual orienta que o Trabalho de Conclusão de Curso deve problematizar aspectos do cotidiano do Poder Judiciário e propor inovações, mudanças ou melhorias de alguma prática jurisdicional, de gestão ou administrativa, o que será feito no capítulo terceiro.

Dito isto, frise-se que um dos objetivos deste trabalho é verificar, mesmo que de forma abreviada, se a aplicação das penas pecuniárias nos crimes de trânsito na cidade de Ji-Paraná-RO, apresenta algum impacto social positivo, levando em conta a legislação especializada, a opinião de juristas e estudiosos do direito, os dados coletados pelos diversos órgãos públicos e a jurisprudência.

Ao mesmo tempo um segundo objetivo está relacionado a avaliação da pertinência da aplicação da Suspensão Condicional do Processo em relação aos crimes de trânsito, nesse caso, serão levados em conta apenas os dados coletados junto a Vara Especializada em Delitos de Trânsito (3^a Vara Criminal) da Comarca de Ji-Paraná no ano de 2017.

Deve-se deixar claro que o presente trabalho não tem a intenção ou a pretensão de esgotar o assunto, mesmo porque trata-se de um tema bastante complexo e necessitaria anos de estudos para chegar a um resultado mais conclusivo e satisfatório.

Busca-se aqui levantar, mesmo que de forma breve, uma indagação em relação ao fator positivo da substituição das penas privativas de liberdades por penas (pecuniárias) que pesem no bolso do infrator reincidente, ao mesmo tempo que, por meio da suspensão condicional do processo, possibilitar uma segunda chance para que o infrator não reincidente possa corrigir um erro e manter o nome livre de restrições junto a justiça criminal.

1. CAPÍTULO I – A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E DAS PENAS

O objetivo deste capítulo é discorrer sobre a evolução histórica da legislação de trânsito no Brasil, delineando o caminho percorrido até chegar no atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Optou-se por iniciar essa evolução direto na legislação brasileira, sem apurar a legislação mundial para não deixar o trabalho mais extenso, vez que essa abordagem não traria maiores benefícios para o que se pretende demonstrar com o trabalho.

Também será apresentado um breve estudo sobre a evolução histórica da pena, partindo das suas origens até chegar a atualidade, vez que se mostra relevante para o estudo. Para isso, a pesquisa baseou-se nos ensinamentos de autores históricos como Beccaria, e autores contemporâneos como Greco, Masson, Nucci entre outros.

1.1 Legislação de trânsito no Brasil: evolução histórica

O trânsito do Brasil tal qual é conhecido nos dias atuais mostra-se bastante caótico e complexo, muito diferente do que acontecia no início do século XX. Hoje é bastante grande o número de veículos que trafegam pelas ruas, avenidas e rodovias espalhadas pelas cidades e estados do território brasileiro. Para regular todas as relações oriundas das atividades desenvolvidas no trânsito foi necessário construir uma legislação que atendesse as diversas minúcias dessas relações.

A primeira lei a regular o trânsito brasileiro foi editada em 27 de Outubro de 1910, treze anos após a chegada do primeiro carro ao Brasil, sendo o Decreto nº 8.324 que tinha trinta e nove artigos e pelo qual se aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis, conforme texto original BRASIL, Departamento Nacional de Trânsito, 2010 em seus artigos 01, 21, 22 e 23, dentre outras prescrições estabelecia:

Art. 1º. As empresas ou particulares, que organizarem o serviço de transporte de passageiros e cargas, por meio de automóveis industriais; entre dois ou mais Estados da União, ou ainda mesmo dentro de um só Estado, será concedida uma subvenção kilométrica

nunca excedente de quatro contos de réis por kilometro de estrada construída, nos termos deste regulamento.

Art. 21. O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo, devendo diminuir a marcha ou mesmo pará o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de accidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstáculos, não se possa extender á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.

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

Art. 23. A approximação dos automóveis deverá ser anunciada á distancia por uma buzina ou trompa. (BRASIL, 2010, pág.17;20) (sic)

Em 1928 uma nova legislação nacional buscava colocar ordem no trânsito. O Decreto nº 18.323 regulamentou no país diversos pontos definidos pela Convenção de Paris, da qual o Brasil foi signatário. Entre outras coisas foi determinado o lado de circulação na via, a instalação de placas com números para identificar os veículos e as ruas ganharam sinalização. A legislação também previa a "polícia das estradas", que pode ser entendido como o embrião da Polícia Rodoviária.

Após o Decreto nº 18.323 o Brasil teve quatro Códigos de Trânsito, sendo dois deles editados em 1941, um em 1966 e o último em 1997, que continua em vigor. Também foram editadas aproximadamente mil resoluções pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão que foi criado no primeiro código. Toda a informação referente a legislação de trânsito foi reunida pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) no livro "100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil", que serve de base para a formulação de uma parte do presente capítulo.

A primeira resolução do Contran foi editada em 29 de dezembro de 1941, e tinha a seguinte redação: "Autoriza as autoridades de trânsito a regularem os casos em que deva ser proibida a passagem de ônibus à frente de outro em movimento". (BRASIL, pág.25). Já a atual série conta com 720 resoluções e teve início em 23 de janeiro de 1998, após a aprovação da Lei nº 9.503 que se deu em 23 de setembro de 1997. Cita-se aqui a resolução nº 720 que tem a seguinte redação: "Institui o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo Eletrônico (CRLVe)" (<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>).

Analizando a evolução histórica da legislação de trânsito percebe-se que ela foi ampliando seu leque de temas a regular. A medida que a frota de veículos foi

aumentando mostrou-se necessário produzir leis e regulamentos que acompanhasssem tal evolução. Note-se que a primeira lei de trânsito tinha apenas trinta e nove artigos, por outro lado, o CTB atual possui trezentos e quarenta e um artigos, sem contar as resoluções do Contran, já mencionadas no parágrafo anterior.

1.2 Evolução histórica da pena

A legislação de trânsito veda a prática de determinadas condutas, caso uma pessoa venha a transgredir a lei ele sofrerá algum tipo de punição. Pode-se citar o exemplo do indivíduo que conduz veículo sob a influência de álcool que poderá ser condenado a pena de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Nesse momento será feita uma abordagem definindo as características, previsões e evolução das penas. O professor Masson preceitua que:

Pena é a reação que uma comunidade politicamente organizada opõe a um fato que viola uma das normas fundamentais da sua estrutura e, assim, é definido na lei como crime.

[...]Destarte, pena é a espécie de sanção penal consistente na privação ou restrição de determinados bens jurídicos do condenado, aplicada pelo Estado em decorrência do cometimento de uma infração penal, com as finalidades de castigar seu responsável, readaptá-lo ao convívio em sociedade e, mediante a intimidação endereçada à sociedade, evitar a prática de novos crimes ou contravenções penais. (2017, p. 612).

Por sua vez, França e Ebaid apresentam o seguinte conceito para definir o que viria a ser a pena:

O conceito de pena é modernamente definido como consequência jurídica arbitrada pelo Estado, que implica na diminuição de bens jurídicos ao autor da qual é imputado os fatos descritos na lei como crimes. Vários autores definem de maneira interessante, cada qual sob uma ótica [...] (2016, p. 594).

Interessante comentar alguns aspectos e fatores importantes no tocante às penas e a suas espécies. Percebe-se que a necessidade de organização social em uma época remota fez com que surgissem os primeiros contratos sociais pelos quais estabeleceram-se meios, ainda que bastante primitivos, para alcançar tal organização.

Em síntese, pode-se dizer que a ideia central era alcançar um dos bens mais preciosos da humanidade, a liberdade, com um mínimo de temor, que por sua vez se originava na insegurança. Beccaria traz uma boa explicação sobre a jornada em busca do equilíbrio entre liberdade e segurança conforme pode-se extrair de sua obra:

Cansados de só viver no meio de temores e de encontrar inimigos por toda parte, fatigados de uma liberdade que a incerteza de conservá-la tornava inútil, sacrificaram uma parte dela para gozar do resto com mais segurança. A soma de todas essas porções de liberdade, sacrificadas assim ao bem geral, formou a soberania da nação; e aquele que foi encarregado pelas leis do depósito das liberdades e dos cuidados da administração foi proclamado o soberano do povo. (1764, p. 9).

Do texto, redigido em 1764, fica evidente a forte ligação existente entre as penas e o poder estatal, tal qual ocorre nos dias atuais. Todavia, esse processo de aplicação, previsão, adequação das penas para as ações que não fossem condizentes com a liberdade humana estava apenas começando. Com o tempo, diversas formas de sanções penais foram utilizadas, bem como muitas delas deixaram de existir.

França e Ebaid apresentam uma explanação sobre o estudo histórico e a forma como se dava a aplicação das penas. Segundo os autores:

No primeiro momento surge a vingança privada, no período mais primitivo da história da pena. Nesta fase prevalecia o mais forte e não guardava qualquer medida com a pessoa do criminoso ou com o crime cometido, o agente ficava sujeito ao ofendido, que definia a extensão e forma de execução da pena. A pena geralmente era mais violenta e chegava a ultrapassar de longe a pessoa do infrator podendo se concentrar na sua família, ou até mesmo na sua tribo, causando a dizimação desta. Esse período de total desproporção teve uma evolução com o fim de equilibrar a dosimetria da pena com a criação da Pena do Talião, e depois a composição, o “olho por olho, dente por dente”, mas esta evolução também gerava absurdos. Assim como no código de Hamurábi, a retribuição na mesma medida trazia seus absurdos, a diferença aqui era com relação a alguns crimes horrendos, que poderiam ser reparados pecuniariamente, com o infrator indenizando a vítima pelo mal causado. (2016, p. 595).

Percebe-se que as penas ou sanções, sempre estiveram presentes no cotidiano humano como uma forma de contraprestação a uma prática considerada incorreta ou ilegal. Pode-se mencionar as doutrinas religiosas, que apresentam ensinamentos baseados nos textos bíblicos, onde é possível encontrar menções a punições aplicadas por Deus ao povo em razão de indicadas transgressões a “lei divina”.

Nesse sentido é a lição de Greco o qual explica que:

Assim, várias legislações surgiram, ao longo da existência da raça humana, com a finalidade de esclarecer as penalidades cominadas a cada infração por elas previstas, a exemplo das leis dos hebreus, conhecidas por Deus a Moisés durante o período no qual permaneceram no deserto à espera da terra prometida, bem como os códigos de Hamurabi e de Manu. (2016, p. 583).

Dos registros históricos acerca das penas, fica claro que por muito tempo elas possuíam características relacionadas basicamente ao castigo corporal, caracterizando-se pela prática de tortura, sendo que a noção atual de dignidade da pessoa humana era inexistente ou se havia algum esboço não era aplicada.

Nos tempos antigos a figura sobrenatural, entendida como algum tipo de divindade, sempre esteve presente para que as sanções pudessem ser justificadas. A ideia era de que havia alguma instituição superior, com interesses e poderes maiores, que poderia exercer o poder de punir. Se naquele tempo os deuses justificavam as punições, nos dias atuais esse papel é exercido pelo Estado.

As lições de Caldeira são nesse sentido:

Dessa forma, a pena possuía uma dupla finalidade: (a) eliminar aquele que se tornara um inimigo da comunidade e de seus Deuses e forças mágicas, (b) evitar o contágio pela mácula de que se contaminara o agente e as reações vingadoras dos seres sobrenaturais. Neste sentido, a pena já começa a ganhar os contornos de retribuição, uma vez que, após a expulsão do indivíduo do corpo social, ele perdia a proteção do grupo ao qual pertencia, podendo ser agredido por qualquer pessoa. Aplicava-se a sanção como fruto da liberação do grupo social da ira dos deuses em face da infração cometida, quando a repremenda consistia, como regra, na expulsão do agente da comunidade, expondo-o à própria sorte. Acreditava-se nas forças sobrenaturais – que, por vezes, não passavam de fenômenos da natureza – razão pela qual, quando a punição era concretizada, imaginava o povo primitivo que poderia acalmar os deuses. Por outro lado, caso não houvesse sanção, acreditava-se que a ira dos deuses atingiria a todo o grupo. (2009, p. 6).

A medida em que as sociedades humanas foram evoluindo, em um certo momento da história eclodiu uma ideia de pena ligada não mais a punição como vingança mas como correção do indivíduo. Assim, a pena deixa de ter um caráter de mera vingança e passa a ser pensada como meio de correção do infrator. Com isso, surge a pena privativa de liberdade que é considerada por muitos como a mais simbólica e representativa espécie de pena que perdura até os dias de hoje.

Caldeira leciona ainda que:

Surge, então, a privação da liberdade como pena: a prisão eclesiástica, que tinha por finalidade fazer com que o recluso, meditasse, refletisse e aprendesse da infração cometida. Cárcere como penitência e meditação, originando a palavra “penitenciária”. Essa foi a grande contribuição deste período da história para a teoria da pena. (2009, p. 255).

A ideia de excluir o infrator do convívio social ou comunitário, como foi anteriormente apresentado, assemelha-se bastante com a forma de pena privativa de liberdade atualmente existentes, embora existam diferenças e cuidados que antes não haviam, como limite de tempo para cumprimento de pena e vedação a tratamentos cruéis.

A medida que a sociedade e o Direito foram sendo modificados as características punitivas também foram se alterando, surgindo novos posicionamentos filosóficos, políticos e jurídicos que impactaram no modo de aplicação das sanções aos transgressores das leis.

Seguindo nesta linha de abordagem sobre a evolução histórica da pena, Lopes Júnior preceitua que:

[...] pode-se resumir a evolução da pena da seguinte forma: inicialmente a reação era eminentemente coletiva e orientada contra o membro que havia transgredido a convivência social. A reação social é, na sua origem, basicamente religiosa, e só de modo paulatino se transforma em civil. O principal é que nessa época existia uma vingança coletiva que não pode ser considerada como pena, pois vingança e pena são dois fenômenos distintos. A vingança implica liberdade, força e disposições individuais; a pena a existência de um poder organizado. (2016, p. 25).

Também trazendo um entendimento sobre as características da pena, em especial as aplicadas no século XVIII, Greco apresenta o seguinte:

Verifica-se que desde a Antiguidade até, basicamente, o século XVIII as penas tinham uma característica extremamente afeitiva, uma vez que o corpo do agente é que pagava pelo mal por ele praticado. O período iluminista, principalmente no século XVIII, foi um marco inicial para uma mudança de mentalidade no que dizia respeito à cominação das penas. Por intermédio das ideias de Beccaria, em sua obra intitulada *Dos Delitos e Das Penas*, publicada em 1764, começou-se a ecoar a voz da indignação com relação a como os seres humanos estavam sendo tratados pelos seus próprios semelhantes, sob a falsa bandeira da legalidade. (2016, p. 583).

Masson defende que o Estado passou a preocupar-se sobre o modo como as penas estavam sendo aplicadas e quais as suas proporções, em virtude da evolução e da maneira de pensar da humanidade que em dado momento passou a refletir como deveriam ser tais penas quando aplicadas aos seres humanos:

A pena deve, simultaneamente, castigar o condenado pelo mal praticado e evitar a prática de novos crimes, tanto em relação ao criminoso como no tocante à sociedade. [...] A pena assume um tríplice aspecto: retribuição, prevenção geral e prevenção especial.

Foi a teoria acolhida pelo art. 59, caput, do Código Penal, quando dispõe que a pena será estabelecida pelo juiz “conforme seja necessário e suficiente para a reprovação e prevenção do crime”[...]. (2017, p. 618).

Ainda seguindo os ensinamentos de Masson, pode-se afirmar que a evolução no modo de pensar as penas influenciou de maneira decisiva na exigência de uma função social da pena. Nesse sentido o autor preceitua que:

Não basta a retribuição pura e simples, pois, nada obstante à finalidade mista acolhida pelo sistema penal brasileiro, a crise do sistema prisional transforma a pena em castigo e nada mais. A pena deve atender aos anseios da sociedade, consistentes na tutela dos bens jurídicos indispensáveis para a manutenção e o desenvolvimento do indivíduo e da coletividade, pois só assim será legítima e aceita por todos em um Estado Democrático de Direito, combatendo a impunidade e recuperando os condenados para o convívio social. (2017, p. 621).

