REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

ALÉM DA MULTA: O PAPEL ESSENCIAL DA POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ NA LUTA CONTRA A IMPUNIDADE NOS CRIMES DE TRÂNSITO

BEYOND THE FINE: THE ESSENTIAL ROLE OF THE PARANÁ MILITARY POLICE IN THE FIGHT AGAINST IMPUNITY IN TRAFFIC CRIMES

MÁS ALLÁ DE LA MULTA: EL PAPEL ESENCIAL DE LA POLICÍA MILITAR DE PARANÁ EN LA LUCHA CONTRA LA IMPUNIDAD EN LOS DELITOS DE TRÁFICO

Sandro Walter Schmidt[1], Rafael de Souza[2]

e727233
https://doi.org/10.47820/recima21.v7i2.7233

PUBLICADO: 02/2026

RESUMO

O artigo aborda a atuação da Polícia Militar do Paraná (PMPR) diante de ocorrências que configuram crimes de trânsito, um tema de grande relevância para a segurança pública. A discussão foca na necessidade de que a formação do policial militar, desde os estágios iniciais, contemple um estudo aprofundado do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), indo além das infrações administrativas. Isso é crucial para que o policial saiba diferenciar uma simples multa de um crime de trânsito, pois os procedimentos legais são completamente distintos e a atuação inicial do agente é decisiva para o andamento de um processo criminal. O texto ressalta a complexidade e a importância da atuação técnica e precisa do policial no local do sinistro. De acordo com o artigo, uma resposta ágil e informada garante que as provas sejam coletadas de forma correta e que a cadeia de custódia seja respeitada, dando suporte para uma investigação criminal robusta. Essa abordagem é essencial para combater a impunidade e responsabilizar os condutores que colocam a vida de terceiros em risco. Além disso, o artigo propõe um roteiro de fiscalização prático para orientar o policial em suas atividades, visando a legalidade e a eficácia de suas ações. Em suma, o trabalho não apenas destaca a importância do conhecimento e da técnica policial, mas também oferece ferramentas para que a atuação da PMPR seja mais eficiente e alinhada com as necessidades da justiça e da segurança viária, contribuindo diretamente para a redução de acidentes e para a promoção de um trânsito mais seguro.

PALAVRAS-CHAVE: Polícia Militar do Paraná. Crimes de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro. Atuação Policial. Segurança Viária.

ABSTRACT

The text you provided outlines the crucial role of the Paraná Military Police (PMPR) when handling traffic-related crimes. The core argument is that police training must go beyond administrative infractions and include a deep understanding of the Brazilian Traffic Code (CTB). This knowledge is vital because the legal procedures for a simple traffic ticket and a serious crime are completely different, and the officer's initial actions can make or break a criminal case. The article emphasizes the importance of a technical and precise police response at the scene of an accident. By acting swiftly and with the right information, officers can ensure that evidence is collected properly and the chain of custody is maintained. This is essential for building a strong criminal investigation, fighting impunity, and holding reckless drivers accountable. In addition to highlighting the importance of police expertise, the text mentions a practical guideline for traffic enforcement. This guideline is

[1] Graduação em Educação e Gestão de Trânsito e Transporte. Especialista em Trânsito.
[2] Graduação em Jornalismo. Especialista em Segurança Pública.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

designed to help officers act legally and effectively. In short, the document not only underlines the significance of police knowledge and technique but also provides tools to make the PMPR's work more efficient, ultimately contributing to a reduction in accidents and the promotion of a safer traffic environment.

