

A banalização dos “crimes obstáculo”: um problema científico e de segurança no trânsito

Banning of the “obstacles crimes”: a scientific problem of safety on the roads

Cássio M. Honorato¹

Honorato CM. A banalização dos “crimes obstáculo”: um problema científico e de segurança no trânsito. Saúde, Ética & Justiça. 2004;9(1/2):26-32.

RESUMO: O presente estudo destaca um grave problema relacionado à segurança do trânsito: a orientação do Supremo Tribunal Federal em relação aos “crimes obstáculos” e às contravenções penais relacionadas à proteção dos usuários das vias terrestres constitui grave violação ao princípio do trânsito em condições seguras, colocando em risco todo o aspecto preventivo da Lei de Trânsito.

DESCRIPTORIOS: Acidentes de trânsito/legislação & jurisprudência, Segurança/legislação & jurisprudência, Direito penal.

INTRODUÇÃO

O fenômeno trânsito, entendido como o conjunto de relações decorrentes da utilização das vias terrestres, exige (por sua complexidade e relevância) tratamento científico adequado e constantes reflexões.

Nessa oportunidade pretendemos realizar um alerta aos legisladores, aplicadores do Direito, estudiosos e interessados na efetivação do “trânsito

em condições seguras” (art. 1º, § 2º, CTB)*, em relação aos “Crimes de Trânsito”:

A banalização (e, por vezes, abolição) dos denominados “crimes obstáculo”, em especial as contravenções penais relacionadas à proteção da incolumidade física dos usuários das vias terrestres, constitui grave problema científico e de segurança no trânsito.

*CTB. Art. 1. “§ 2º. O Trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito de suas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.”

¹ Promotor de Justiça no Estado do Paraná. Especialista em Trânsito pela Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo. Mestre em Direito do Estado pela Universidade Estadual do Paraná – UNESPAR – Campus Jacarezinho. Professor de Direito Constitucional da Faculdade Novo Ateneu de Guarapuava.

Endereço para correspondência: Rua Capitão Virmond, 1913 – CEP: 85010-120. Centro, Guarapuava, PR. E-mail: cmhonorato@pr.gov.br

CRIMES OBSTÁCULO

O conteúdo jurídico da expressão “crime obstáculo” pode ser encontrado, inicialmente, na obra de Rafael Garofalo⁶, sob a noção de “um obstáculo material á realização das suas tendências perversas ou um remédio á sua falta de sociabilidade” (p.321).

Recentemente, e acompanhando a evolução da ciência jurídica, a expressão “crime obstáculo” foi empregada por Costa Júnior e Queijo⁴, em relação ao Direito de Trânsito:

“No combate à criminalidade no trânsito, uma das medidas eficientes do novo Código foi a criação de diversos tipos penais que configuram crimes-obstáculos, visando impedir a verificação de eventos mais graves. Pune-se, assim, a conduta imediatamente anterior àquela que desencadearia resultado de maior gravidade” (p. xi).

Muito próxima, portanto, a noção de “crime-obstáculo” e de “delito de perigo”. Bem ressaltou, aliás, Callegari³ que “os delitos contra a segurança no trânsito são delitos de perigo”, e que “a criação desses tipos representa um adiantamento das barreiras de proteção penal, com o efeito de evitar o maior número possível de condutas lesivas” (p.504).

Nesta oportunidade, utilizaremos a expressão “crimes obstáculo” com conteúdo um pouco mais amplo, fazendo referência às infrações penais (i.e., contravenções penais e crimes) de perigo, diretamente relacionadas ao fenômeno trânsito.

A PROPOSTA DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Através da denominada “técnica interpretativa histórica”^{*} retrocedemos ao nascedouro da atual Lei de Trânsito para identificar os objetivos a serem alcançados com a publicação de um “novo” Código de Trânsito (fato, aliás, que se concretizou em setembro de 1997, com a publicação da Lei n. 9.503/97).

Constam expressamente da Mensagem n. 205, de 24 de abril de 1993, que contém a Exposição de Motivos ao Projeto de Lei que foi convertido na lei n. 9.503/97 (atual Código de Trânsito Brasileiro), as finalidades a serem alcançadas com a publicação de nosso quarto Código Nacional de Trânsito⁷:

“Buscou-se atualizar as regras de circulação e introduziram-se normas relativas ao comportamento de pedestres e condutores, visando uma política de humanização do trânsito, conferindo a cada cidadão o direito de ter condições seguras de transitar”.