Todavia, ainda existe polêmica em relação a função de ressocialização da pena. Apesar de não ser possível dizer que seja algo tão complexo, percebe-se que a maior dificuldade de compreensão por parte do chamado homem médio está relacionada a eficácia prática da aplicação da pena. Contudo é necessário lembrar que os problemas surgidos das práticas dos diversos crimes vão além das respostas que as forças de segurança pública e podem dar, esbarrando em outros campos como o da educação, da cultura e da saúde.

1.3 As penas no sistema jurídico brasileiro

Por ser entendido como tema bastante relevante para o sistema brasileiro, a própria Constituição Federal de 1988 traz em seu texto alguns tipos de penas. O motivo desta preocupação seria colocar limites suficientes ao legislador infraconstitucional visando à preservação da dignidade da pessoa humana, evitando excessos e assim, servindo como base e fundamento da legislação infraconstitucional.

A regulação das bases para a formulação da legislação penal, mais especificamente no que tange às penas, está no artigo 5º, inciso XLVII, da Constituição Federal, a saber:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

- [...]XLVII – não haverá penas:
- a) De morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
 - b) De caráter perpétuo;
 - c) De trabalhos forçados;
 - d) De banimento;
 - e) Cruéis; (BRASIL, 1988).

Nota-se pela redação acima colacionada que a constituição vedou espécies de penas que atingem e ferem de forma direta a dignidade da pessoa humana, não permitindo que sejam editas leis que tragam penas cruéis, de caráter perpétuo, de banimento, de trabalhos forçados e de morte, neste caso faz-se a ressalva em relação aos casos de guerra declarada. Com isso o constituinte demonstrou sua intenção de que as penas não fossem meramente punitivas, mas tivessem também um caráter de ressocialização e reintegração social do infrator.

Existem juristas como Vieira que tratam das penas privativas de liberdade e restritivas de direito da seguinte forma:

No ordenamento brasileiro temos as penas privativas de liberdade e as restritivas de direito. A pena de morte (salvo em caso de guerra declarada), a pena perpétua, a de trabalhos forçados, a de banimento e as cruéis são expressamente proibidas pela nossa Constituição Federal. Eis que nesse ponto surge uma discussão polêmica a respeito dessa proibição, encorajada por pessoas que se mostram favoráveis ao agravamento das penas no Brasil tomando como justificativa de tal medida os atuais acontecimentos envolvendo a segurança pública que assola o País. No entanto não há de se falar em alterações ao artigo relativo aos direitos e garantias individuais, pois dessa maneira estariam ferindo um dos princípios mais valiosos do nosso ordenamento jurídico, o princípio da dignidade humana. (VIEIRA, 2008).

Apesar das vozes que defendem o agravamento das penas, percebe-se que a Constituição criou dispositivos para garantir que não se faça alteração. Além disso, tendo por base o princípio da dignidade da pessoa humana, não se pode admitir que se criem leis que propiciem retrocessos.

1.1.1 Espécies de pena

A pena privativa de liberdade, ao contrário do que pensa a grande maioria das pessoas, muito em razão do contexto histórico e cultural, não é a única existente no direito criminal. Além dela existem diversas outras formas de punição de que se vale o Estado, a exemplo da pena de multa e das penas de prestação de serviços, entre outras.

Como dito no parágrafo anterior, não existe apenas uma forma de pena. A pena privativa de liberdade é uma das formas, sendo que as demais espécies de pena existentes têm relação com os princípios do direito penal, podendo ser citados os princípios da individualização da pena e o da proporcionalidade.

Ao analisar o artigo 5º, inciso XLVI da Constituição Federal, nota-se a preocupação do legislador constituinte com a maneira como o Estado passaria a punir os transgressores das leis, sendo que as espécies de penas foram incluídas como cláusula pétrea. A saber:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]XLVI – a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

- a) privação ou restrição da liberdade;
- b) perda de bens;
- c) multa;
- d) prestação social alternativa;
- e) suspensão ou interdição de direitos; (BRASIL, 1988).

Dito isto, note-se que as espécies de penas são as privativas de liberdade, restritivas de direito e de multa, conforme abordado nos próximos tópicos.

1.1.1.1 Privativa de liberdade

A pena privativa de liberdade, de acordo com Masson (2017, p. 635), pode ser entendida como a suspensão temporária do direito de locomoção da pessoa condenada.

Necessário refletir que, ao menos na teoria, não se pode falar em pena que restrinja a liberdade com o intuito exclusivamente punitivo, no qual a ideia seria de fazer com que o transgressor da lei “sofresse” por seu ato. Assim sendo, a pena privativa não tem por meta apenas retirar o indivíduo do meio social, mas possui também o objetivo de reeducar e tornar o criminoso apto a estar novamente ao convívio social.

O entendimento de Nucci é nesse mesmo sentido, a saber:

O objetivo da pena, fundamentalmente, é reeducar a pessoa humana que, cedo ou tarde, voltará ao convívio social [...]. Deve o merecimento ser apurado no caso concreto, contando, em alguns casos, com a avaliação da comissão técnica de classificação (composta pelo diretor de presídio, dois chefes de serviço, um psiquiatra, um psicólogo e um assistente social), conhecedora do processo de individualização da execução penal [...]. (2016, p. 356).

Os autores Estefam e Gonçalves defendem que o Código Penal Brasileiro prevê duas espécies de penas privativas de liberdade:

No Código Penal, as modalidades de pena que privam o condenado de seu direito de ir e vir subdividem-se em reclusão e detenção. A reclusão é prevista para as infrações previstas para as infrações consideradas mais graves pelo legislador, como, por exemplo, homicídio, lesão grave, furto, roubo, estelionato, apropriação indébita, receptação, estupro, quadrilha, falsificação de documento, peculato, concussão, corrupção passiva e ativa, denúncia caluniosa, falso testemunho, tráfico de drogas, torturas etc. Já a detenção costuma ser prevista em infrações de menor gravidade, como, por exemplo, nas lesões corporais leves, nos crimes contra a honra, constrangimento ilegal, ameaça, violação de domicílio, dano, apropriação de coisa achada, ato obsceno, prevaricação, desobediência, desacato, comunicação falsa de crime, autoacusação falsa etc. (2012, p. 542).

Outro autor que trata da pena privativa de liberdade, é Greco, que apresenta a seguinte lição:

A pena privativa de liberdade vem prevista no preceito secundário de cada tipo penal incriminador, servindo à sua individualização, que permitirá a aferição da proporcionalidade entre a sanção que é cominada em comparação com o bem jurídico por ele protegido. (2016, p. 593).

A constituição faz previsão das penas privativas de liberdade, mas também limita a um tempo determinado a execução dessa espécie de pena. Nos termos do artigo 5º, inciso XLVII, alínea “b” da carta constitucional, nenhuma pena por prática de crime terá caráter perpétuo e ninguém poderá permanecer encarcerado por mais de trinta anos. Já no caso das contravenções penais, as penas privativas de

liberdade terão duração máxima de cinco anos, conforme art. 10 da Lei 3.688/1941 (Lei de Contravenções Penais).

1.1.1.1.1 Regime fechado

Dentre os regimes de cumprimento de pena o fechado é considerado o mais duro e rigoroso, devendo a sua execução se dar em uma penitenciária. Masson ressalta que:

Pelo sistema legislativo, o condenado deve ser alojado em cela individual, que conterá dormitório, aparelho sanitário e lavatório. Cada unidade celular depende dos seguintes requisitos básicos: a) salubridade do ambiente pela concorrência dos fatores de aeração, insolação e condicionamento térmico adequado à existência humana; e b) área mínima de seis metros quadrados (LEP, art. 88). (2017, p. 682).

Com isso, o legislador mostrou preocupação de que o apenado tivesse um mínimo necessário para sobreviver, uma vez que o regime fechado é extremamente limitado no que tange a realização de trabalho externo.

O mesmo autor ainda assevera que:

O condenado fica sujeito a trabalho no período diurno e a isolamento durante o repouso noturno. É o que se convencionou chamar de “período de silêncio”. O trabalho será em comum dentro do estabelecimento, na conformidade das aptidões ou ocupações anteriores do condenado, desde que compatíveis com a execução da pena. [...]

O Código Penal somente admite o trabalho externo em serviços ou obras públicas (art. 34, §3º). Porém, o art. 36, caput, da Lei de Execução Penal é mais amplo, abrindo espaço ao labor extramuros também em entidades particulares: “O trabalho externo será admissível para os presos em regime fechado somente em serviço ou obras públicas realizadas por órgãos da Administração Direta ou Indireta, ou entidades privadas, desde que tomadas as cautelas contra a fuga e em favor da disciplina”. (2017, p. 683).

Em relação a pena privativa de liberdade há grande discussão no Brasil sobre o cumprimento provisório de pena. Em síntese, entende-se que seria começar a cumprir eventual pena privativa de liberdade antes mesmo do trânsito em julgado de decisão condenatória. O ponto central da questão estaria na presunção de inocência, que encontra previsão no art. 5º, LVII da Constituição Federal, e também na Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948.

Sobre esse assunto, Masson apresenta a seguinte conclusão:

A discussão sobre eventual inconstitucionalidade da execução antecipada da pena não existe em nenhum outro país. Não há regime democrático que repute tal instituto como incompatível com qualquer direito fundamental, notadamente a presunção de inocência (ou de não Culpabilidade).

A propósito, no julgamento pelo STF do HC 85.866/RJ, a então Ministra Ellen Gracie incisivamente destacou: “Em país nenhum do mundo, depois de observado o duplo grau de jurisdição, a execução de uma condenação fica suspensa, aguardando o referendo da Corte Suprema. Aqui não pode ser diferente. (2017, p. 670).

Nota-se que entendimento de Masson é no mesmo sentido do que vem aplicando o STF no sentido da possibilidade da execução antecipada da pena.

1.1.1.1.2 Regime semiaberto

O condenado pode cumprir pena privativa de liberdade no regime semiaberto. Pode ocorrer condenação que determine o início de cumprimento já no semiaberto, ou, no caso de cumprimento em regime inicial fechado, o condenado ser beneficiado com a progressão, passando a cumprir em regime semiaberto.

A previsão do regime semiaberto encontra-se no artigo 35 do Código Penal Brasileiro:

Art. 35 – Aplica-se a norma do art. 34 deste Código, caput, ao condenado que inicie o cumprimento da pena em regime semi-aberto.

§1º - O condenado fica sujeito a trabalho em comum durante o período diurno, em colônia agrícola, industrial ou estabelecimento similar.

§2º - O trabalho externo é admissível, bem como a frequência a cursos supletivos profissionalizantes, de instrução de segundo grau ou superior. (BRASIL, 1984).

É fato notório que o sistema prisional brasileiro não possui, via de regra, condições para o estrito cumprimento do que prescrevem o Código Penal e a Lei de Execução Penal. Em razão disto Nucci menciona que:

Segundo a lei, o trabalho externo é admissível, em caráter excepcional. As saídas temporárias, sem fiscalização direta, somente poderão ser feitas para frequência a curso supletivo profissionalizante ou de instrução do segundo grau ou superior, na Comarca do Juízo da Execução (art. 122, LEP). (2016, p. 371).

Assim, resta claro que no regime semiaberto existe a possibilidade de saídas temporárias e trabalhos externos, diferente do que ocorre no regime fechado.

1.1.1.1.3 Regime aberto

O terceiro e último regime de cumprimento de pena é o aberto. Trata-se da última fase da progressão da pena, não havendo tanto rigor quanto ocorre nos regimes semiaberto e fechado.

Ocorre desta forma porque o regime aberto é baseado na autodisciplina e responsabilidade do condenado, que, caso tenha sido condenado a pena em regime inicial fechado, já passou pelos outros dois regimes mais rigorosos, e tem nesse momento a oportunidade de demonstrar que está pronto para ser reintegrado a sociedade. O Código Penal Brasileiro traz a seguinte definição:

Art. 36 – O regime aberto baseia-se na autodisciplina e senso de responsabilidade do condenado.
 §1º - O condenado deverá, fora do estabelecimento e sem vigilância, trabalhar, frequentar curso ou exercer outra atividade autorizada, permanecendo recolhido durante o período noturno e nos dias de folga. (BRASIL, 1984)

Ao discorrer sobre o local de cumprimento da pena, em relação ao regime aberto, Nucci explica que:

A casa do albergado deve ser um prédio situado em centro urbano, sem obstáculos físicos para evitar fuga, com aposentos para os presos e local adequado para cursos e palestras (arts. 93 a 95, LEP). Infelizmente, tendo em vista a inexistência de casas do albergado em muitas Comarcas, consolidou-se a utilização do regime de prisão albergue domiciliar [...], originalmente destinada a condenados maiores de 70 anos, condenados acometidos de doença grave, sentenciadas com filho menor ou deficiente físico ou mental e condenada gestante (art. 117, LEP). (2016, p. 371).

Pelo que foi dito, nota-se que a própria lei denota que o regime aberto teria a finalidade de preparar o condenado para o convívio em sociedade de forma mais próxima, abrindo a ele um leque de possibilidades, com responsabilidade e disciplina, mas atrelado a necessidade de aplicação de uma sanção penal.

1.1.1.2 Restritiva de direito

A pena restritiva de direito é uma espécie de pena que surgiu para criar alternativas às privativas de liberdade. Em muitos casos, privar a liberdade do

indivíduo se demonstrava uma contraprestação maior do que o dano que o mesmo causou a um bem jurídico tutelado. Além disso, evidencia-se que a aplicação de medidas desta monta contribuem para desafogar o sistema prisional pátrio que tem graves problemas estruturais principalmente a questão da superlotação.

Masson discorre sobre as penas restritivas de direito da seguinte maneira:

As penas restritivas de direito são também chamadas de “penas alternativas”, pois têm o propósito de evitar a desnecessária imposição da pena privativa de liberdade nas situações expressamente indicadas em lei, relativas a indivíduos dotados de condições pessoais favoráveis e envolvidos na prática de infrações penais de reduzida gravidade. Busca-se a fuga da pena privativa de liberdade, reservada exclusivamente para situações excepcionais, aplicando-se em seu lugar a restrição de um ou mais direitos do condenado. (2017, p. 793).

Revisando a jurisprudência, pode-se encontrar julgados importantes que versam sobre o assunto, inclusive no âmbito do Supremo Tribunal Federal, que demonstra maior inclinação a adoção de penas restritivas de direito do que de privativas de liberdade. Sobre esse assunto, colaciona-se um julgado que teve como relator o Ministro Luís Roberto Barroso, a saber:

As sanções restritivas de direito têm um caráter ressocializador muito mais evidente em comparação com as penas privativas de liberdade, especialmente pelos casos abrangíveis pelo princípio da insignificância. Assim, somente em caso de descumprimento da pena restritiva deve haver a reconversão para sanção privativa de liberdade, em regime aberto domiciliar. E apenas na hipótese de descumprimento das condições impostas ao condenado em prisão domiciliar é que será possível a regressão para o regime semiaberto.(BRASIL, STF. HC 12308, Rel. Luís Roberto Barroso, 2014).

Isto posto, nota-se que na atualidade a jurisprudência dá maior atenção e importância às penas restritivas de direito que, enxergando-as como um fator de respeito ao princípio da proporcionalidade e da humanização, uma vez que as penas privativas de liberdade devem ser entendidas como de caráter excepcional.

Tendo por base o artigo 43 do Código Penal, as espécies de penas restritivas de direito são a de prestação pecuniária, perda de bens e valores, prestação de serviços à comunidade ou a entidades públicas, interdição temporária de direitos, e limitação de fim de semana.

Tais penas possuem peculiaridades como a substitutividade e a autonomia que devem ser ressaltadas. Segundo Masson:

As penas restritivas de direito são substitutivas, porque resultam do procedimento judicial que, depois de aplicar uma pena privativa de liberdade, efetua a sua substituição por uma ou mais penas restritivas de direitos, desde que presente os requisitos legais.

[...]As penas restritivas de direito são também dotadas de autonomia, isto é, uma vez substituídas, não podem ser cumuladas com as penas privativas de liberdade. Em suma, o magistrado deve aplicar isoladamente uma pena privativa de liberdade para, em seguida, substituí-la por uma ou mais restritivas de direitos. É vedado, contudo, somá-las. (2017, p. 795).