KEYWORDS: *Paraná Military Police. Traffic Crimes. Brazilian Traffic Code. Police Action. Road Safety.*

RESUMEN
Este artículo aborda las acciones de la Policía Militar de Paraná (PMPR) en la respuesta a incidentes que constituyen delitos de tránsito, un tema de gran relevancia para la seguridad pública. La discusión se centra en la necesidad de que la capacitación de los policías militares, desde las etapas iniciales, incluya un estudio profundo del Código de Tránsito Brasileño (CTB), más allá de las infracciones administrativas. Esto es crucial para que el agente sepa diferenciar una simple multa de un delito de tránsito, ya que los procedimientos legales son completamente distintos y la acción inicial del agente es decisiva para el avance de un proceso penal. El texto destaca la complejidad e importancia de la actuación técnica y precisa del agente en el lugar del incidente. Según el artículo, una respuesta rápida e informada garantiza la correcta recolección de pruebas y el respeto de la cadena de custodia, lo que respalda una investigación criminal sólida. Este enfoque es esencial para combatir la impunidad y responsabilizar a los conductores que ponen en riesgo la vida de terceros. Además, el artículo propone una hoja de ruta práctica de inspección para guiar al agente en sus actividades, buscando la legalidad y la eficacia de sus acciones. En síntesis, el trabajo no sólo resalta la importancia del conocimiento y la técnica policial, sino que también ofrece herramientas para hacer las acciones de la PMPR más eficientes y alineadas con las necesidades de la justicia y la seguridad vial, contribuyendo directamente a la reducción de accidentes y a la promoción de un tráfico más seguro.

PALABRAS CLAVE: *Policía Militar de Paraná. Delitos de Tránsito. Código de Tránsito Brasileño. Actuación Policial. Seguridad Vial*

1. INTRODUÇÃO

A Polícia Militar do Paraná (PMPR) desempenha um papel fundamental na fiscalização de trânsito e no combate a crimes envolvendo veículos, atuando dentro de limites estabelecidos pelo Artigo 23 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) — Lei nº 9.503/97 — que define as competências das Polícias Militares estaduais e do Distrito Federal. Embora diversos incisos originais deste artigo tenham sido vetados, conforme o disposto na lei, a PMPR executa a fiscalização mediante convênios firmados com órgãos executivos, como o Detran/PR e o DER/PR, o que a autoriza a atuar como agente de trânsito, aplicando medidas administrativas e autuando infrações de forma conjunta com outros agentes credenciados.

A principal função da Polícia Militar do Paraná é o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública, o que inclui a prevenção e repressão de crimes em geral. Quando se trata de crimes de trânsito, a PMPR atua na sua identificação, abordagem e na condução dos suspeitos para a delegacia de polícia civil (Polícia Judiciária), dos crimes em que existe essa previsão.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados
.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

A formação do policial militar, desde os estágios operacionais, deve contemplar o estudo aprofundado do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), indo além das infrações administrativas. É nesse momento que a distinção entre uma simples multa e um crime de trânsito deve ser internalizada, pois os procedimentos legais são completamente diferentes e a atuação inicial do policial é crucial para o andamento de um processo criminal.

A atuação policial e a complexidade das ocorrências de trânsito, especialmente quando envolvem crimes, exige um preparo técnico e uma abordagem diferenciada, uma vez que o trânsito é parte intrínseca do cotidiano do policial militar. Embora a movimentação constante de pessoas e veículos carregue riscos e a possibilidade de violações graves, o policial na linha de frente desempenha um papel fundamental que vai muito além da fiscalização de infrações administrativas, tornando-se imprescindível para a justiça e a segurança pública quando a situação escala para um crime de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece uma clara distinção entre infrações e crimes. As infrações são as violações menores, resultando em penalidades administrativas como multas e pontos na carteira. Já os crimes de trânsito, previstos em artigos específicos do CTB (do 302 ao 312), são condutas de alta gravidade, que podem levar a lesões ou à morte, e são investigadas e processadas na esfera criminal.

Para que a investigação criminal tenha sucesso, a atuação do policial militar no local da ocorrência deve ser precisa e técnica. A primeira resposta a um sinistro de trânsito com indícios de crime é um momento decisivo, e cada ação do policial conta.