“[...] estabelecendo-se penalidades que realmente alcancem o objetivo de reprimir o infrator e desincentivar condutas transgressoras”.

“[...] tratar com mais rigor as infrações de trânsito, de sorte a pôr termo à impunidade que, a cada dia, aflige um número cada vez maior de famílias em nosso País” (p.497-502).

A proposta do legislador do CTB é muito clara: impor um volume maior de medidas (preventivas e punitivas) aos violadores das normas de segurança no trânsito, visando aumentar a segurança e a tranquilidade dos usuários das vias terrestres, e intimidar a realização de novas infrações.

Não é por outro motivo que o denominado “trânsito em condições seguras” passou a ser afirmado como princípio geral do Direito de Trânsito, no Brasil.

Infelizmente, temos percebido uma interpretação equivocada de alguns dispositivos da Lei de Trânsito, permitindo redução da esfera punitiva e retrocessos indesejáveis; de modo a desviar o aplicador da lei de sua finalidade última: a realização do “trânsito em condições seguras”.

Como se sabe, o “desvio de finalidade” é um dos vícios que recaem sobre os atos do Estado, em afronta aos princípios da finalidade e da legalidade (expressamente previstos em nossa Constituição da República). Nas palavras de Bandeira de Mello²:

* “A técnica interpretativa histórica, oriunda de obras de Savigny e Puchta; cujas idéias foram compartilhadas por [...] etc., baseia-se na averiguação dos antecedentes da norma. Refere-se ao histórico do processo legislativo, desde o projeto de lei, sua justificativa ou exposição de motivos, emendas, aprovação e promulgação, ou às circunstâncias fáticas que a precederam e que lhe deram origem, às causas ou necessidades que induziram o órgão a elaborá-la, ou seja, às condições culturais ou psicológicas sob as quais o preceito normativo surgiu (occasio legis). Como a maior parte das normas constitui a continuidade ou modificação das disposições precedentes, é bastante útil que o aplicador investigue o desenvolvimento histórico das instituições jurídicas, a fim de captar o exato significado das normas, tendo sempre em vista a razão delas (ratio legis), ou seja, os resultados que visam atingir. Essa investigação pode conduzir à descoberta do sentido e alcance da norma” (p.426)⁵.

“o princípio da finalidade impõe que o administrador, ao manejar as competências postas a seu cargo, atue com rigorosa obediência à finalidade de cada qual. Isto é, cumpre-lhe cingir-se não apenas à finalidade própria de todas as leis, que é o interesse público, mas também à finalidade específica abrigada na lei a que esteja dando execução” (p.78).

Afastando-se o aplicador da lei de seus objetivos prioritários, produzirá atos nulos, ineficazes e susceptíveis de revisão pelo Poder Judiciário.

A JURISPRUDÊNCIA

A Lei que foi inicialmente projetada para reforçar o rol de instrumentos à disposição dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e da própria Justiça, para a realização do “trânsito em condições seguras”, passou a ser interpretada de forma desviada, gerando graves prejuízos.

Primeiro tópico jurisprudencial

Falemos, inicialmente, do art. 309 do CTB e do art. 32 da Lei das Contravenções Penais:

A conduta humana consistente em “dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública”, ao tempo do Código Nacional de Trânsito de 1966 era considerada infração de trânsito e contravenção penal. Com o início da vigência do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a mesma conduta passaria a ser considerada em três níveis distintos:

- (i) infração administrativa de trânsito, na hipótese de o condutor encontrar-se “com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias” (art. 162, inc. V, CTB);
- (ii) infração administrativa e contravenção penal, na hipótese de o condutor não possuir a devida licença para dirigir (i.e., CNH ou Permissão para Dirigir), na forma do art. 162, incisos I, II e III, do CTB, e art. 32 da LCP;
- (iii) e, a inovação legislativa, infração administrativa e “crime de trânsito propriamente dito”, na hipótese

de a conduta descrita no item anterior produzir o denominado “perigo concreto de dano” aos demais usuários das vias terrestres.

Vislumbrávamos a sabedoria do legislador, ao elevar os níveis de tutela na exata proporção em que fossem elevados os níveis de danos potenciais aos bens juridicamente tutelados, ou seja, a segurança e a integridade dos demais usuários da via.