Desta forma, quando se pergunta em que momento se dá a aplicação das penas restritivas de direito, deve-se ter em mente o atendimento aos requisitos previstos no artigo 44 do Código Penal, e também as características mencionadas acima. Deve-se então ser combinada uma pena privativa de liberdade para só depois fazer a aplicação de uma, ou mais, substitutiva de direito.

1.1.1.3 Pecuniária ou multa

A pena de multa, também chamada de pecuniária, de acordo com (NUCCI, 2016, p. 397) “É uma sanção penal consistente no pagamento de uma determinada quantia em pecúnia, previamente fixada em lei, destinada ao fundo penitenciário”.

Complementando a conceituação de penas pecuniárias, Masson apresenta um adendo principiológico, a saber:

Por se tratar de pena, deve respeitar os princípios da reserva legal e da anterioridade, ou seja, é necessária a sua combinação por lei em sentido material e formal, vigente anteriormente à prática do fato típico cuja punição se pretende. (2017, p. 827).

Em relação aos critérios de fixação das penas pecuniárias, Nucci preceitua que:

A individualização da pena pecuniária deve obedecer a um particular critério bifásico: a) firma-se, em primeiro lugar, o número de dias-multa (mínimo de 10 e máximo de 360), valendo-se do sistema trifásico previsto para as penas privativas de liberdade; b) estabelece-se, na sequência, o valor do dia-multa, (piso de 1/30 do salário mínimo e teto de 5 vezes esse salário), conforme a situação econômica do réu. Avaliando, em maior profundidade a questão relativa à aplicação da pena pecuniária [...], observamos que nada impede – ao contrário, recomenda – utilize julgador o mesmo critério estabelecido pelo art. 68 do Código Penal para a concretização do número de dias-multa. (2016, p. 398).

Os autores acima citados discorrem que a pena de multa é destinada ao Fundo Penitenciário Nacional, o qual foi instituído pela Lei Complementar nº 79 de 1994. Todavia, de acordo com Masson, existe o entendimento de que não apenas a União pode legislar sobre o assunto, mas também os Estados da Federação:

A citada lei não indica a origem das penas de multa, isto é, se provenientes da Justiça Estadual ou da Justiça Federal, bem como o respectivo destino de cada uma delas. Destarte, entende-se que os Estados da Federação podem legislar sobre o assunto, com a finalidade de encaminhar a sanção pecuniária para o fundo sob sua gestão. (2017, p. 827).

Mesmo existindo toda uma previsão legal, com requisitos exigidos para aplicação e consolidado entendimento dos tribunais no sentido de sua viabilidade, por vezes as penas pecuniárias foram objeto de questionamentos no que se refere a ela ser exequível, com possível violação de princípios.

Tal fato ocorre em razão do princípio da isonomia. Mergulhão, tratar da pena de multa, traz o seguinte entendimento:

[...]a pena de multa, não raras vezes é objeto de críticas sob o argumento de não se coadunar com o princípio da isonomia, eis que os transgressores do tipo penal que forem detentores de situação econômica mais privilegiada serão beneficiados, já que, seguramente, não irão quedar-se inadimplentes, ao contrário da grande camada economicamente pobre que se encontrar na mesma situação jurídico-penal. (2005, p. 78).

Apesar disso, não existem muitos juristas contrários à aplicação das penas pecuniárias. O seu caráter autônomo e, principalmente, substitutivo, conforme já visto acima, tornam esta pena uma importante realidade no sistema jurídico brasileiro. Tem sua força ampliada em função do momento no qual há forte tendência jurídica na busca de soluções e penas alternativas, que visem também à redução do número de presos oriundos do sistema tradicional, que consiste basicamente na privação da liberdade.

2. CAPÍTULO II – TRÂNSITO: ANÁLISE GERAL E CRIMINAL

O Código de Trânsito Brasileiro elenca alguns crimes que podem ser cometidos por condutores de veículos. O presente capítulo tratará dos crimes de trânsito na cidade de Ji-Paraná, com ênfase no crime de embriagues na direção, que está previsto no artigo 306 do citado código, mas sem desprezar os demais. Adotará o sistema de amostragem para tratar dos crimes que são processados na Vara de Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná, indicando as infrações de maior incidência e comparação com o trânsito no estado de Rondônia, no Brasil e no Mundo.

Macedo e Mendes ressaltam a importância de se levar em consideração a natureza jurídica dos crimes de trânsito:

Os crimes de trânsito ora são classificados como crimes de dano ora como crimes de perigo. Dano é a alteração de um bem, sua diminuição ou destruição; a restrição ou sacrifício de um interesse jurídico. Perigo é a probabilidade de dano, não a simples possibilidade [...]. Ainda quanto aos crimes de perigo, sob aspecto objetivo, constitui o conjunto de circunstâncias que possam fazer surgir o dano; subjetivamente é integrado pelo juízo do julgador sobre a probabilidade de dano; calcado na experiência daquilo que normalmente acontece em determinadas situações e circunstâncias [...]. (2016, p. 377).

Os crimes de trânsito têm previsão no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 1997), que trata também de normas administrativas e demais providências no que concerne à circulação de pessoas ou veículos dentro no Estado Brasileiro.

2.1 O trânsito no mundo

A evolução do trânsito em escala mundial mostra-se bastante complexa pois o ato de transitar é praticado pelo homem desde os primórdios. Assim, fica difícil traçar uma data precisa onde o trânsito teria se originado. Todavia, é possível fazer uma análise e abordagem da evolução do trânsito fazendo um paralelo com suas necessidades de normatização, em razão do desenvolvimento e da evolução do ser humano.

Franz e Seberino defendem que:

A origem do fenômeno trânsito perde-se no tempo, visto que é primitiva levando em conta que toda atividade humana está relacionada ao deslocamento de um local para outro. Somente com o desenvolvimento das civilizações antigas passou a haver a necessidade da implantação de normas para regulamentar a utilização das vias. Mas ainda o meio de locomoção mais antigo é o próprio ato de caminhar, o homem com sua força matriz se deslocava por longas distâncias carregando seus bens sobre os ombros ou arrastando-os, até que perceberam que poderiam domesticar os animais e utilizar sua força para o transporte de cargas. (2012, p. 10).

Nos dias atuais, o trânsito está regulamentado sendo objeto de grande fiscalização para que sejam cumpridas a sua legislação e suas regras. As diversas legislações regulam desde a capacitação de condutores de veículos automotores até normas básicas, como a proibição de manobras em via pública, peso de veículos dentre outras. Isso se fez necessário em função da complexidade do trânsito, que não raras vezes podem ocasionar risco à segurança e à vida da sociedade.

Os primeiros problemas relacionados ao trânsito de que se tem registros ocorreram na Roma Antiga, o que levou a edição das primeiras normas de circulação nas vias. Franz e Seberino discorrem que:

Os primeiros sinais de problema no trânsito iniciaram justamente em Roma, dimensão do império e a constante necessidade de deslocamento de tropas impuseram a “prioridade do trânsito terrestre ao marítimo” (grifos nossos), bem como a construção de vias terrestres para unir as províncias do império. Com isso foi necessário o imperador Júlio Cesar banir o tráfego de rodas do centro de Roma durante o dia, criou-se também algumas regras de circulação, como a limitação de peso para veículos de transporte de carga e a proibição de determinados veículos na cidade de Roma em virtude de suas vias não terem sido planejadas para suportar grandes quantidades de veículos e pessoas (HONORATO, 2004). (2012, p. 11).

Com isso, percebe-se a importância do trânsito para o ser humano que, quanto mais se organizava em termos de governo, sociedade, religião, economia etc., mais era necessário fazer uso de vias para transporte de pessoas e mercadorias.

A evolução e o crescimento populacional geraram desorganizações que prejudicavam o fluxo sistêmico do trânsito e consequentemente o cotidiano das pessoas. Por isso foram desenvolvidos métodos e regras para facilitar sua fluência de acordo com as necessidades emergentes.

Contemporaneamente, após adquirir mais conhecimento, estudos e pesquisa a respeito do trânsito, percebeu-se a necessidade de regulamentação e fiscalização rígida em diversos pontos além da simples fluidez da circulação, como por exemplo na saúde pública, segurança e meio ambiente.

Por esta razão, no ano de 2015, a Organização Mundial da Saúde publicou dados mundiais através do “*Global status report on road safety 2015*” referentes à mortalidade do trânsito nos países, muito em função de sua preocupação quanto à segurança do trânsito no planeta.

Foram analisados pela Organização Mundial da Saúde os seguintes países: Bangladesh, Brasil, China, Estados Unidos, Índia, Indonésia, Japão, México, Nigéria, Paquistão e Rússia. Tais países foram analisados por terem uma população superior a 100 milhões de habitantes. Sendo assim, por serem similares proporcionaram uma melhor comparação.

O Japão foi o país com melhor desempenho, possuindo uma taxa de motorização um pouco superior a 70 veículos para cada 100 habitantes, sendo, dentre os países analisados, a segunda maior, atrás apenas dos Estados Unidos, que tem uma taxa superior a 80 veículos a cada 100 habitantes. Porém, o Japão apresentou o menor número de mortes no trânsito, perfazendo quase 5 mortes para cada 100 mil habitantes.

Gráfico 1 – Mortes no trânsito mundial – Organização Mundial da Saúde



Fonte: Vias Seguras, 2015. Disponível em <http://www.vias-seguras.com/a_prevencao/a_decada_de_acoes_de_seguranca_no_transito_2011_2020/conferencia_

[oms_sobre_seguranca_do_transito_brasilia_nov_2015/mortalidade_no_brasil_e_nos_outros_paises_mais_povoados_no_mundo](http://www.oms.sao-paulo.br/oms_sobre_seguranca_do_transito_brasilia_nov_2015/mortalidade_no_brasil_e_nos_outros_paises_mais_povoados_no_mundo)

Em segundo lugar no menor número de mortes do trânsito vêm os Estados Unidos com pouco mais de 10 mortos para cada 100 mil habitantes. México, Paquistão e Bangladesh ficaram numa faixa entre 10 e 15 mortes no trânsito a cada 100 mil habitantes. No entanto, são países cuja taxa de motorização é bem inferior aos Estados Unidos e Japão. México possui pouco menos de 30 veículos para cada 100 habitantes, enquanto que Paquistão e Bangladesh não chegam a 10.

Ao contrário do que ocorre nos Estados Unidos e Japão, países como Brasil e Nigéria possuem os piores índices de mortalidade no trânsito, sendo mais de 20 mortes para cada 100 mil habitantes nos dois países. O que assusta, principalmente no caso da Nigéria, é uma taxa de mortalidade tão alta sendo que o país possui menos de 5 veículos para cada 100 habitantes. O Brasil, por sua vez tem pouco mais de 40 veículos para cada 100 habitantes.

China, Índia, Indonésia e Rússia também possuem dados preocupantes, com taxa de mortalidade que fica entre 15 a 20 mortes no trânsito a cada 100 mil habitantes.

Pela análise dos dados acima indicados fica evidente a relevância do assunto. Fukasawa trata do assunto da seguinte forma:

Os casos de acidentes de trânsito ocupam enormes espaços dos escaninhos policiais e forenses, convertendo-se numa verdadeira epidemia desafortunando milhares e milhares de famílias. Estatisticamente, contam-se as pessoas que por isso morreram, mas não se contam aquelas que inúteis ou quase inúteis se tornaram para sempre. Quando em 1896 na cidade de Londres um automóvel a seis quilômetros por hora atropelou Oridget Driscoll, houve séria revolta popular porque pouco tempo antes fora revogada a exigência de serem os veículos precedidos por uma pessoa portando uma bandeira vermelha sinalizando advertência aos pedestres. (2015, p. 22).

Necessário se faz indicar a ação da Organização das Nações Unidas (ONU), que demonstra clara preocupação com a situação do trânsito, ao declarar a “Década de Ação Pela Segurança Viária no Mundo”. De acordo com Alves Junior; Santos:

O meio ambiente artificial possui um ecossistema próprio que está afetado em escala mundial, gerando inúmeras consequências negativas, despertando a atenção de organismos de abrangência internacional, sendo um deles a Organização das Nações Unidas (ONU), que inclusive proclamou os anos de 2011 a 2020 como Década de Ação Pela Segurança

Viária no Planeta na medida em que é um desafio a ser enfrentado nessa era globalizada. (2016, p. 10).

Em razão disso, surgiram vários movimentos regionais, nacionais e até mundiais com o intuito da preservação da vida e integridade física no trânsito, seja por órgãos especializados em trânsito, ou por particulares motivados por essa maior conscientização.

Cita-se como um exemplo desses movimentos a campanha denominada “Maio Amarelo”. Sobre ela, esclarecem Alves Junior; Santos:

Semelhante aos Movimentos “Outubro Rosa” (aborda o tema câncer de mama) e “Novembro Azul” (câncer de próstata), o movimento internacional “Maio Amarelo” também é uma ação de conscientização de preservação da vida, sendo o mês escolhido em razão da proclamação de ONU em 11/maio da Década de Ação pela segurança viária. Além disso, porque neste mês se realiza desde 2013 a Semana Mundial de Segurança do Pedestre (também denominada de Campanha Zenani Mandela, neta de Nelson Mandela falecida com 13 anos vítima de acidente de trânsito na África do Sul em 2010). (2016, p. 12-3).

As nações ao redor do mundo, em razão das experiências vividas pelos momentos históricos e violentos, começaram a idealizar maneiras de promover a paz de modo generalizado. A Primeira Grande Guerra, apesar de trágica, contribuiu para impulsionar essa idealização. Conforme explicam Alves Junior; Santos:

Após a 1^a Guerra Mundial (28/07/1914 a 11/11/1918), que envolveu as grandes potências da época, houve uma preocupação em garantir a paz mundial, podendo visualizar aí o nascimento de pretensão de governança global, em que pese a referida expressão se consubstanciar efetivamente somente no final da década de 1980 [...]. (2016, p. 11).

Isto posto, é fácil compreender tamanha influência estatal no trânsito, prevendo e regulando os fatos que dele podem se originar, até mesmo os crimes de trânsito, que se tornam cada vez mais recorrentes no cotidiano das pessoas, inclusive no Brasil.

2.2 O trânsito no Brasil

O trânsito brasileiro tem como norma reguladora mais importante a Lei nº 9.503 de 1997 também conhecida como Código de Trânsito Brasileiro (CTB). De acordo com Fukassawa:

A lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997 instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Além de estabelecer novas regras para o tráfego terrestre, criou tipos penais e recriou outros já existentes no Código Penal e na Lei de Contravenções Penais, levando-se em conta as peculiaridades das infrações ali cometidas. (2015, p. 24).

Em razão desta lei a abordagem dos crimes de trânsito se dá de forma diferenciada no âmbito doutrinário penal. É mais comum encontrar manuais ou cursos de direito penal que tratam do Código Penal em si, enquanto que para encontrar livros que tragam matéria a respeito dos crimes de trânsito é necessário, em regra, obras mais específicas.

Se mostra relevante e necessário comparar a questão do trânsito brasileiro com o que ocorre em países com população e aspectos semelhantes, antes de adentrar na seara jurídica a respeito dos crimes de trânsito no Brasil.

A “*Global status report on road safety 2015*” salienta que, com base em dados publicados pela Organização Mundial da Saúde em 2015, o Brasil possui números bastante preocupantes no que tange à segurança no trânsito, quando comparados com os números de outros países que também tem população superior a 100 milhões de habitantes, sendo este um dos requisitos para o estudo da Organização Mundial da Saúde em sua pesquisa.

O estudo se baseia em dados do ano de 2013 e foi publicado em 2015, tendo sido feito nos 10 países mais populosos do planeta, e apontou que o Brasil possui o maior índice de mortes no trânsito, com 23,4 mortes a cada 100 mil habitantes. Neste sentido, comenta Fukassawa que:

Com as marchas e contramarchas, avanços e retrocessos no sistema jurídico do trânsito brasileiro, o país ocupa o primeiro lugar no planeta, em taxa de mortes no trânsito. Noticia-se que 60.752 pessoas morreram em 2012, um aumento de 4% em relação a 2011, e 352.495 ficaram com invalidez permanente. Informa que na Alemanha as mortes em acidentes de trânsito caíram 81% nos últimos quatro anos. A Austrália reduziu a mortandade em 40% em duas décadas, exigindo do futuro motorista 120 horas de aulas práticas (menos de 20 no Brasil), possibilitando a habilitação

aos 16 anos, mas até os 18 só é permitido dirigir de dia e acompanhado de adulto. E da França aprende-se a importância de tratar com rigor os crimes de trânsito, indicando que quatro em cada dez condenações são relacionadas a crimes de trânsito. (2015, p. 23).