Nesta seara, lembramos o que ensina Abreu (2001, p. 3):

> A eficácia da lei de trânsito depende essencialmente da ação policial. É esta que dá a real medida do que se deve ou não fazer, a que o público se acomoda. Podemos então afirmar que no trânsito os procedimentos policiais podem ter mais influência no comportamento dos condutores de veículos e pedestres do que a própria lei. Como regra, o efeito intimidativo desta está na razão direta da probabilidade que cada um sente de ser surpreendido pela Polícia e, sendo, não escapar por alguma forma da punição. Daí a importância da presença policial com ação irrepreensível e constante.

Uma atuação técnica, firme e baseada na legislação por parte do policial militar é o primeiro e mais importante passo para que a impunidade seja combatida. Um profissional bem-preparado para lidar com crimes de trânsito garante que as provas sejam coletadas corretamente e que os procedimentos legais sejam seguidos, resultando em um trabalho de qualidade que dá suporte a uma investigação criminal robusta.

Em um cenário onde a segurança no trânsito é um desafio constante, a presença e o conhecimento do policial militar são um pilar fundamental para a ordem e a justiça. Ele não é apenas um fiscal, mas um agente de segurança pública que, ao agir corretamente em uma

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

ocorrência de trânsito, contribui diretamente para a redução de acidentes e para a responsabilização de condutores que colocam a vida de todos em risco.

A habilidade do policial militar em crimes de trânsito não se resume a conhecer a lei, mas a saber aplicá-la no momento de pressão, garantindo que a justiça seja feita e que a segurança viária seja promovida de forma integral, motivo pelo qual a leitura deste trabalho oferecerá uma visão aprofundada das implicações jurídicas que envolvem o tema. O objetivo é expandir a conscientização sobre os riscos e as sérias consequências de desrespeitar as normas, destacando como tais atos podem transcender simples infrações e se tornar crimes graves, visto que a compreensão desse cenário é um desafio para a segurança pública. Por isso, este trabalho visa aprofundar a discussão e, de forma prática, oferecer um roteiro de fiscalização que demonstre as providências adequadas para o policial na atividade-fim, garantindo a legalidade e a eficácia de suas ações.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. História do trânsito no Brasil

A história automobilística brasileira registra que, já em 1897, o Rio de Janeiro presenciou a circulação do primeiro automóvel pelas precárias vias da cidade, um modelo francês da marca Serpollet pertencente ao escritor José do Patrocínio. Segundo Giucci (2004, p. 81), esse veículo não apenas marcou o início da era motorizada, mas também protagonizou o primeiro acidente de trânsito no país; na ocasião, o poeta Olavo Bilac, ao tentar aprender a dirigir sob a supervisão de Patrocínio, acabou colidindo a máquina contra árvores na Rua da Passagem. O impacto desse novo elemento no cenário urbano é descrito por Giucci (2004, p. 80) ao relatar a percepção da época:

> Jornalista e antimonarquista ferrenho, José do Patrocínio foi o primeiro a circular em um automóvel no Rio de Janeiro. [...] Na opinião de um cronista, era “feio, amarelo, andava aos trancos e barrancos sobre o calçamento desigual e deixava para trás um cheiro insuportável de petróleo”. Muitas vezes precisava ser empurrado.

Essa inovação trouxe os primeiros desafios de segurança viária, tornando essencial a criação de leis e regulamentos. A popularização dos carros, impulsionada por políticas públicas e pelo Fordismo, aumentou a demanda por estradas e, com isso, a urgência de normas para organizar o tráfego crescente.

Neste contexto, Vilela (2019, p. 135), faz as seguintes ponderações:

> O advento das revoluções sociais e, especialmente a Revolução Industrial, contribuiu sobremaneira para o crescimento da população e consequentemente houve um incremento das cidades e das relações interpessoais. Muitas vezes,

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados
.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

> as distâncias entre os centros comerciais dificultavam as negociações no livre mercado, daí a necessidade de um avanço tecnológico no sentido de criar meios de transporte para que estas distâncias fossem superadas.
> Assim ocorreu com a humanidade, os negócios eram realizados com pessoas próximas, os animais eram utilizados como meio de transporte e locais, ainda que distantes, poderiam ser atendidos pelos negociantes. Somente no século XIX, no ano de 1886, foi criado por Karl Benz o primeiro automóvel.