A orientação firmada pelo E. Supremo Tribunal Federal (em três julgamentos ocorridos em fevereiro e junho de 2001), no entanto, desmontou a estrutura pretendida pela Lei de Trânsito, ao afirmar a derrogação do artigo 32 da LCP, e conseqüentemente a denominada “abolitio criminis”*, de modo que “com o advento da lei nova a conduta perde sua característica de ilicitude penal”(p.559)¹¹:

Se é certo que não houve revogação expressa do dispositivo em apreço e, também que, em tese, não seria ele incompatível com o disposto no art. 309 do CTB, a sua derrogação, na parte indicada, decorreu de haver o CTB, como é próprio das codificações, tratado de todas as infrações penais comissíveis na condução de veículos automotores, o que, de resto, ficou expressamente declarado no art. 161. Habeas corpus deferido. (RO em HC n. 80.362-8, Rel. Min. Ilmar Galvão, j. em 14.02.2001, v.u., DJU 04.10.02, n. 1928, p. 96-97).

Mais correta, em nossa opinião, a orientação firmada pela 5ª Turma do Egrégio Superior Tribunal de Justiça, no sentido da existência de conflito aparente de normas e efetiva vigência do tipo penal descrito no artigo 32 da Lei das Contravenções Penais:

Ementa: Habeas corpus. Direção sem habilitação. Art. 32 da Lei das Contravenções Penais. Art. 309 da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro). Coexistência dos tipos penais.

A contravenção prevista no art. 32 da LCP é delito de mera conduta.

O crime previsto no art. 309 é de perigo concreto.

“A novatio legis, que apresenta a tipicidade da

* “TRÂNSITO – Falta de habilitação para dirigir veículo automotor – Extinção da punibilidade pelo fenômeno da “abolitio criminis”, constituindo mera infração administrativa – Admissibilidade se a conduta não gerou perigo de dano – Inteligência do art. 107, III, do CP e art. 309 da Lei 9.503/97.” (STJ - Resp. 369.694-SP – 6ª T., j. 16.04.2002 – Rel. Min. Vicente Leal – DJU 06.05.2002 - RT 803/550).

conduta mais censurável, não revogou a contravenção de incidência subsidiária”.

Ordem denegada. (STJ, HC n. 9.685-SP, 5ª Turma, Rel. Min. José Arnaldo da Fonseca, j. em 30.6.99, v.u., DJU de 23.8.99, p. 138.)¹⁰.

As conseqüências práticas e teóricas dessa orientação firmada por nossa “Suprema Corte” são graves e preocupantes, colocando em risco todo o aspecto “intimidativo” (i.e., prevenção geral e prevenção especial) da sanção penal.

Imaginemos, a título de exemplo, um adolescente (i.e., pessoa entre 12 e 18 anos de idade, na forma do art. 2º, da Lei n. 8.069/90 – Estatuto da Criança e do Adolescente) conduzindo veículo automotor, em via pública. Diante desse fato, infelizmente comum em nossa vida diária, perguntamos: qual o “remédio” (usando a expressão de Garofalo) a ser aplicado visando a paralisação desse impulso da puberdade e ressocialização do jovem infrator?

Nessa hipótese, as penalidades administrativas de trânsito são ineficazes: não há que se falar em “sistema de pontuação” ou penalidades relacionadas à licença para dirigir, vez que o adolescente é pessoa inabilitada; o veículo deverá ser restituído ao legítimo proprietário; a responsabilidade pelo pagamento da multa administrativa de trânsito é imputada (pelo art. 282, § 3º, do CTB) ao proprietário do veículo*; e a responsabilidade civil, em regra, recairá exclusivamente sobre seus pais ou representantes legais**, pois os jovens não possuem renda ou patrimônio próprios.

A esfera “penal” (que não se confunde com o Direito Penal), à luz do Estatuto da Criança e do Adolescente, consistente na apresentação do adolescente ao Ministério Público, para fins de remissão ou representação, perde sua finalidade intimidativa e ressocializadora, face a denominada “abolitio criminis”: não havendo conduta ilícita, não se pode falar

em ato infracional a justificar a apreensão e condução do adolescente.

Diante desse quadro, pergunto novamente: onde se encontra o “remédio” a evitar um mal futuro, grave e até mesmo previsível? Qual o nosso grau de responsabilidade (como representantes do Estado), em relação àquele que foi vítima de atropelamento perpetrado por adolescente que, por reiteradas vezes, foi surpreendido na direção de veículo, e não foi submetido a “medidas sócio-educativas” visando ressocializar e evitar reiteração de condutas e resultados mais gravosos?