Seguradora Líder é uma fonte de dados relevante que ajuda a caracterizar a situação do trânsito no Brasil. Ela faz a gestão Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT):

O seguro DPVAT é um benefício para a sociedade brasileira como um todo, pois todos os brasileiros em território nacional, assim como os estrangeiros, estão segurados. De acordo com a Lei nº 6.194/74, os proprietários de veículos automotores de via terrestre, sem exceção, devem pagar o seguro DPVAT. Esse sistema é fundamental, pois garante a todas as vítimas de acidentes de trânsito o recebimento de indenizações, mesmo quem nunca contribui com o pagamento, como no caso de crianças ou pessoas que nunca foram proprietárias de veículos automotores. (SEGURADORA LÍDER, p. 10, 2014).

De acordo com o Anuário Estatístico de 2014 da Seguradora Líder, com dados fornecidos pelo Departamento Nacional de Trânsito e pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a frota de veículos no Brasil cresceu mais do que o crescimento populacional, quando se faz uma análise proporcional.

Segundo o IBGE, no ano de 2008 a população brasileira era de 189.612.814 habitantes. E no ano de 2014, o número subiu para 202.799.518 habitantes. Nesse período de seis anos obteve-se um crescimento cerca de 7,0 % (sete por cento).

Já em relação à frota de veículos, de acordo com o DENATRAN, no ano de 2008 a frota total no país era de 53.315.094 veículos. Já em 2014, após seis anos, esse número se ampliou para 84.622.563. É possível perceber uma evidente desproporção entre o crescimento populacional e o crescimento da frota de veículos no país. Enquanto a população, nesse período de seis anos, cresceu o equivalente a 7,0%, a frota de veículos cresceu 58,7%.

O Departamento Nacional de Trânsito traz informação sobre o crescimento da quantidade de motocicletas circulantes nas vias de trânsito. Em 2008 elas eram 13.262.163 no trânsito brasileiro, sendo que esse número subiu para 23.027.875 no ano de 2014, registrando 73,6% de crescimento.

Com base nesses dados, fica claro que no Brasil, cada vez mais pessoas estão motorizadas, especialmente com motocicletas que historicamente são veículos de menor segurança, e em caso de acidentes, geram lesões mais graves ou até

mesmo mortes. Sendo assim, com um trânsito maior de veículos, a probabilidade de acidentes e prática de crimes de trânsito também cresce.

Além das fontes acima citadas, necessário se faz mencionar os dados de fontes como o DATASUS, que é o departamento de informática do Sistema Único de Saúde. É por meio desse departamento que o Ministério da Saúde do Brasil divulga dados e números relacionados a situação da saúde pública no país, incluindo aí as mortes decorrentes de acidentes de trânsito.

Os dados divulgados pelo Ministério da Saúde, através do departamento de informática do Sistema Único de Saúde, estão disponíveis para consulta em relação a ocorrências que se deram até o ano de 2015.

Gráfico 2 – Mortalidade em acidentes de trânsito – Ministério da Saúde



Fonte: Vias Seguras, 2017. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em: 20 jan. 2018.

De acordo com as informações que são coletas desde 2004, o ano de 2012 teve o maior número de mortos por acidentes de trânsito, tendo sido contabilizados 44.812 mortes pelo Ministério da Saúde.

No período analisado pelo Ministério, que se entre 2004 e 2012, o único ano que registrou queda no número de mortos foi o de 2009, quando comparado ao ano de 2008. Mencione-se, contudo, que, após o ano de 2012 foram registradas duas

quedas no número de mortos, sendo que em 2015 o quantitativo foi o menor registrado desde 2009.

Os dados acima retratam o panorama atual do trânsito brasileiro da seguinte forma: dados negativos em relação a outros países; e perspectiva de melhora não aparente, em razão do crescimento dos números conforme já mencionado.

O Código de Trânsito Brasileiro trouxe dispositivos que passaram a prever a ocorrência dos crimes de trânsito. Com isso, em alguns casos, o legislador achou por bem não deixar apenas a previsão de pena administrativa, que se dá junto aos órgãos do Poder Executivo, a exemplo do DETRAN e DENATRAN, mas também incidência criminal que é processada junto ao Poder Judiciário.

Sendo assim, os crimes de trânsito foram descritos a partir do artigo 291 do Código de Trânsito Brasileiro, a saber:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - Sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - Participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - Transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). (BRASIL, 1997).

Percebe-se que o legislador além de tipificar os crimes, também tomou o cuidado de indicar o campo de competência para julgar alguns desses crimes, fazendo menção a lei que trata dos Juizados Especiais Criminais (Lei 9.099/1995).

Necessário mencionar também o modo como o Código de Trânsito Brasileiro foi escrito: “crimes cometidos na direção de veículos automotores”. Fukassawa explica que:

O legislador utilizou a expressão “crimes cometidos na direção de veículos automotores”, mas deve ser observado que alguns dos crimes podem ser praticados sem que o autor esteja nessa condição, como acontece nos crimes de omissão de socorro (art. 304), afastamento do local do acidente para fugir à responsabilidade penal ou civil (art. 305), violação da suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação (art. 307), deixar de entregar em 48 horas a Permissão para dirigir ou a Carteira de Habilitação (art. 307, § único), permitir, confiar ou entregar a direção de

veículo automotor a pessoa não habilitada (art. 310) e inovação artifiosa (art. 312). (2015, p. 24).

Fukassawa, ao falar sobre a competência para julgamento, apresenta uma crítica no sentido de que o legislador teria, hipoteticamente, consagrado a aplicação da lei 9.099/1995 nos crimes de trânsito, quase que em sua totalidade, à responsabilidade do “operador do direito”, extraíndo-se do Código de Trânsito Brasileiro que tal competência aplica-se “no que couber”. Dessa forma assevera:

O art. 291, do Código de Trânsito Brasileiro refere que aos crimes cometidos “na direção de veículos automotores” aplica-se a Lei 9.099/1995 (Juizado Especial Criminal), “no que couber”, fórmula estapafúrdia muito utilizada nos dias de hoje, à maneira do leito de Procrusto, permitindo interpretação da lei utilizando desde a discricionariedade até o arbítrio, em que a dúvida e insegurança do legislador são irresponsavelmente transferidas ao operador do direito. Na verdade, esta lei cabe na quase totalidade dos delitos previstos no Código de Trânsito Brasileiro [...]. (2015, p. 25).

Mesmo havendo discussões e críticas sobre a forma como é tratada a questão do trânsito por parte do legislador, não há como negar que foi despendido algum esforço, sendo constatado que este fato quando existe maior rigor em novas leis que surgem a cada ano.

A título de exemplo, no ano de 2014, houve um endurecimento por parte da presidência da república quanto ao tratamento para aqueles que praticam o denominado “racha”, que nada mais é do que uma corrida promovida informalmente, de forma irregular que coloca em risco à vida e integridade física das pessoas que participam e ainda mais das que utilizam as vias públicas.

Em razão disso foi editada a Lei nº 12.971 de 2014 que alterou, dentre outros, o artigo 308 do Código de Trânsito Brasileiro, passando a cominar pena possível de detenção de seis meses a até três anos. Antes da referida lei, o “caput” do artigo mencionava que a corrida ilegal deveria resultar dano à incolumidade pública ou privada. Além disso, a pena de detenção era de seis meses a até dois anos. Porém, agora o texto do “caput” retirou o dever de causar dano à incolumidade, mencionando somente o termo “situação que gere o risco”. A saber:

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada:

Penas – detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 2014).

Deve-se mencionar a Lei 12.760/2012 que é outro exemplo de rigidez no trato para com os crimes de trânsito nos últimos anos. Esta lei alterou alguns dos dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, dentre eles o artigo 306. Para se ter uma ideia, este dispositivo é, possivelmente, o crime de trânsito que mais origina ações penais. Tal crime é conhecido como “embriaguez na direção”.

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 2012).

Os dados colhidos junto a Polícia Civil de Ji-Paraná, que serão melhor detalhados no terceiro capítulo, comprovam que o crime de embriaguez na direção é de fato o que mais gera ações penais no município.

2.3 O trânsito em Rondônia

A população do estado de Rondônia, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, está estimada em 1.805.788 pessoas, no ano de 2017, sendo uma das menos populosas Unidades da Federação. Para se ter uma ideia, ainda de acordo com os dados do IBGE, das vinte e sete existentes, Rondônia é apenas o 23º estado no quesito população.

Segundo o mesmo instituto Rondônia possui uma frota de 905.487 veículos. Com isso, apesar de ser apenas o 23º mais populoso estado brasileiro, Rondônia sobre para o 20º lugar, dentre as demais Unidades da Federação, quando o tema é frota de veículos automotores.

De acordo com dados disponibilizados pelo Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia (DETRAN/RO), o tipo de veículo mais utilizado pela população do Estado é a motocicleta, com cerca de quinhentas mil em circulação.

Gráfico 3 – Frota em Rondônia – DETRAN/RO



Fonte: DETRAN/RO, 2017.

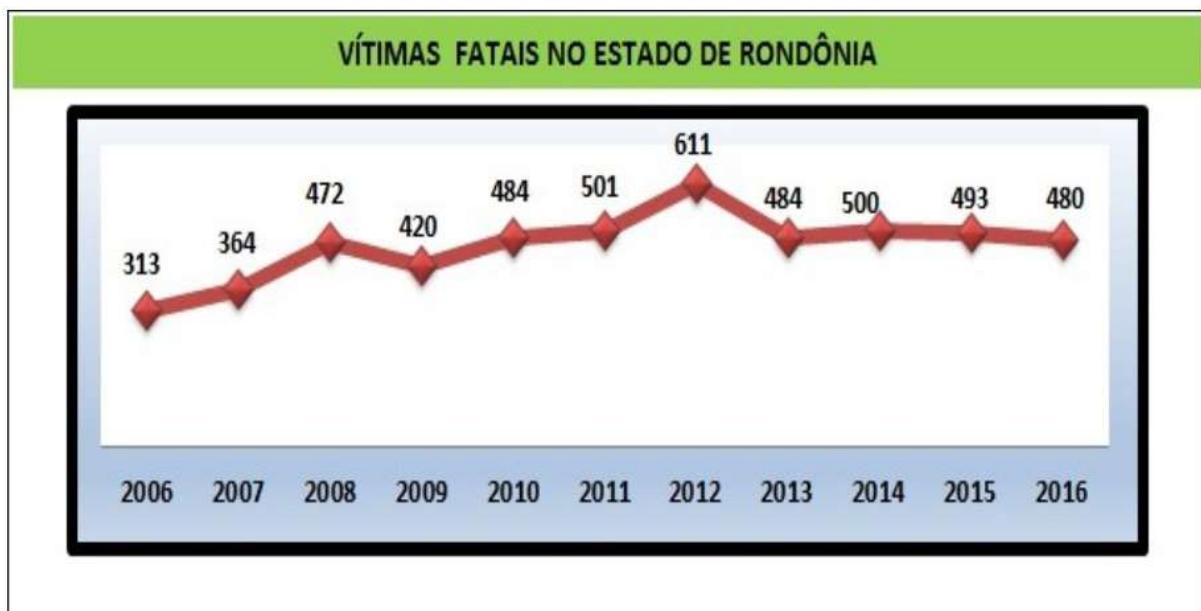
O Departamento Estadual de Trânsito, por meio de seu Anuário Estatístico, aponta o número de 899.422 veículos transitando nas vias rondonienses, o que é muito semelhante aos números do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. De todos os veículos em circulação no Estado, mais de 750 mil é representado por automóveis, camionetas e motocicletas.

Em relação aos índices e taxas de mortos no trânsito em Rondônia, faz-se necessário mencionar Barbosa; Lima; Souza; Souza Junior os quais relatam que:

[...] De acordo com o Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM, 2011), o número de óbitos por acidente de trânsito no Brasil atingiu a casa dos 46.253, dos quais 591 ocorreram em Rondônia. O cálculo das taxas de óbito para cada 100 mil habitantes da população total do Brasil no ano de 2011 foi de 22,5 e em Rondônia, de 37,5, acima, portanto, da média nacional. (2015, p. 5).

O Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia (DETRAN) possui dados e números do Trânsito do estado em geral, possibilitando um melhor controle e conhecimento da situação das vias estaduais.

Gráfico 4 – Mortalidade no trânsito em Rondônia – DETRAN/RO



Fonte: DETRAN/RO, 2017.

De acordo com o “Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito Rondônia 2016” publicado em 2017 pelo DETRAN/RO, sendo um documento que coleta informações de forma oficial para nortear e alimentar o “Programa de Combate à Violência no Trânsito”, o índice de vítimas fatais para cada 100 mil habitantes no Estado de Rondônia foi de 26,9 no ano de 2016.

Fazendo-se uma comparação com a média nacional, de acordo com a Organização Mundial da Saúde em 2013, Rondônia possui índice maior que a média brasileira, a qual já é considerada bastante alta em comparação com países de porte semelhante. Note-se que enquanto a média do Brasil é de menos de 25 mortes para cada 100 mil habitantes, em Rondônia esse número é muito próximo de 27 mortes para cada 100 mil habitantes.

Contudo, nos últimos quatro anos, em três deles o quantitativo de vítimas fatais em Rondônia teve redução, registrando-se que o único período de alta se deu em 2013-2014.

No período correspondente a 2012 e 2013 a queda no número de vítimas fatais foi a mais significativa, caindo de 611 para 484. No ano de 2016 também houve redução, embora não muito grande, contudo o número de mortos no trânsito foi o menor desde 2012.

Pelo que se verifica acima, não se pode negar que a situação do Trânsito no estado de Rondônia é bastante preocupante, da mesma forma como ocorre no Brasil como um todo, mesmo havendo uma pequena melhora nos números apresentados nos últimos anos pelos órgãos oficiais.

2.4 O trânsito em Ji-Paraná

O município de Ji-Paraná é o segundo mais populoso do estado de Rondônia, ficando atrás somente da capital Porto Velho, conforme dados Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Em 2017, o IBGE indicou que o município possui uma população estimada em 132.667 habitantes, significando um aumento aproximado de 16 mil habitantes desde 2010, quando a população era estimada em 116.610 habitantes.

A cidade de Ji-Paraná tem algumas peculiares que interferem direta e indiretamente em sua mobilidade urbana. Nesse sentido, discorrem Almeida; Alves Junior ao mencionar que:

Essa capacidade de se locomover de um lugar para outro, dependendo de meio de transporte ou a pé, é afetada pela morfologia espacial do município de Ji-Paraná com sua divisão em 3 distritos separados por dois rios e novamente seccionados pelas rodovias federal e estadual que cortam a cidade[...]. (2017, p. 7).

Além das peculiaridades geográficas do município, outro fator que influencia no trânsito ji-paranaense é a sua frota de veículos. Sobre isso Almeida; Alves Junior asseveram que:

A frota ji-paranaense é outro desafio que se soma à morfologia espacial *sui generis*. Conforme DENATRAN e IBGE 2015, Ji-Paraná possui frota total de 81.751 veículos, composta por 21.915 automóveis; 33.677 motocicletas; 10.205 motonetas; 7.715 caminhonetes; 932 camionetas; 662 ônibus; 80 micro-ônibus; 2.977 caminhões; 658 caminhões/trator; 265 veículos utilitários; 2.393 outros tipos de veículos. (2017, p. 8).

Em função disso, de acordo com os autores acima citados, Ji-Paraná apresenta o índice de 1,6 moradores por veículo. Almeida; Alves Junior compararam os números ji-paranaenses com os números apresentados por outras cidades brasileiras, discorrendo que:

É alta a quantidade de veículo por habitante em Ji-Paraná/RO, apresentando situação mais alarmante do que, por exemplo, Curitiba/PR com 1,82 habitantes por veículo, Florianópolis/SC com 2,14; Belo Horizonte/MG 2,22; São Paulo/SP 2,34; Goiânia/GO 2,43; Brasília/DF 2,50; Porto Alegre/RS 2,53, em que pese em números absolutos essas cidades superarem em muito o número de veículos de Ji-Paraná. (2017, p. 8).