No Brasil, a rápida expansão do trânsito, com a priorização de automóveis e a construção de grandes vias, trouxe uma consequência trágica: um aumento significativo no número de mortes e feridos nas estradas e cidades. Essa realidade caótica tornou-se insustentável, e a necessidade de ordem e segurança se tornou urgente.

Para mitigar esse cenário e promover um convívio mais seguro, foi criado o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pela Lei nº 9.503, em 23 de setembro de 1997, como resposta ao crescimento desordenado das cidades e ao aumento alarmante de mortes nas vias. Ao estabelecer um conjunto de leis, normas e regras que disciplinam o comportamento de motoristas, pedestres, ciclistas e motociclistas, o CTB assumiu a função essencial de ordenar o tráfego e aplicar sanções, visando a classificação, análise e punição de infrações para garantir a redução de sinistros e a preservação da vida.

Nesta toada, Vilela (2019, p. 145), destaca o seguinte:

> A implementação do Código de Trânsito Brasileiro representou um marco na história do país, pois trouxe consigo a necessidade urgente de lidar com a gravidade do problema das mortes no trânsito e promover uma mudança de paradigma na cultura de segurança viária.

O CTB está em constante evolução para assegurar um trânsito mais inclusivo e que as leis garantam seu bom andamento, visto a rapidez e crescimento da infraestrutura, pessoas e demais membros que fazem parte do trânsito desde tempos antigos. Esta evolução correu desde o primeiro sinistro registrado com um condutor não habilitado até os tempos atuais, envolvendo veículos com grande potência e tecnologia embarcada, sempre mantendo o objetivo de um trânsito mais seguro e a preservação da vida.

Aliados ao trânsito seguro, devem ser observadas as regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Através de seus artigos, se torna obrigatório, por exemplo, o uso de cinto de segurança e a condução de veículos sem o uso de telefone celular. Além disso, são incluídas questões veiculares obrigatórias, como estar em bom estado de conservação, licenciamento, entre outros. Constatou-se então a necessidade de leis mais rígidas dentro deste Código, para a responsabilização de condutores que, de certa forma, extrapolam o seu direito de ir e vir nas vias, os quais muitas vezes não observam as regras e negligenciam a vida de terceiros, sendo estes responsabilizados através dos crimes do CTB - dos artigos 302 ao 312.

Esclarece Sousa (2020, p. 178 e 179) sobre o CTB:

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

> O Código de Trânsito Brasileiro deve ser interpretado à luz dos princípios da segurança, da responsabilidade, da prevenção e da educação no trânsito. Esses princípios refletem a necessidade de adotar medidas preventivas, promover a conscientização dos usuários e responsabilizar os infratores, com o objetivo de garantir a ordem e a preservação da vida nas vias públicas.

Ainda Capez (2020, p. 505), na mesma toada norteia:

> O Código de Trânsito Brasileiro aborda, em sua extensão, regras administrativas e penais com o objetivo de reduzir o elevado número de acidentes envolvendo veículos automotores. É imprescindível que analisemos, sobretudo, os aspectos criminais desse diploma legal, que trouxe inovações jurídicas, incluindo a multa reparatória e a pena de suspensão ou proibição da permissão ou habilitação para dirigir. Também foram criados tipos penais, como os crimes de fuga do local do acidente, embriaguez ao volante, participação em competição não autorizada e excesso de velocidade em determinados locais.

2.2. Infração de trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é a lei que estabelece as regras para o trânsito no país, e sua estrutura de 341 artigos em 20 capítulos, mais os anexos, detalha não apenas as normas de circulação, mas também as infrações e crimes de trânsito.