Segundo tópico jurisprudencial

Preocupante o fundamento constante das decisões do Supremo Tribunal Federal (i.e., “sua derrogação, na parte indicada, decorreu de haver o CTB, como é próprio das codificações, tratado de todas as infrações penais comissíveis na condução de veículos automotores”), face os reflexos que poderão repousar em relação a outros tipos penais de injusto, como exemplo o artigo 34 da LCP: “direção perigosa de veículo na via pública”, e o art. 132 do CP: “perigo para a vida ou saúde de outrem”.

A Lei de Trânsito descreve unicamente onze condutas típicas, que são conhecidas como “crimes de trânsito propriamente ditos”^{7***}. Tal fato, porém, não elimina a existência de contravenções penais contendo “infrações de perigo”, e a possibilidade de lei posterior criar novos tipos penais diretamente relacionados ao trânsito, assim como a Lei n. 9.426, de 24.12.1996, que alterou a redação do artigo 311, do Código Penal: “adulteração de sinal identificador de veículo automotor”.

A Lei n. 9.503/97 (CTB) prevê em seu Capítulo XIX, duas seções dedicadas aos “Crimes de Trânsito”; no entanto, não regula por completo a matéria,

* Lei n. 9.503/97 (CTB). Art. 282. “§ 3º. Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento”.

** Lei n. 10.406/02 (atual Código Civil). “Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil: I – os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua guarda e em sua companhia; [...]”.

*** “Assim, consideram-se “Crimes de Trânsito” propriamente ditos, os tipos penais especialmente previstos nos artigos 302 a 312 da Lei n. 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro). Não há impedimento, no entanto, que outros tipos penais, diretamente relacionados à utilização das vias terrestres, venham a ser criados por meio de Lei (em atenção ao Princípio da Legalidade). Nesse caso teremos crimes de trânsito em sentido amplo, ou, ainda, crimes de trânsito por semelhança” (p.348-9.)⁷.

restando afastada a incidência do art. 2º, § 1º, da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro*. Não há que se falar, portanto, em revogação de leis ou normas incriminadoras anteriores; e, sim, em conflito aparente de normas, a ser resolvido pelo critério da especialidade** (p.132)¹¹. Nesse sentido, destacamos a exposição de Jesus⁸:

Os arts. 306, 308, 309 e 311 do CT criaram modalidades de crimes que, antes de sua vigência, amoldavam-se na contravenção de direção perigosa de veículo na via pública (art. 34 da LCP). Assim é que o “racha” (ou “pega”) enquadrava-se nesta disposição. Hoje, amolda-se ao art. 308 do CT. Outras modalidades de “direção perigosa” ainda se encontram definidas no art. 34 da LCP, com exceção dos fatos definidos nos arts. 306 e 311 do CT (p.172)⁸.

A manutenção desse “precedente jurisprudencial” poderá acarretar sérios prejuízos ao conjunto de normas protetivas dos usuários das vias terrestres, mediante revogação de crimes e de contravenções penais cuja função é atuar como “crimes obstáculo”, ou seja, barreiras jurídicas visando prevenir a realização de eventos mais graves.

Como conseqüência (negativa!) do fundamento desse “precedente”, destacamos uma decisão do TACRIM/SP (Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo):

Direção perigosa. Art. 34 da LCP. Derrogação pelo Código de Trânsito Brasileiro “(...) O Código de Trânsito Brasileiro, no que tange à condução de veículos por via terrestre, regulou toda a matéria atinente à direção perigosa, prevendo como ilícitos penais determinados comportamentos e como infração meramente administrativa os demais, derogando, assim, nesse aspecto de condução de automotor em via pública terrestre, o artigo 34 da Lei das Contravenções Penais. Diante disso, dirigir automotor em via pública em velocidade incompatível para o local e fazendo peripécias, as quais aqui nem mesmo se apurou concretamente no que consistiram,

poderia configurar infração administrativa na forma do artigo 170 do Código de Trânsito Brasileiro, mas não tipifica ilícito penal, não previsto nesse diploma legal, com tal adequação típica (...).

Jurisprudência referida: Apelação 1.296.039/1, j. 26.02.2002, rel. juiz Figueiredo Gonçalves.” (TACrim/SP, Ap. nº 1.300.643/5, 4a C.Crim, rel. juiz Devienne Ferraz, j. 09.04.02, v.u.)⁹.