Se faz necessário refletir sobre o índice de veículos por habitantes na cidade de Ji-Paraná. De acordo com o que foi visto anteriormente, Japão e Estados Unidos são os países com melhores índices tanto de mortes quanto de motorização. E, guardadas as devidas proporções, nota-se que o índice de motorização de Ji-Paraná não está longe do índice Japonês, por exemplo.

O “Anuário Estatístico” do Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia publicado em 2017 apresenta a distribuição dos veículos no município de Ji-Paraná. Os veículos que se destacam são os automóveis, as motonetas e, sobretudo, as motocicletas, conforme pode-se verificar do gráfico que segue.

Gráfico 5- Frota de veículos em Ji-Paraná – DETRAN/RO



Fonte: DETRAN/RO, 2017.

Um dado que parece bastante relevante está relacionado ao número de ônibus, que é considerado baixo. Considerando-se que tal veículo é o mais comum

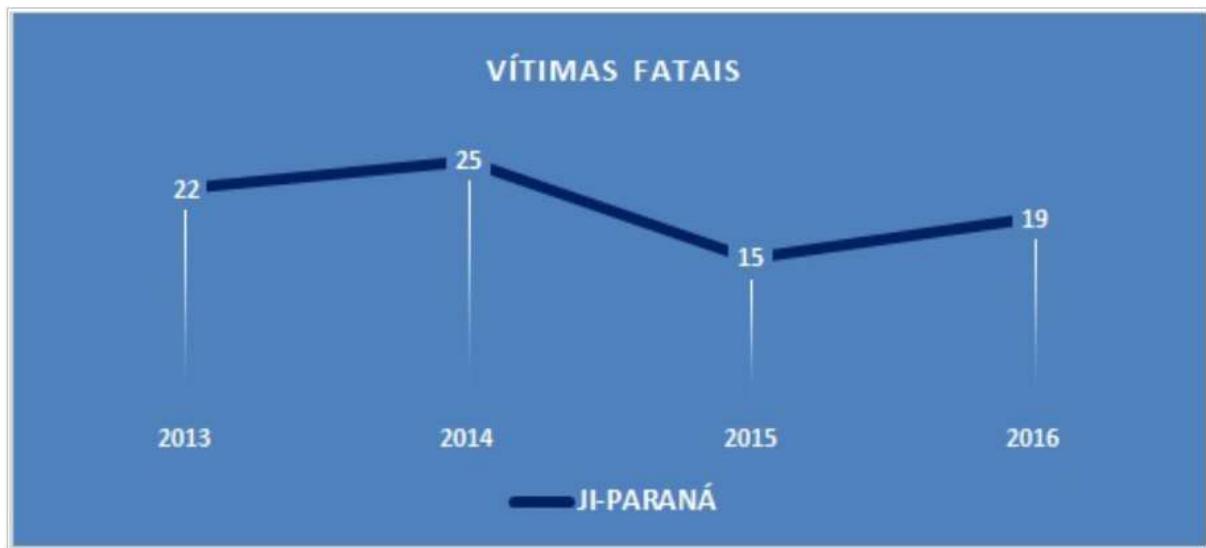
no transporte público, a sua escassez significa aumento nos problemas da mobilidade urbana e consequentemente do trânsito da cidade. De acordo com Almeida; Alves Junior:

O pequeno número de ônibus e micro-ônibus, 1 para cada grupo de quase 200 pessoas, além de alguns serem antigos e em condições inferiores ao do transporte coletivo disponível no Sul-Sudeste, também contribui para que a população utilize veículos particulares, gerando mais dificuldades de mobilidade urbana e acidentes no município. (2017, p. 9).

Situações geográficas, circunstanciais, educacionais e políticas refletem na maneira de agir dos condutores ji-paranaenses. O trânsito da cidade por muitas vezes é objeto de críticas dos moradores, que tem seu clamor propagado também pelos meios de imprensa. Assim, são feitas divulgações pela mídia televisiva, impressa e virtual noticiando inúmeros acidentes que por vezes geram danos graves e vítimas fatais.

No que se refere a vítimas fatais, Ji-Paraná também possui dados publicados no Anuário Estatístico do Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia.

Gráfico 6 – Vítimas Fatais em Ji-Paraná – DETRAN/RO



Fonte: DETRAN/RO, 2017.

Os números estão disponibilizados a partir do ano de 2013, e no período Ji-Paraná alternou entre aumento e diminuição nos casos de mortos em consequência da violência de trânsito em suas vias. Dentre os períodos analisados, é possível

constatar queda no número de mortes entre 2014 e 2015, sendo que naquele ano foram 25 vítimas, contra 15 vítimas fatais neste, com uma redução de 40%.

Contudo, entre 2015 e 2016 o número de vítimas fatais voltou a crescer, passando de 15 para 19 mortes. Mesmo os números estando menores que nos anos de 2013 e 2014, as autoridades públicas permanecem em alerta vez que não existe uma tendência clara de redução no número de vítimas fatais no trânsito da cidade.

Em razão da grande demanda em relação aos delitos de trânsito, Ji-Paraná, que é a única Comarca do interior, de 3^a entrância, desde o ano de 2004, possui uma Vara especializada em Crimes de Trânsito, correspondente à Terceira Vara Criminal e Delitos de Trânsito.

A Vara de Delitos de Trânsito de Ji-Paraná tem se empenhado na promoção de medidas que contribuam para a conscientização dos condutores do município. No dia 07 de maio de 2017, por exemplo, foi realizado o 2º passeio ciclístico da cidade, como parte das programações do movimento “Maio Amarelo”.

Pode-se analisar os números referentes às demandas de Trânsito na referida Vara, no ano e 2016. Conforme preceitua Almeida; Alves Junior:

No ano de 2016 verificou-se que os autos referentes ao artigo 302 CTB corresponderam a 7% do total de feito de ocorrências de trânsito; do artigo 303 do CTB foram 8,5%; do artigo 306 do CTB foram 72%, totalizando 87,5% com apenas 03 (três) tipos penais, enquanto que os outros 12,5% foram distribuídos entre os demais tipos penais da parte especial do CTB. (2017, p. 10).

Pelos dados, verifica-se uma maior incidência do delito tipificado no artigo 306 do CTB, também chamado de “embriaguez ao volante”, que detém 72% dos processos iniciados, enquanto o restante das ocorrências se dividem nos demais artigos do Código de Trânsito Brasileiro.

No presente capítulo foram tratados os crimes de trânsito em geral, fazendo uma análise da situação do trânsito no mundo, comparando com o trânsito brasileiro, rondoniense e ji-paranaense, destacando a existência e atividade da 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito na Comarca de Ji-Paraná.

3. CAPÍTULO III – AS PENAS ALTERNATIVAS E A SUSPENSÃO CONDICIONAL DO PROCESSO NOS CRIMES DE TRÂNSITO EM JI-PARANÁ

Este capítulo tratará da suspensão condicional do processo e das penas alternativas, em especial as pecuniárias, nos crimes de trânsito na cidade de Ji-Paraná e, para isso, dissertará sobre as possibilidades de destinações de valores existentes nos processos de acordo com a legislação, bem como sobre os possíveis destinos finais desses valores e seus requisitos.

Com o intuito de atingir os objetivos da pesquisa que será apresentada neste capítulo o método utilizado foi o dedutivo, visto que foram analisados dados gerais para se chegar a uma conclusão específica. Além disso, foram realizadas pesquisas bibliográficas, legislativas, jurisprudenciais e análise de dados estatísticos coletados em sites oficiais. Também foi feita uma breve pesquisa de campo com análise quantitativa de dados referentes aos processos da 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná especificamente aos crimes de trânsito no ano de 2017, e ainda de dados referentes a ocorrências relacionadas ao trânsito coletados junto a Polícia Civil de Ji-Paraná no ano de 2017.

Considerando-se que tanto na suspensão condicional do processo quanto na aplicação de penas pecuniárias existe destinação de valores, o capítulo será dividido de forma a tratar cada um dos temas da maneira mais adequada possível. Além de destinar um tópico para exposição e análise dos dados coletados junto ao judiciário e a Polícia Civil.

Serão apresentados dados estatísticos coletados no Sistema de Automação de Processos (SAP), na opção “Relatórios de processos por tipo de infração”, no intervalo de 01/01/2017 a 31/12/2017, tendo sido utilizado o filtro “Crimes de trânsito”, específico da 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná, cuja pesquisa foi realizada no dia 31/01/2018.

Também serão apresentados dados coletados junto a Polícia Civil de Ji-Paraná, sendo que a instituição disponibiliza dados anuais referentes a diversos crimes que são divulgados pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Rondônia. Nesse caso em específico foram solicitadas informações junto a Unisp (Unidade Integrada de Segurança Pública) de Ji-Paraná, unidade policial que

concentra todos os registros de ocorrência do município, referentes às ocorrências que tivessem relação com os crimes de trânsito do período de 01/01/2017 a 31/12/2017: acidente com vítima fatal (homicídio culposo no trânsito), lesão corporal no trânsito, embriaguez na direção, direção perigosa e acidentes de trânsito. Tais informações constam dos relatórios gerados automaticamente pelos sistemas de registro de ocorrências que são utilizados atualmente pela Polícia Civil, sendo: Sisdepol e Sisdepol CSP.

Em relação às informações coletadas junto à Polícia Civil, necessário mencionar que são os dados oficiais, todavia, muitas pessoas não fazem registro de ocorrência de acidente de trânsito, razão pela qual estima-se que o número de acidentes seja ainda maior.

Não obstante buscou-se aqui atender ao disposto no artigo 24, parágrafo 2º, do Regimento do Curso de Especialização em Direito para a Carreira da Magistratura em Ji-Paraná o qual orienta que:

Art. 24. Será obrigatório o Trabalho de Conclusão de Curso – TCC, que consistirá na elaboração de monografia, desenvolvida sob a orientação de um docente indicado pelo Coordenador do Curso (art. 1º, parágrafo único) e avaliada com base nas normas dispostas em regulamento próprio, o qual consta no Plano de Desenvolvimento Institucional (PDI) e disponibilizado no site da Escola.

[...]

§ 2º O TCC deverá problematizar aspecto do cotidiano do Poder Judiciário e propor inovação, mudança ou melhoria de alguma prática jurisdicional, de gestão ou administrativa. (Diário da Justiça n. 158, de 26-08-2015, disponível em www.tjro.jus.br).

Sendo assim, considerando que o Trabalho de Conclusão de Curso deve problematizar aspectos do cotidiano do Poder Judiciário e propor inovações, mudanças ou melhorias de alguma prática jurisdicional, de gestão ou administrativa, sugere-se que, caso ainda não exista, que seja editada uma regulamentação que padronize os registros de ações penais no SAP de modo a facilitar a coleta de dados dos diversos tipos penais, e na hipótese de tal regulamentação já existir, que seja propiciado treinamento adequado aos servidores, frisando a importância da

indicação correta e precisa de cada tipo penal no momento da distribuição da ação para que possam ser realizadas análises estatísticas mais precisas.

3.1 Penas alternativas: conceito e aplicabilidade

As penas alternativas se destinam aqueles infratores considerados de baixo potencial ofensivo, baseando-se no grau de culpabilidade, nos antecedentes, na conduta social e na personalidade, com o objetivo de, sem rejeitar o caráter ilícito do fato, substituir ou restringir a aplicação das penas privativas de liberdade.

Por esta razão são tidas como medidas punitivas de caráter educativo e socialmente úteis, sendo impostas aos autores de infrações penais de modo a não os afastar da sociedade, não os excluindo do convívio social e familiar e não os inserindo no precário sistema penitenciário brasileiro.

A legislação brasileira vem sendo acrescida de grande número de normas que dizem respeito ao trânsito, seja para tipificar infrações e crimes de trânsito, cominando punições, bem como para normatizar questões de segurança, como a obrigatoriedade de “air bag”, freios ABS, dentre outras. As novas leis delineiam ações tanto por parte dos proprietários e condutores de veículos, quanto dos fabricantes, sendo que estes últimos deverão obrigatoriamente submeter os automóveis a rigorosos testes de segurança antes de colocá-los no mercado.

A justiça criminal, por sua vez, vem atuando de modo a aplicar com maior rigor às penalidades tipificadas na legislação. Dentre as penas possíveis, as de caráter pecuniário mostram-se uma boa alternativa para a redução da prática dos delitos de trânsito. Outras medidas que refletem positivamente são as penas de prestação de serviço à comunidade, com possibilidade real de “recuperação” do infrator, beneficiando a sociedade, que terá, numa hipótese positiva, um condutor mais zeloso e cumpridor da lei.

Faz-se necessário mencionar que, nos crimes de trânsito, as penas pecuniárias são um bom exemplo de punição proporcional. Neste sentido, afirma Carvalho que:

Do ponto de vista estritamente finalista que aqui se perfilha, a pena encontra seu fundamento e limite perpetrado, o que significa que deve guardar uma relação de proporcionalidade com a relação da magnitude do

injusto e da culpabilidade. Não deve lastrear-se, portanto, em considerações exclusivamente utilitárias, relacionadas com sua funcionalidade para o sistema social. (2005, p. 1).

Isto posto, não se pode questionar a legitimidade da aplicação das penas pecuniárias, sob o contexto econômico atual e a sua proporcionalidade especificamente em relação aos crimes de trânsito, haja vista mostrarem-se uma alternativa bastante razoável quando comparadas as penas privativas de liberdade.

No que tange à utilidade e aos benefícios das penas para a sociedade como um todo, as penas pecuniárias podem subsidiar diversas instituições privadas que tem atuação voltada para o meio social e muitas delas lidam com pessoas oriundas do sistema prisional tradicional, e outras trabalham para a recuperação de dependentes químicos.

Um exemplo da aplicação eficaz das penas alternativas, em especial as pecuniárias, vem do Tribunal de Justiça do Estado do Mato Grosso do Sul que publicou matéria referente ao tema, apontando o investimento numa entidade com trabalho social voltado para idosos, conforme abaixo colacionado:

Mato Grosso do Sul se destaca no cenário nacional como o estado com o maior número de aplicação de penas alternativas, como as do tipo pecuniária. O que é feito com o dinheiro arrecadado pode ser visto, em Campo Grande, em projetos que melhoraram a estrutura de instituições com trabalho social, como o Lar do Idoso – Sirpha. A Instituição recebeu R\$ 262 mil, em 2017, do Poder Judiciário Estadual, para construir um novo alojamento. No local, ficarão 20 idosos, alguns remanescentes da colônia de hansenianos, que segregou pessoas com a doença até a década de 80. (TJ-MS, 2017. Disponível em <<https://tj-ms.jusbrasil.com.br/noticias/502434459/dinheiro-de-penas-financiam-construcao-de-quartos-para-idosos-hansenianos?ref=feed>> Acesso em 21. jan. 2018).

No Estado de Mato Grosso do Sul, mais especificamente na cidade de Campo Grande, a Vara responsável pelas execuções de penas alternativas é a 2^a Vara de Execução Penal, estando vinculada a Central de Execução de Penas Alternativas (CEPA), responsável pela distribuição do montante das penas pecuniárias. Para ilustrar melhor, colaciona-se abaixo um trecho de texto informativo:

[...]Em 2017, a CEPA distribuiu um montante de R\$ 1.678.974,32, divididos entre 18 entidades filantrópicas, beneficiando mais de 7.400 pessoas, um número 20% maior do que o do ano anterior. Para estar entre as beneficiadas, é necessário que a instituição, estando credenciada junto à Cepa, receba mão de obra de condenados a penas alternativas e elabore

um projeto detalhado, viável, com finalidade específica e de grande impacto e alcance social, que será submetido à apreciação do Ministério Pùblico e do Judiciário. (TJ-MS, 2017. Disponível em <<https://tj-ms.jusbrasil.com.br/noticias/502434459/dinheiro-de-penas-financiam-construcao-de-quartos-para-idosos-hansenianos?ref=feed>> Acesso em 21. jan. 2018).