Os prejuízos decorrentes dessa interpretação à segurança do trânsito são evidentes: condutas como “cavalo-de-pau” e “roleta russa” em semáforos, que não se ajustam aos tipos penais descritos nos artigos 308 (i.e., “racha” e competição não autorizada) e 311 (velocidade incompatível com a segurança em determinados locais), deixariam a esfera criminal e seriam tratadas exclusivamente como infrações administrativas de trânsito, com sensível redução da tutela aos bens jurídicos colocados em risco.

Felizmente, alguns de nossos Tribunais Estaduais ainda têm lutado pela manutenção da contravenção de “direção perigosa”:

TRÂNSITO – Contravenção do art. 34 do Dec.-lei 3.688/41 – Caracterização – Agente que dirige na contramão e em alta velocidade – Infração que não tipifica o delito do art. 311 do CTB, visto que o núcleo deste é o tráfego nas proximidades de determinados locais, gerando perigo de dano – Direção perigosa que configura-se pela mera condução que traz o perigo à incolumidade pública, sem a necessidade da ocorrência de perigo concreto (TJSC – RT 801/640).

Terceiro tópico jurisprudencial

No mesmo sentido, vemos prejuízo a alguns tipos penais diretamente relacionados à denominada “embriaguez ao volante”, em face do argumento empregado pelos Ministros julgadores:

“sua derrogação, na parte indicada, decorreu

* Decreto-lei n. 4.657/42 – Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro. Art. 2º. “§ 1º. A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.”

** “Critério de especialidade – *lex specialis derogat legi generali* [...] A lei especial derroga, para o caso concreto, a lei geral. Entre a norma geral (gênero) e a especial (espécie) há uma relação hierárquica de subordinação que estabelece a prevalência da última, visto que contém todos os elementos daquela e mais alguns denominados especializantes” (p. 132)¹¹.

de haver o CTB, como é próprio das codificações, tratado de todas as infrações penais comissíveis na condução de veículos automotores”.

A conduta humana consistente em conduzir veículo automotor em via pública, com mais de 0,8 g (oito decigramas) de álcool, por litro de sangue, era considerada infração de trânsito, nos termos art. 2º da Resolução n. 737, de 12 de dezembro de 1989, do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito). A mesma conduta poderia ajustar-se aos tipos penais de injusto descritos nos artigos 34 e 62 do Decreto-lei n. 3.688/41 (Lei das Contravenções Penais):

Art. 34. Dirigir veículos na via pública, ou embarcação em águas públicas, pondo em risco a segurança alheia.

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

Hoje, visando elevar o grau de segurança no trânsito, o atual Código de Trânsito Brasileiro reduziu essa “faixa de tolerância” (i.e., de oito para seis decigramas de álcool – art. 276 do CTB)*, colocou a legislação pátria em paridade com as de outros países mais avançados, e celebrou a harmonia entre a lei e a ciência**, permitindo que os limites indicados pelos autores da medicina legal fossem os mesmos da Lei de Trânsito.

Ocorre, no entanto, que esses dispositivos (art. 34 e 62 da LCP) não se encontram no CTB, mas em outro corpo de leis. Perguntamos, assim: face o fundamento expressamente utilizado pelos referidos julgadores, não teriam sido igualmente revogados os referidos dispositivos, constantes da Lei das Contravenções Penais?

Sustentamos que não; havendo, em verdade, conflito aparentes de normas a ser sanado pelos critérios indicados pela doutrina penalista: critério de especialidade, critério de subsidiariedade, critério de consunção (p.132-5)¹¹.

Quarto tópico jurisprudencial

A doutrina, por sua vez, também tem “colabo-

rado” para a falência do princípio geral do “trânsito em condições seguras”. Alguns estudiosos do Direito Penal, ao manifestarem-se em relação ao tipo penal de injusto descrito no artigo 306, do CTB (i.e., “embriaguez ao volante”) têm exigido, como “requisito” do crime, a “condução anormal, de acordo com as regras de circulação viária (alteração do comportamento na direção do veículo), expondo, assim, a incolumidade coletiva a perigo de dano” (p.147)⁸.