É possível perceber que os valores divulgados pelo Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul são bastante significativos e ultrapassam a soma de um milhão de reais, tendo sido alcançados apenas no ano de 2017.

De modo alternativo, nota-se que o intuito da pena no que se refere a ser benefício à sociedade e sanção ao réu foi atingido de forma considerável, visto a aplicação desses montantes às entidades que trabalham em prol da sociedade como um todo.

Todavia, por se tratar de medidas do Poder Pùblico, nesse caso o Poder Judiciário, havendo valores envolvidos, se faz necessário que sejam preenchidos alguns requisitos e preceitos legais. No Estado de Mato Grosso do Sul, a cautela adotada pelo judiciário ficou bastante clara pois são feitas exigências de projetos detalhados por parte das instituições beneficiadas, com apontamentos dos benefícios que elas levam à sociedade.

Tendo em vista a ideia de reparação de danos causados associada a punição do infrator, bem como a finalidade social da pena pecuniária, existem julgados como o do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, a saber:

A pena de prestação pecuniária deve ser fixada de modo a atender as finalidades da reprimenda, quais sejam a punição do infrator e a reparação das consequências advindas de sua conduta, devendo ser proporcional à gravidade do delito, ainda que represente um ônus pesado ao condenado, dada a sua situação financeira. (MINAS GERAIS, TJ. Ap. 10549110016181001, Rel. Júlio Cesar Guttierrez, 2014).

Fazendo uma comparação do julgado do Tribunal de Justiça de Minas Gerais com o que vem sendo praticado no Tribunal de Justiça do Mato Grosso do Sul, a análise que se faz é que, as penas pecuniárias vêm cumprindo o seu papel, dada a proporção e a gravidade do delito, haja vista que uma eventual privação da liberdade poderia mostrar-se desproporcional em relação ao crime praticado. Além disso, também cumpriram a finalidade de servir de sanção aos réus que tiveram que dispor de seu patrimônio. E mais adiante nota-se que as penas se transformaram em

benefícios à sociedade a qual pode ser entendida como uma “vítima” nas situações que envolvam crimes de mera conduta.

Buscando-se compreender melhor a situação da aplicação das penas pecuniárias, se faz necessário ter em mente que, em muitos casos, os processos podem ter valores vinculados a eles, a exemplo das fianças. Tais valores não podem ficar sem destinação quando os processos chegam ao fim. Sendo assim, para que uma ação penal seja arquivada os valores apreendidos ou recolhidos devem ser destinados de alguma maneira.

Existem várias formas de destinação dos valores apreendidos a depender da situação de cada caso, podendo-se fazer a seguinte enumeração:

Por meio da oferta da proposta de suspensão condicional do processo, nos termos do artigo 89 da lei 9.099/95, pode ser feita a destinação de valores. Outra maneira é a transação penal, que tem previsão no artigo 76 da mesma lei, e do mesmo modo da suspensão pode ter como condição a destinação dos valores recolhidos sob a forma de fiança.

Outra forma de destinação dos valores, que se dá no curso da ação penal, se dá em casos de descumprimento a algumas obrigações específicas, assim, o Juízo pode determinar a quebra da fiança, que pode perfazer 50%, ou a perda, na qual o agente perde integralmente o valor recolhido a título de fiança. Tais situações encontram previsão legal nos artigos 341 e 344 ambos do Código de Processo Penal.

Quando é proferida sentença também pode ser realizada a destinação de valores, nas situações em que ocorra absolvição, condenação ou extinção da punibilidade. Em caso de absolvição, o valor existente no processo é devolvido ao absolvido. Havendo condenação, pode haver a destinação do valor para pagamento de custas processuais, de pena de multa, de indenização à vítima e de prestação pecuniária, sendo pena restritiva de direito por substituir as privativas de liberdade.

Mencionadas as maneiras pelas quais pode se dar a destinação de valores constantes no processo, necessário dizer que todas elas ocorrem nos quatro Juízos Criminais da Comarca de Ji-Paraná, sendo três Varas Criminais e o Juizado Especial Criminal, cada um à sua maneira e peculiaridade.

Contudo, pelo fato de os crimes de trânsito serem o tema do presente estudo, o foco se dará nas destinações feitas pela 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito de Ji-Paraná, em razão da sua especialização nos crimes de trânsito na comarca.

Objetivando compreender as destinações que a 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito realiza, é preciso mencionar a Resolução que norteia as destinações referentes a pena de prestação pecuniária, que se dá nos casos de substituição das penas privativas de liberdade.

O CNJ (Conselho Nacional de Justiça) publicou a Resolução nº 154, em 3 de julho de 2012, que tem por tema a destinação de prestações pecuniárias, a saber:

Art. 1º Adotar como política institucional do Poder Judiciário, na execução da pena de prestação pecuniária, o recolhimento dos valores pagos em conta judicial vinculada à unidade gestora, como movimentação apenas por meio de alvará judicial, vedado o recolhimento em cartório ou secretaria. (CNJ, 2012).

Conforme a Resolução, os valores recolhidos no curso do processo, a exemplo da fiança, serão depositados em uma conta judicial que ficará vinculada ao Juízo julgador da ação, sendo que a movimentação desta só poderá ser feita através de um Alvará, em outras palavras, é necessária uma autorização ou determinação judicial para que ela possa ser alterada.

Na Comarca de Ji-Paraná a 2^a Vara Criminal é também a Vara de Execução de Pena, e tem uma conta vinculada de modo que nos casos de execução determinados pelos demais Juízos os valores sejam transferidos sendo por ela administrados.

Todavia, como já foi mencionado anteriormente, existe a possibilidade de se fazer essa destinação sem a necessidade de transferência para o Juízo da Execução. Desse modo o próprio Juízo julgador pode dar a destinação dos valores apreendidos no processo sob sua competência, essa alternativa foi dada pela Resolução nº 154 que inclusive elenca os destinos que terão prioridade nos repasses.

A Resolução nº 154 do CNJ, com o intuito de aprimorar as penas de medidas alternativas dispõe da seguinte forma:

Art. 2º Os valores depositados, referidos no art. 1º, quando não destinados às vítimas ou aos seus dependentes, serão, preferencialmente, destinados à entidade pública ou privada com finalidade social, previamente

conveniada, ou para atividades de caráter essencial à segurança pública, educação e saúde, desde que estas atendam às áreas vitais de relevante cunho social, a critério da unidade gestora. (CNJ, 2012).

Resta evidente que a preferência de destinação das prestações é para a vítima ou seus dependentes, e secundariamente para as entidades com finalidade social, conforme elencado. Contudo, em diversas situações os crimes de trânsito não possuem uma vítima individual. O crime previsto no artigo 306 do CTB, por exemplo, por ser crime de perigo, permite que as prestações pecuniárias provenientes das ações sejam destinadas às entidades públicas ou privadas com cunho social, desde que estejam conveniadas, conforme estipulado acima.

As entidades que pretendem receber verbas devem elaborar um projeto que siga às exigências e atinja os objetivos determinados pelo Conselho Nacional de Justiça. A Resolução do CNJ dispõe sobre os projetos das entidades que serão priorizados, no parágrafo primeiro do artigo 2º, a saber:

[...]§1º A receita da conta vinculada irá financiar projetos apresentados pelos beneficiários [...], priorizando o repasse desses valores aos beneficiários que:

- I - mantenham, por maior tempo, número expressivo de cumpridores de prestação de serviços à comunidade ou entidade pública;
- II - atuem diretamente na execução penal, assistência à ressocialização de apenados, assistência às vítimas de crimes e prevenção da criminalidade, incluídos os conselhos da comunidade;
- III - prestem serviços de maior relevância social;
- IV - apresentem projetos com viabilidade de apresentação, segundo a utilidade e à necessidade, obedecendo-se aos critérios estabelecidos nas políticas públicas específicas.
- V - projetos de prevenção e ou atendimento a situações de conflitos, crimes e violências, inclusive em fase de execução, que sejam baseados em princípios e práticas da Justiça Restaurativa. (CNJ, 2012)

Desta forma, as entidades que têm maior participação com resultados mais benéficos ao Poder Judiciário podem ser tratadas com certa prioridade em detrimento de outras que, embora possuam cunho social e projeto de altíssima relevância, não estejam diretamente vinculados com o tratamento e a ressocialização de apenados. Mencione-se ainda que os critérios devem ser objetivos, públicos e igualitários quando da escolha da entidade que receberá o benefício.

A entidade denominada Grupo de Apoio, Resgate e Restauração de Alcoólicos (GARRA) atua, entre outras coisas, na recuperação e orientação de

autores de delitos de trânsito. É uma das instituições que recebem recursos da Vara de Delitos de Trânsito de Ji-Paraná, tendo cumprido os requisitos elencados pelo CNJ para ter direito a receber os recursos.

Outro ponto relevante está no fato de que todas as instituições beneficiadas devem prestar contas da maneira como foram utilizados os recursos recebidos do Poder Judiciário, anexando documentos e notas fiscais que comprovem que as verbas foram empenhadas em benefício da entidade e das pessoas por ela atendidas.

O parágrafo 3º do artigo 2º da Resolução nº 154 do CNJ não permite que sejam feitas destinações das prestações pecuniárias de forma irrefletida, com arbitrariedade e aleatoriedade, sem seguir às exigências do Conselho Nacional de Justiça.

Frise-se que a prática estabelecida pelo Conselho Nacional de Justiça já está sendo realizada por diversos juízos brasileiros. Os crimes de trânsito, afiançáveis, são abarcados pelas disposições do CNJ, e a 3ª Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná é um dos juízos que faz uso desta prática.

Mencione-se que o Estado de Rondônia, cuja a situação do trânsito já foi apresentada, detém números extremamente preocupantes, mais até que a média nacional. Ji-Paraná é a sua segunda maior cidade, e detém peculiaridades que também já foram informadas, sendo o território central para a análise das penas pecuniárias aqui estudadas.

Desde o ano de 2004 o município rondoniense de Ji-Paraná passou a contar com a instalação de uma Vara Criminal especializada em delitos de trânsito, a 3ª Vara Criminal. Deixando claro que já a algum tempo vem recebendo um enfoque especial.

Assim, mostra-se oportuno frisar que a 3ª Vara Criminal da Comarca de Ji-Paraná é de grande importância para que se possa alcançar o objetivo do presente estudo, sendo realizada a coleta de informações sobre processos e sentenças para análise sobre as implicações.

Por ser uma Vara de Delitos de Trânsito, nela são encontradas muitas respostas para as indagações aqui elencadas. As penas pecuniárias, sejam elas de prestação pecuniária ou restritiva de direito, ou ainda de multa, estão presentes nas

sentenças inerentes aos crimes de trânsito. Isto posto, foi necessário acesso às sentenças relacionadas aos crimes de trânsito da 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito, o que foi possível por meio dos sistemas utilizados por servidores e magistrados.

O Sistema de Automação de Processos (SAP) é o sistema utilizado pelos servidores do Poder Judiciário do Estado de Rondônia. Através dele são executados os andamentos processuais e a providências relacionadas aos processos físicos. Frise-se que as varas criminais do Estado ainda não aderiram à implantação do Processo Judicial Eletrônico (PJE), assim, o SAP é meio mais utilizado para que sejam feitos os andamentos processuais.

Na 3^a Vara Criminal da Comarca de Ji-Paraná todos os processos criminais, onde se incluem os relacionados aos crimes de trânsito, são movimentos por meio da ferramenta SAP, que disponibiliza um controle de relatórios que teve grande utilidade nas análises das sentenças. Todavia, não se trata de um sistema totalmente uniformizado e unificado com as demais comarcas, apresentando falhas como mais de um cadastro para o mesmo réu e também algumas distorções em relação a classes processuais e tipos de infrações. É possível que o número de ações relacionadas a crimes de trânsito seja maior, pois, no momento da distribuição do processo nem sempre ocorre a indicação adequada do delito, fazendo-se apenas indicações genéricas, além disso, também existe a possibilidade de algumas ações ainda não terem sido distribuídas, devido a data de realização da pesquisa. Mesmo assim pode-se colher dados que auxiliem no presente estudo.

Na pesquisa sobre o percentual existente de cada tipo de infração em trâmite na Vara no ano de 2016 (ALMEIDA; ALVES JUNIOR, 2016), constatou-se que 72% dos processos estão relacionados ao delito previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, que trata da ação de conduzir veículo automotor sob a influência de álcool ou outra substância que altere a capacidade psicomotora ou determine dependência.

Para chegar a esses resultados, o acesso às sentenças de crimes de trânsito foi filtrado do seguinte modo: uma busca de relatório por tipo de infração, sendo escolhidos os “Crimes de Trânsito”, a partir do ano de 2016 até outubro de 2017, processados e julgados na 3^a Vara Criminal de Ji-Paraná. Tendo o relatório

apontado as ações penais iniciadas dentro desse período, nas hipóteses em que a sua distribuição foi auxiliada selecionando a infração como “Crime de Trânsito”.

O Sistema apresentou um número de 133 Ações Penais distribuídas com esse tipo de infração selecionada em Ji-Paraná, ou seja, desde 2016 até outubro de 2017, mais de 100 denúncias foram recebidas no tocante aos crimes de trânsito, número que pode ser ainda maior devido às opções do Sistema. A grande maioria das ações ainda estava em andamento, por se tratar de em espaço de tempo relativamente recente.

Mesmo assim, foi possível colher um número de sentenças razoável: nas Ações Penais apontadas, que tiveram início a partir de 2016, 29 já haviam sido sentenciadas, enquanto outra parte estava suspensa em razão dos infratores estarem cumprindo suspensões, a exemplo do artigo 89 da lei 9.099/1995, que é a suspensão condicional do processo, ou do artigo 366 do CPP, que é a suspensão do processo e do prazo prescricional por não ter sido o réu encontrado.

As análises das sentenças alvo deste estudo, mesmo uma parte delas versando sobre outros crimes cometidos cumulativamente com algum crime de trânsito, somente serão feitas sobre a parte dispositiva relacionada aos crimes praticados no trânsito, por ser esse o foco do presente trabalho.

Apurou-se que todas as 29 sentenças foram condenatórias no que se refere aos crimes de trânsito. Tal fato se dá em função do crime de trânsito possuir uma lógica probatória simplificada, geralmente se resumindo a apresentação do teste de etilômetro, também conhecido por “bafômetro”, com resultado positivo, aliado a prova testemunhal que atesta que o infrator conduzia veículo sob efeito de álcool. E quando não há teste de etilômetro, é feito o exame clínico, feito também com base no sangue.

Sendo assim, o número de condenações mostra que esse tipo de Ação Penal em Ji-Paraná possui índice absolutório bastante reduzido, visto que foram analisadas ações iniciadas de 2016 até outubro de 2017. Com isso, é possível realizar análise quanto às penas aplicadas na totalidade das sentenças, já que em todas houve condenação do agente.

A pena de multa, que se dá no formato dias-multa com base no salário mínimo, em todas as condenações foi aplicada pena de multa que, conforme já

mencionado neste estudo, é destinada ao fundo penitenciário. Em razão disto, a pena de multa é paga através de guia de recolhimento retirada pela plataforma disponibilizada pelo próprio Tribunal de Justiça de Rondônia, sendo preenchidos todos os dados relacionados ao condenado. Dessa forma, foram 29 sentenças com aplicação de 29 condenações a pena de multa.

Prosseguindo na análise, foi possível constatar que a maioria apresentou a prestação pecuniária, diversas vezes destinadas às entidades de trabalhos de características sociais previamente cadastradas. Ao todo, das 29 sentenças, foram 23 penas de prestação pecuniária, que podem ser enquadradas como pena restritiva de direitos. Com isso, nesses casos os réus teriam que cumprir a pena de multa e também a pena de prestação pecuniária, que é uma forma de pena restritiva de direito em substituição à privativa de liberdade.

Por derradeiro, foram analisados os números apresentados em substituição de pena, ou seja, quantas das penas privativas de liberdade foram substituídas por penas restritivas de direito, tendo ocorrido substituição em 28 das 29 sentenças analisadas. Constatou-se que em todas as penas aplicadas nas sentenças havia o caráter de privação da liberdade, contudo somente uma sentença não teve a pena privativa de liberdade substituída por pena restritiva de direito.

Pode-se dizer que o Juízo criminal da Comarca de Ji-Paraná especializado em delitos de trânsito tem adotado entendimento pela viabilidade, aplicabilidade e efetividade das penas pecuniárias nos crimes de trânsito. Note-se também que as implicações dessas penas pecuniárias deságuam nos trabalhos realizados pelas instituições cadastradas junto ao Poder Judiciário, que atuam na segurança pública, educação e recuperação de dependentes químicos e infratores contribuindo para o seu retorno ao meio social. Dessa forma as destinações das penas pecuniárias nos crimes de trânsito acabam beneficiando direta e indiretamente um grande número de pessoas, mas de modo geral é a sociedade que acaba sendo a maior beneficiada.

3.2 Suspensão condicional do processo: conceito e aplicabilidade

A suspensão condicional do processo, que tem previsão no artigo 89 da Lei 9.099/1995, e, conforme Mirabete (2000, p.247), é uma forma de solução alternativa

para problemas penais, que busca evitar o início do processo em crimes cuja **pena mínima não seja superior a um ano**, contanto que o **acusado não seja reincidente em crime doloso e não esteja sendo processado por outro crime**. Além disso, deve-se observar alguns aspectos subjetivos da personalidade do agente.

A suspensão condicional do processo se aplica em qualquer procedimento, e não apenas no sumaríssimo, por isso mesmo em crimes que não sejam considerados de menor potencial ofensivo ela também pode ser oferecida. Apenas a título de exemplo pode-se citar o furto simples e o estelionato, cujas penas mínimas são de um ano e, portanto, o acusado pode ser beneficiado pela suspensão condicional.

Mirabete (2000, p.247) também leciona que a “possibilidade de aplicação da suspensão condicional do processo não implica deslocamento para a competência do Juizado Especial Criminal”. Sendo assim, o oferecimento da suspensão não implicará na remessa dos autos ao juizado.

Em razão da temática escolhida para a formulação do presente trabalho, cita-se também o crime de embriaguez na direção, como um exemplo de possibilidade para o oferecimento da suspensão condicional do processo. O referido crime está previsto no artigo 306 da Lei 9.503/1997, com redação dada pela Lei 12.760/2012, que prevê:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. ([Http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)).

O momento oportuno para o oferecimento da suspensão condicional do processo se dá no ato do oferecimento da denúncia. A proposta é apresentada ao réu pelo representante do Ministério Público (MP) e, caso seja aceita, se dará a homologação do acordo pelo juiz, podendo impor outras condições da suspensão, mas, para tanto deverá verificar se há legalidade e se a denúncia de fato seria recebida. Nos termos do artigo 593, inciso II, do Código de Processo Penal, caberá apelação da decisão do juiz que impõe condições não previstas no acordo entre as partes.

Frise-se que, semelhante ao que ocorre na transação penal, a aceitação da proposta de suspensão condicional do processo por parte do acusado não implica em confissão, reconhecimento de culpa ou de responsabilidade, conforme leciona Mirabete (2000, p.247).

Feita a homologação, inicia-se um período de prova para o acusado, que poderá ter duração de dois a quatro anos, e no qual ele terá que cumprir as obrigações impostas no acordo, como por exemplo a proibição de frequentar determinados lugares ou comparecer mensalmente em juízo, entre outras, e caso cumpra a proposta na íntegra, ao final será decretada a extinção da punibilidade.

Explica Carvalho (2002, p.329) que “vencido o período de prova, se a suspensão condicional do processo não for revogada considera-se solucionada a questão penal definitivamente, isto é, com força de coisa julgada material”.

Em sendo concedido o benefício, o cidadão não poderá fazer novo uso dele por um período que compreende cinco anos. Considerando que a lei não menciona o período de espera para que possa ser concedida uma nova suspensão, Grinover tem o seguinte entendimento:

De acordo com nosso ponto de vista, no entanto, seria sustentável a possibilidade de uma segunda suspensão, em tese, depois de transcorrido o período de cinco anos. O *sursis* tradicional é disciplinado dessa maneira e a aplicação imediata de pena alternativa no juizado criminal, mereceu igual tratamento (v. art. 76, §2º, inc. II) (1999, 274).

Todos os requisitos e detalhes referentes à concessão da suspensão condicional do processo estão previstos no artigo 89 da lei 9.099/1995, que trata dos juizados especiais. A saber:

Art. 89. Nos crimes em que a pena mínima cominada for igual ou inferior a um ano, abrangidas ou não por esta Lei, o Ministério Público, ao oferecer a denúncia, poderá propor a suspensão do processo, por dois a quatro anos, desde que o acusado não esteja sendo processado ou não tenha sido condenado por outro crime, presentes os demais requisitos que autorizariam a suspensão condicional da pena (art. 77 do Código Penal).

§ 1º Aceita a proposta pelo acusado e seu defensor, na presença do Juiz, este, recebendo a denúncia, poderá suspender o processo, submetendo o acusado a período de prova, sob as seguintes condições:

- I - reparação do dano, salvo impossibilidade de fazê-lo;
- II - proibição de frequentar determinados lugares;
- III - proibição de ausentar-se da comarca onde reside, sem autorização do Juiz;

IV - comparecimento pessoal e obrigatório a juízo, mensalmente, para informar e justificar suas atividades.

§ 2º O Juiz poderá especificar outras condições a que fica subordinada a suspensão, desde que adequadas ao fato e à situação pessoal do acusado.

§ 3º A suspensão será revogada se, no curso do prazo, o beneficiário vier a ser processado por outro crime ou não efetuar, sem motivo justificado, a reparação do dano.

§ 4º A suspensão poderá ser revogada se o acusado vier a ser processado, no curso do prazo, por contravenção, ou descumprir qualquer outra condição imposta.

§ 5º Expirado o prazo sem revogação, o Juiz declarará extinta a punibilidade.

§ 6º Não correrá a prescrição durante o prazo de suspensão do processo.

§ 7º Se o acusado não aceitar a proposta prevista neste artigo, o processo prosseguirá em seus ulteriores termos.

Art. 90. As disposições desta Lei não se aplicam aos processos penais cuja instrução já estiver iniciada. (Vide ADIN nº 1.719-9)

Art. 90-A. As disposições desta Lei não se aplicam no âmbito da Justiça Militar. (Artigo incluído pela Lei nº 9.839, de 27.9.1999)

Art. 91. Nos casos em que esta Lei passa a exigir representação para a propositura da ação penal pública, o ofendido ou seu representante legal será intimado para oferecê-la no prazo de trinta dias, sob pena de decadência.

Art. 92. Aplicam-se subsidiariamente as disposições dos Códigos Penal e de Processo Penal, no que não forem incompatíveis com esta Lei.

Note-se que a suspensão condicional do processo é um benefício a que o infrator tem direito caso cumpra os requisitos estipulados na lei os quais já foram citados acima.

Em relação a suspensão condicional do processo e a reincidência, Gomes leciona que:

“Enunciado 16 – Nas hipóteses em que a condenação anterior não gera reincidência, é cabível a suspensão condicional do processo”

Se a condenação anterior gera reincidência, não cabe a suspensão condicional do processo. Mas se o processo anterior não gera reincidência, em princípio, é cabível essa suspensão. É de se dizer em princípio porque tal condenação constitui antecedente criminal, que o juiz deve valorar para o efeito de conceder ou não a suspensão. (2002, p.70)

O benefício da suspensão condicional do processo, nas palavras de Oliveira é:

[...]racional e precioso mecanismo processual, que igualmente contribuirá para a celeridade da prestação da tutela jurisdicional, com reais benefícios para a sociedade e para o acionado. Se é assim, melhor suspender o curso do processo, auferindo economia de atos processuais, encurtando as pautas. E o acionado ganha, na medida em que aceitando a suspensão,

não haverá possível sentença condenatória e, uma vez cumpridas as condições impostas, será julgada extinta a punibilidade. (1995, 68).

Percebe-se, das palavras do autor bem como do que se vê na prática forense, que tanto o infrator quanto a sociedade são beneficiados pela aplicação do instituto.

Analizando as ações penais em curso na 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná, que tiveram início no ano de 2017, observa-se que naqueles em que já houve a resposta a acusação a grande maioria teve direito ao benefício, conforme se verificará no próximo tópico do presente capítulo.

3.3 Dados sobre ocorrências e ações de trânsito em Ji-Paraná

Neste tópico, com a finalidade de ampliar o estudo sobre a importância da aplicação de institutos como a suspensão condicional do processo, serão apresentados dados estatísticos coletados no Sistema de Automação de Processos (SAP), especificamente na 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná.

Além disso, serão apresentados dados coletados junto a Polícia Civil de Ji-Paraná para que se amplie o conhecimento e se tenha uma noção de quão violento é o trânsito da cidade, pois o município conta com um pouco mais de 130.000 habitantes, de acordo com estimativa do IBGE em relação ao ano de 2017, mas possui um número de registros de ocorrências de acidentes de trânsito bastante elevado, como se verá a seguir.

Ocorrências de trânsito em 2017	
Polícia Civil de Ji-Paraná	
Direção Perigosa	63
Embriaguez na Direção	305
Acidente de Trânsito	1649
Lesão Corporal no Trânsito	148
Acidente com Vítima Fatal	11
TOTAL	2176

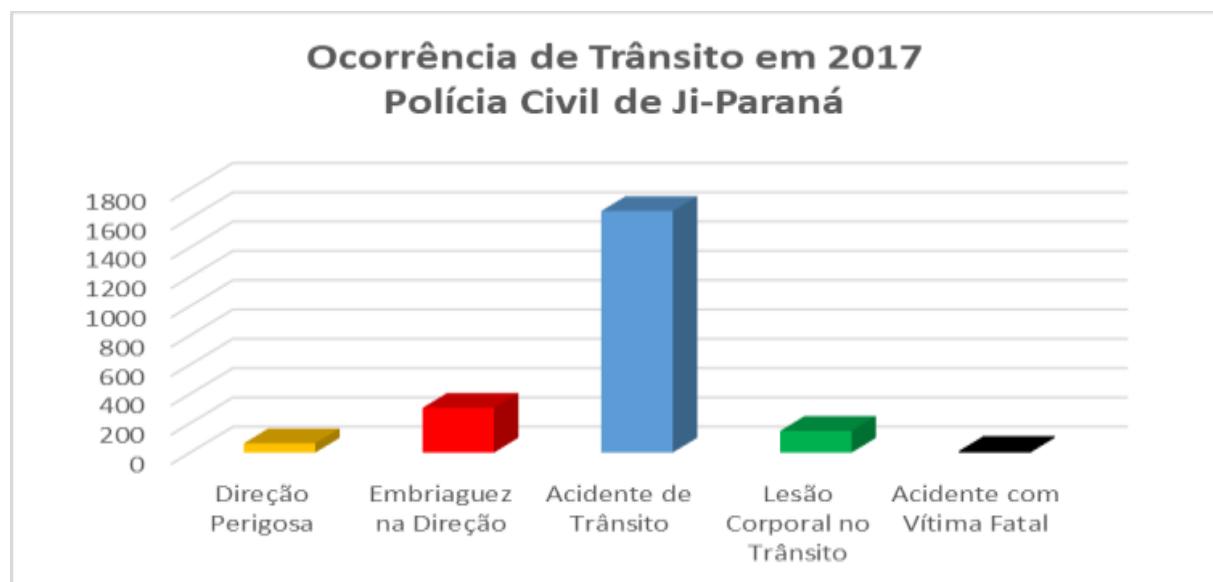
Fonte: Polícia Civil de Ji-Paraná

Ao todo a Polícia Civil registrou 2.176 ocorrências relacionadas ao trânsito no município de Ji-Paraná somente no ano de 2017. Observa-se que foram registrados 1.649 acidentes de trânsito, mas esse número deve ser maior, visto que muitas pessoas sofrem acidentes mas deixam de fazer o registro. Também foram registradas 148 lesões corporais no trânsito e 11 acidentes de trânsito com vítima fatal.

Além disso foram registradas 63 ocorrências de direção perigosa e 305 de embriaguez na direção. Nesse último caso, aquelas ocorrências de embriaguez em que foi lavrado auto de prisão em flagrante desaguardaram na Vara de Delitos de Trânsito se convertendo em ação penal.

Para ilustrar melhor o quadro será apresentado a seguir um gráfico construído com base nos dados da tabela. Note que as ocorrências de embriaguez na direção só perdem para os registros de acidentes de trânsito.

Gráfico 7 – Ocorrências de trânsito em Ji-Paraná – PC/RO



Fonte: Polícia Civil de Ji-Paraná.

Além dos dados coletados junto a Polícia Civil também foram coletados dados no Sistema de Automação Processual (SAP), mais especificamente na 3ª Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná, referentes ao ano de 2017, sendo que os dados foram coletados no dia 31 de janeiro de 2018.

Necessário mencionar que o SAP apresenta algumas imprecisões, sendo mais provável que o número de processos de trânsito seja maior do que o sistema mostra, vez que ao cadastrar a ação nem sempre é feita a indicação de “crime de trânsito”, indicando-se tipificações genéricas apenas para mostrar que se trata de uma ação criminal. Além disso, também existe a possibilidade de algumas ações do ano de 2017 ainda não terem sido distribuídas, haja vista a pesquisa ter sido realizada no dia 31/01/2018. Uma evidência disso é que no ano de 2017 foram registradas 305 ocorrências de embriaguez na direção pela Polícia Civil, além de ocorrências de acidente de trânsito com vítima (homicídio culposo no trânsito) e outras, entretanto para esse mesmo ano, no SAP, só constam 188 processos de crimes de trânsito até a data acima mencionada.

Apesar dessas imprecisões pode-se afirmar que os dados coletados serão úteis para o objetivo do presente estudo pois dão uma visão geral sobre a relevância da aplicação dos institutos ora analisados, em especial da suspensão condicional do processo nos crimes de trânsito.

Processos de Crimes de Trânsitos	
3 ^a Vara Criminal - 2017	
Sentença condenatória	7
Suspenso no art. 366	8
Instrução e julgamento	19
Suspensão condicional	53
Tramitando	95
Outros	6
Total	188

Fonte: SAP/3^aVara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná.

Pelos dados coletados verificou-se que no ano de 2017 foram distribuídas 188 ações criminais relacionadas a crimes de trânsito na 3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná. Desse total 95 já tiveram a denúncia recebida, mas ainda não houve apresentação de resposta à acusação.

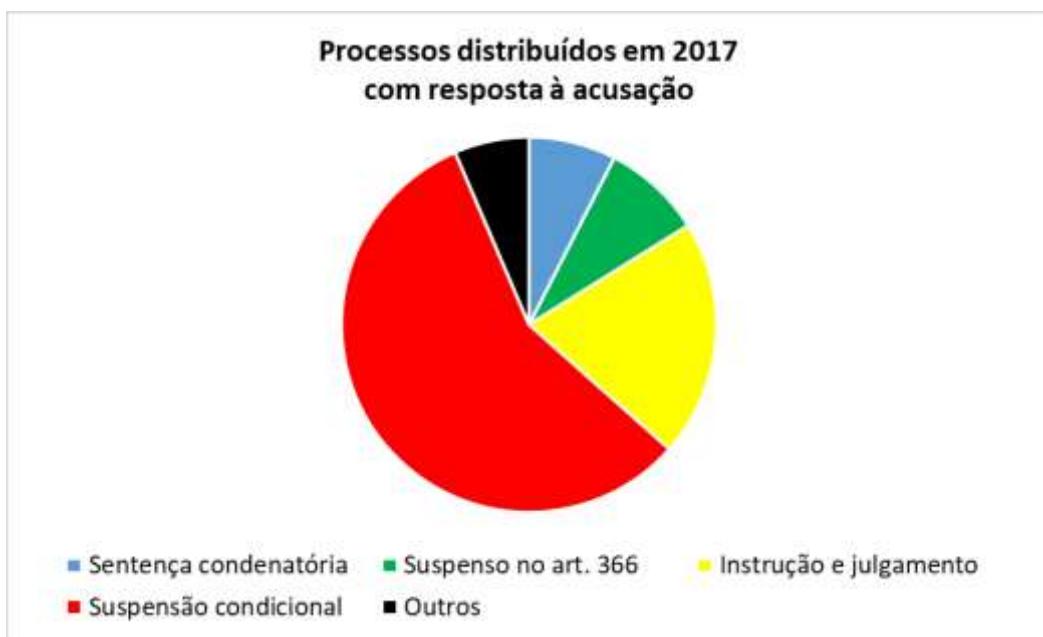
Do total de ações distribuídas, conforme análise individual do andamento de cada processo, 93 já tiveram apresentação de resposta à acusação. Foram proferidas 7 sentenças condenatórias, 8 processos estão suspensos em razão do

réu não ter sido encontrado, 19 já tiveram audiência de instrução e julgamento designada ou estão aguardando alegações finais para ser proferida sentença, 6 estão relacionadas a situações diversas, e em 53 processos foi oferecida a proposta de suspensão condicional do processo.