Vê-se, no entanto, que tais “requisitos” (ou melhor, “elementares”) não se encontram descritas no tipo penal; e que, principalmente, trata-se de “crime obstáculo” cuja função principal é evitar a realização de um efetivo dano ao bem juridicamente protegido. Destacamos, a seguir, a exposição de Costa Júnior e Queijo⁴, em relação ao artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro:

Trata-se de um crime obstáculo, em que o legislador procura, incriminando a conduta precedente, prevenir a incolumidade pública.

O condutor do veículo, que dirige veículo automotor sob a influência do álcool ou de substância de efeitos análogos, não só terá diminuídos os reflexos, com a conseqüente imperícia, como poderá desenvolver velocidade excessiva, caracterizadora da imprudência (p.70).

Nesse sentido, consideramos melhor a orientação do Prof. Renè Ariel Dotti, que vislumbra no tipo penal descrito no artigo 306 da Lei n. 9.503/97 uma espécie de “norma penal em branco”, a ser complementada pelo art. 276, do CTB (p.439-40)⁷.

Nas demais hipóteses, em que não tenha sido ultrapassada a “faixa de tolerância” prevista no art. 276 do CTB, a conduta do agente não poderá ser considerada atípica, de plano; fazendo-se necessária a confrontação entre conduta humana perigosa e as elementares descritas nos artigos 34 e 62 da Lei das Contravenções Penais.

CONCLUSÃO

Precisamos rever, com urgência, determinados pré-conceitos e decisões “precedentes” de nossos Tribunais Superiores, em relação à esfera criminal relacionadas à utilização das vias terrestres.

* Lei n. 9.503/97 (CTB). “Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor”.

** Em relação ao Diagnóstico da embriaguez no vivo e no cadáver (p.515-8)¹.

Não nos referimos ao complexo debate entre os “crimes de perigo concreto” e os de “perigo abstrato”; mas, sim, à necessidade de revigorar os “crimes obstáculo” como meios de evitar a realização concreta de danos aos bens jurídicos protegidos pela atual legislação de trânsito pátria.

Concluimos, assim, que o emprego de “lentes” inadequadas (por alguns órgãos julgadores e por parte da doutrina) tem produzido uma visão distorcida da Lei de Trânsito, com a negação dos princípios e finalidades expressamente propostos, e inegáveis prejuízos à realização do “trânsito em condições seguras”.

Honorato CM. Banning of the “obstacles crimes”: a scientific problem of safety on the roads. *Saúde, Ética & Justiça*. 2004;9(1/2):26-32.

ABSTRACT: The present study emphasizes a serious problem regarding safety on the roads: the orientation of the Brazilian Supreme Court in relation of the “obstacle crimes” and the misdemeanors regarding protection of the users of the roads, create a serious violation of the principles of the road traffic in safety conditions, setting at risk all preventive aspects of the Road Traffic Act.

KEY WORDS: Accidentes, traffic/legislation & jurisprudence, Safety/legislation & jurisprudence, Criminal law.

REFERÊNCIAS

1. Almeida Júnior A, Costa Júnior JB de O. Lições de medicina legal. 20a ed. São Paulo: Ed. Nacional; 1991.
2. Bandeira de Mello CA. Curso de direito administrativo. 13a ed. São Paulo: Malheiros Editores; 2001.
3. Callegari AL. Delitos de perigo concreto e delitos de perigo abstrato – algumas considerações sobre a contravenção prevista no artigo 34. *RT/Fasc. Penal*, São Paulo. 1998 fev.;748:504-8.
4. Costa Júnior PJ, Queijo ME. Comentários aos crimes do novo código de trânsito. São Paulo: Saraiva; 1998.
5. Diniz MH. Compêndio de introdução à ciência do direito. 10a ed. atual. São Paulo: Saraiva; 1998.
6. Garofalo R. Criminologia: estudo sobre o delicto e a repressão penal. Versão portuguesa com um prefácio original por Julio de Mattos. 4a ed. Lisboa: Livraria Clássica Editora; 1925.
7. Honorato CM. Trânsito: infrações e crimes. Campinas: Millennium Editora; 2000.
8. Jesus DE de. Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997). São Paulo: Saraiva; 1998.
9. Jurisprudência referida: apelação 1.296.039/1... *Bol IBCCrim*. 2002 set.:(118):644.
10. Leis das contravenções penais. *Rev Bras Cien Crim*, São Paulo. 1999 out./dez.;7(28):315. Consta, ainda, do IBCCrim n. 84/Jurisprudência – nov./99, p. 398.
11. Prado LR. Curso de direito penal brasileiro: parte geral. 2a ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais; 2000.