Dos processos em que já houve sentença condenatória, todos tiveram a pena privativa de liberdade substituída por penas alternativas, e em seis deles foram aplicadas penas pecuniárias aliadas a prestação de serviços à comunidade. Medidas como esta são uma forma de o direito penal dar um retorno social, vez que os valores arrecadados são destinados a instituições sociais ou de segurança pública. Além disso, o serviço à comunidade, via de regra, é direcionado a serviços de resgate de acidentados para que o infrator tenha uma melhor compreensão das consequências oriundas de um acidente de trânsito.

Frise-se que do número total de processos que já tiveram a resposta à acusação apresentada o percentual que teve proposta de suspensão ofertada é bastante expressivo, representando mais da metade, demonstrando a importância da aplicação desse instituto nos delitos de trânsito. Para deixar mais claro foi elaborado um gráfico apenas com os dados referentes aos processos que já tiveram a resposta à acusação apresentada.

Gráfico 8 – Processos distribuídos em 2017 – SAP/3^aVCR/JPR



Fonte: SAP/3^a Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná, em 31 jan. 2018.

O gráfico deixa bastante claro que o instituto da suspensão condicional do processo é de grande aplicação quando se trata de delitos de trânsito. Além disso, a experiência mostra que a grande maioria dos agentes que acabam por praticar delitos desta natureza são cidadãos sem passagem pela polícia que não registram antecedentes criminais e muitas vezes estão interessados em limpar seu nome junto à justiça. Assim, a suspensão condicional se apresenta como uma nova chance para que eles possam corrigir seu erro.

Outro ponto bastante relevante quando se fala da suspensão condicional do processo diz respeito ao fato de que, na grande maioria das vezes, entre as condições para a concessão do benefício está a perda do valor da fiança que é destinada para entidades benficiares que atuam no tratamento de dependentes químicos, na ressocialização de infratores, na educação, na saúde e na segurança pública. Sendo assim, não resta qualquer dúvida que este instituto é de grande relevância e tem a sua aplicabilidade comprovada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo central analisar a aplicabilidade das penas alternativas e da suspensão condicional do processo nos crimes de trânsito em Ji-Paraná-RO. Para atingir esse objetivo foram realizadas revisões bibliográficas e coletadas informações junto aos órgãos públicos de modo a subsidiar a tese e chegar a um resultado aceitável.

Restou demonstrada, pelo menos de maneira sucinta, a revolução pela qual trânsito passou desde os primórdios, visto que os primeiros humanos já transitavam de um lugar para outro em busca de comida e abrigo. Mais adiante o ato de transitar, por acompanhar a evolução da humanidade, chegou a complexidade da contemporaneidade.

No primeiro capítulo, foi apresentada uma breve revisão bibliográfica da evolução da legislação de trânsito no Brasil indicando as principais leis que ajudaram a formar a legislação atual, sendo que a primeira lei que regulou o trânsito no âmbito nacional foi do Decreto nº 8.324, de 1910. Também foram feitos pequenos e relevantes apontamentos sobre cada momento da construção da legislação de trânsito até chegar no atual Código de Trânsito Brasileiro, editado em 1997, e que sofreu alterações posteriores.

Também foi feita uma revisão histórica sobre a pena apontando alguns de seus momentos mais relevantes, citando-se o pensamento de juristas históricos como Beccaria, na Itália, que tentou dar um pouco de humanidade a pena, e como ela evoluiu até chegar aos dias atuais. Além dele, foram citados autores como Greco, Masson e Nucci, entre outros e foram apontados os tipos de penas existentes no Brasil, buscando definir, mesmo que de forma sucinta, cada um desses tipos e sua finalidade básica.

No segundo capítulo foi feita uma análise dos delitos de trânsito no mundo, fazendo-se uma comparação entre a situação brasileira e de países como Estados Unidos, Japão e Rússia, entre outros, que têm população e condições semelhantes, baseando-se em dados coletados por organismos internacionais como a Organização Mundial da Saúde e por órgãos oficiais de governo.

Também foram analisados dados referentes a crimes trânsito ocorridos no Estado de Rondônia, através das informações disponibilizados pelo Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN e dados referentes a cidade de Ji-Paraná, coletados junto a Polícia Civil e a Vara Especializada em Delitos de Trânsito (3^a Vara Criminal).

No terceiro capítulo, dentre os tipos de penas alternativas, foi dado maior destaque as penas pecuniárias que envolvem pagamento em dinheiro, verificando-se que elas podem ser restritivas de direitos em substituição às privativas de liberdade, ou sob a forma de multa, sendo aplicadas cumulativamente com uma pena privativa de liberdade.

No mesmo capítulo também foi discutido outro ponto relevante que diz respeito a Suspensão Condicional do Processo, foi indicada a sua definição, a sua fundamentação legal, os requisitos para seu oferecimento e a sua aplicação aos infratores que cometem algum tipo de delito, sendo dado enfoque aos delitos de trânsito, pois foram objeto deste estudo.

Frise-se que um dos objetivos deste trabalho foi verificar, mesmo que de forma abreviada, se a aplicação das penas pecuniárias nos crimes de trânsito na cidade de Ji-Paraná-RO, apresenta algum impacto social positivo, levando em conta a legislação especializada, a opinião de juristas e estudiosos do direito, os dados coletados pelos diversos órgãos públicos e a jurisprudência. Chegou-se a conclusão de que de fato o resultado é positivo, pelo menos a partir dos dados coletados, visto que, ao ter que efetuar um pagamento em pecúnia o infrator passa a refletir melhor sobre a possibilidade de reincidir naquele crime.

Ao mesmo tempo um segundo objetivo estava relacionado a avaliação da pertinência da aplicação da Suspensão Condicional do Processo em relação aos crimes de trânsito, nesse caso, foram levados em conta apenas os dados coletados junto a Vara Especializada em Delitos de Trânsito (3^a Vara Criminal) da Comarca de Ji-Paraná no ano de 2017, e semelhante ao primeiro objetivo, notou-se um resultado relevante dado o alto índice de aplicação do instituto em relação aos processos de crimes de trânsito, conforme se comprovou no gráfico 8, ficando evidente que a grande maioria dos infratores são pessoas que nunca tiveram qualquer problema com a justiça criminal, tanto é que fizeram jus a suspensão condicional.

Por fim, necessário dizer que o presente trabalho não teve a intenção ou a pretensão de esgotar o assunto, mesmo porque trata-se de um tema bastante complexo que necessitaria de um período maior de estudos para chegar a um resultado mais conclusivo e satisfatório. Todavia, buscou-se aqui questionar, mesmo que de forma breve, sobre a relação e fator positivo da substituição das penas privativas de liberdades por penas (pecuniárias) e da suspensão condicional do processo nos crimes de trânsito.

Na substituição da pena privativa de liberdade por prestação pecuniária verificou-se que é instituto relevante pois evita o encarceramento e ainda propicia que o infrator seja punido. Já a suspensão condicional possibilita uma segunda chance para que o infrator de modo que ele possa refletir e corrigir seu erro e ainda manter o nome livre de restrições junto a justiça criminal, caso cumpra com todas as condições impostas. Além disso, em ambos os casos, via de regra o infrator acaba tendo que efetuar um pagamento que é direcionado a diversas entidades públicas ou privadas, convertendo-se em benefício da coletividade.

Dito isto, os resultados alcançados mostraram-se bastante satisfatórios demonstrando que a política da Vara Especializada em Delitos de Trânsito (3ª Vara Criminal) da Comarca de Ji-Paraná tem produzido efeitos positivos ao primar por substituir as penas privativas de liberdade por restritivas de direito, em especial as pecuniárias, ou oferecer a suspensão condicional do processo, com alguma contrapartida pecuniária por parte do infrator, pois reduz o número de encarcerados e beneficia entidades que prestam serviços de relevância social.

Por fim, tendo em vista que o Trabalho de Conclusão de Curso deve problematizar aspectos do cotidiano do Poder Judiciário, propondo inovações, mudanças ou melhorias de alguma prática jurisdicional, de gestão ou administrativa, apresenta-se aqui a sugestão para que, caso ainda não exista, que seja editada uma regulamentação que padronize os registros de ações de âmbito penal no SAP de modo a facilitar a coleta de dados dos diversos tipos penais. Outrossim, caso tal regulamentação já exista, sugere-se então que seja propiciado treinamento adequado aos servidores, com ênfase na importância da indicação correta e precisa de cada tipo penal, a ser feita no momento da distribuição da ação, permitindo-se assim a realização de análises estatísticas mais precisas.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Andreia Alves. ALVES JUNIOR, Oscar Francisco. **Desafios e Perspectivas Sustentáveis para o Meio Ambiente Artificial e Mobilidade Urbana em Ji-Paraná/RO/Brasil de 1996 a 2016.** Universidade do Vale do Itajaí, 2017.

ALVES JUNIOR, Oscar Francisco. SANTOS, Franklin Vieira. **Ecossistema Social e Trânsito Sustentável: A Preocupação Global com o bem estar, qualidade de vida, mobilidade urbana e desenvolvimento social.** Perugia, 2016.

BARBOSA, Xênia de Castro. SOUZA, Maria Enísia Soares. SOUZA JÚNIOR, Madson Silva de. LIMA, Tiago Lins de. **Violência no trânsito uma abordagem da problemática na cidade de Porto Velho.** Zona de Impacto, v. 1, 2015.

BECCARIA, Cesare. **Dos Delitos e Das Penas.** Ridendo Castigat Mores: 2001.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010** / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: Ministério das Cidades, 2010;

BRASIL. **Resoluções** **Contran.** Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>> acesso em 13 jan. 2018;

BRASIL, Conselho Nacional de Justiça. **Resolução nº 154 de 2012.** Define a política institucional do Poder Judiciário na utilização dos recursos oriundos da aplicação de pena de prestação pecuniária.

BRASIL, Supremo Tribunal Federal. **Habeas-corpus n. 123.108.** Paciente: José Robson Alves. Coator: Superior Tribunal de Justiça. Relator: Ministro Roberto Barroso, 06 de agosto de 2014. Disponível em <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/HC_123108_MLRB.pdf> Acesso em: 05 jan. 2018.

BRASIL. **Código Penal**, 7 de dezembro de 1940. Diário Oficial da União – Rio de Janeiro-RJ. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 05. jan. 2018.

BRASIL. **Constituição Federal**, de 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União – Brasília-DF. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constitucacao/constituicaocompilado.htm> Acesso em: 05 jan. 2018.

BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Panorama.** 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/panorama>>. Acesso em: 25 jan. 2018.

BRASIL. **Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

BRASIL. VIAS SEGURAS. **Mortalidade no Trânsito no Brasil e Nos Dez Outros Países Mais Povoados do Mundo.** 2015. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/a_prevencao/a_decada_de_acoes_de_seguranca_do_transito_2011_2020/conferencia_oms_sobre_seguranca_do_transito_brasilia_nov_2015/mortalidade_no_brasil_e_nos_outros_paises_mais_povoados_do_mundo>. Acesso em: 11 jan. 2018.

CALDEIRA, Felipe Machado. **A Evolução Histórica, Filosófica e Teórica da Pena.** Revista da EMERJ, v. 12, n. 45, 2009.

CARVALHO, Érika Mendes de. **Punibilidade e Fins da Pena.** Revista dos Tribunais, 2005. Disponível em: <<http://www.professorregisprado.com/resources/Artigos/Punibilidade%20e%20fins%20da%20 pena.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

CARVALHO, Luis Gustavo G. C. de et al. **Lei dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais Comentada e Anotada.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2ed., 2002.

DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia. **Anuário de Estatística de Trânsito de 2016.** DETRAN/RO, 2017. Disponível em <<https://www.detran.ro.gov.br/2017/08/anuario-de-estatistica-de-transito-de-2016/>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

EMERON – Escola da Magistratura do Estado de Rondônia. **Regimento do Curso de Especialização em Direito para a Carreira da Magistratura em Ji-Paraná.** Diário da Justiça n. 158, de 26-08-2015, págs.17/22. Disponível em <<https://www.tjro.jus.br>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

ESTEFAM, André. GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Direito Penal Esquematizado.** São Paulo: Saraiva, 2012.

FRANÇA, Flávio de Oliveira. EBAID, Ana Augusta Rodrigues Westin. **Individualização da Pena.** Universidade do Oeste Paulista, Presidente Prudente-SP, 2016. Disponível em <<http://www.unoeste.br/site/enepe/2016/suplementos/area/Socialis/Direito/INDIVIDUALIZAC3%87C3%83O%20DA%20PENA.pdf>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

FRANZ, Cristine Maria. SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução.** Joinville, 2012.

FUKASSAWA, Fernando. **Crimes de Trânsito.** 3. ed. São Paulo: APMP, 2015. GOMES, Luiz Flávio. **Juizados Criminais Federais, Seus Reflexos Nos Juizados Estaduais E Outros Estudos.** v.8., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal** – Parte Geral. 18. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

GRINOVER, Ada Pellegrini et al **Juizado Especiais Criminais: comentários à Lei 9.099, de 26.09.1995**. 3.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

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

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Ji-Paraná: população**. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/ji-parana/panorama>>. Acesso em 25 jan. 2018.

JUSBRASIL, TJ-MS. **Dinheiro de penas financiam construção de quartos para idosos hansenianos**. 2017. Disponível em <<https://tj-ms.jusbrasil.com.br/noticias/502434459/dinheiro-de-penas-financiam-construcao-de-quartos-para-idosos-hansenianos?ref=feed>>. Acesso em: 11. jan. 2018.

LOPES JÚNIOR, Aury. **Direito Processual Penal**. 13.ed., São Paulo: Saraiva, 2016.

MACEDO, Leandro; MENDES, Gleydson. **Curso de Legislação de Trânsito**. 4.ed., Salvador: JusPudim, 2017.

MARTINS, Jorge Henrique Shaefer. **Aspectos Criminais do Código Brasileiro de Trânsito**. Blumenau: Associação dos Advogados Criminais do Estado de Santa Catarina, 1998

MASSON, Cleber. **Direito Penal Esquematizado**. 8. ed., São Paulo: Método, 2014.

MASSON, Cleber. **Direito Penal**. 11. ed., Rio de Janeiro: Forense, 2017.

MERGULHÃO, Maria Fernanda Dias. **Pena de Multa**. Rio de Janeiro: Universidade Cândido Mendes, 2005.

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Juizados Especiais Criminais**. São Paulo: Atlas, 2000.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**. 12. ed., Rio de Janeiro: Forense, 2016.

OLIVEIRA, Lucas Pimentel de. **Juizados Especiais Criminais**. Bauru: Edipro, 1995.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global status report**. Genebra: OMS, 2015. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/>, acesso em 30 jan. 2018.

SEGURADORA LÍDER (Brasil). **Anuário Estatístico**. 2014. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Anuario-Estatistico-2014-DPVAT.pdf>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

SOUZA, Ana Paula de. **Aplicação da pena no Sistema Penal Brasileiro**. Portal Jurídico Investidura, Florianópolis/SC, 19 Jul. 2013. Disponível em: <investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/direito-penal/298348-aplicacao-da-pena-no-sistema-penal-brasileiro>. Acesso em: 05 jan. 2018.

VIEIRA, Rosângela. **As Penas no Brasil**. WebArtigos, 2008. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/as-penas-no-brasil/9090>>. Acesso em 16 jan. 2018.