O CTB define claramente quais são as condutas proibidas, classificando-as em infrações (leves, médias, graves e gravíssimas) e crimes de trânsito. Enquanto as infrações são punidas com multas, pontos na carteira e outras penalidades administrativas, os crimes de trânsito, por serem mais graves (como dirigir embriagado, participar de "rachas" ou fugir do local de um acidente), levam a consequências criminais, como a prisão.

Infrações de trânsito são transgressões ou violações das normas do Código de Trânsito Brasileiro. Essas ações ou omissões desrespeitam as regras, comprometendo a segurança nas vias e podendo causar riscos à vida de todos que as utilizam, sejam eles motoristas, passageiros ou pedestres.

Nesta seara, o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT) disposta na Resolução do Contran nº 985/2022, diz que:

> Constitui infração de trânsito a inobservância a qualquer preceito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ou da legislação complementar. O infrator está sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas no CTB.
> As infrações classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias, computados, ainda, os seguintes números de pontos:
> I - infração de natureza gravíssima, 7 pontos;
> II - infração de natureza grave, 5 pontos;
> III - infração de natureza média, 4 pontos;
> IV - infração de natureza leve, 3 pontos.

Dessa forma, a estruturação das infrações por níveis de gravidade e pontuação permite que a fiscalização ocorra de maneira proporcional à conduta do condutor. Essa gradação é fundamental para o exercício da atividade policial, pois norteia a aplicação imediata de medidas

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados
.

administrativas e garante que o rigor da sanção seja compatível com o risco gerado à segurança viária, reforçando o caráter educativo e punitivo da legislação vigente.

2.3. Infrações e Crimes de Trânsito: Definições e Diferenças

As infrações e os crimes de trânsito, embora interligados pelo cenário viário, possuem naturezas jurídicas e consequências distintas. As infrações caracterizam-se como violações administrativas de menor potencial ofensivo, cujas punições visam o caráter educativo e disciplinar, incluindo multas, pontuação na CNH e medidas como a suspensão do direito de dirigir. Por outro lado, os crimes de trânsito — previstos no Capítulo XIX do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), artigos 291 a 312-A — transcendem a esfera administrativa para se configurarem como delitos penais. Por envolverem condutas de elevada gravidade que colocam em risco direto a vida ou a integridade física de terceiros, esses crimes sujeitam o infrator a processos judiciais e penas mais severas, como prestação de serviços à comunidade, detenção ou reclusão.

Dessa forma, a legislação tipifica como crimes as seguintes condutas (Arts. 302 ao 312, CTB):

> Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor;
> Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor;
> Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do sinistro, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública;
> Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do sinistro, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída;
> Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar;
> Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código;
> Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada;
> Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano;
> Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;
> Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano;
> Art. 312. Inovar artificiosamente, em caso de sinistro automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito ou o juiz:

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

A tipificação minuciosa desses crimes reflete a intenção do legislador em proteger não apenas a ordem administrativa, mas, primordialmente, a incolumidade pública e o direito à vida, de modo que o domínio técnico desses artigos permite ao policial militar diferenciar com precisão uma autuação de trânsito de uma prisão em flagrante ou da correta preservação de uma cena de crime. Compreender as nuances entre o descumprimento de uma norma e a configuração de um ilícito penal é o que garante a higidez do processo judicial desde o seu início, assegurando que a intervenção estatal seja justa, legal e capaz de coibir condutas que ameaçam a segurança da sociedade, consolidando a atuação da Polícia Militar como um pilar essencial na manutenção da ordem pública e na efetiva aplicação da justiça criminal no trânsito.

2.4. Juizado Especial Criminal (Lei nº 9.099/1995)

O artigo 291 do CTB diz que “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, e ainda discorre o seguinte:

> § 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).
> § 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.
> § 3º (VETADO).
> § 4º O juiz fixará a pena-base segundo as diretrizes previstas no art. 59 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime.

Observou-se que o artigo 291 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é fundamental para entender a relação entre os crimes de trânsito e o direito penal. Em resumo, ele estabelece as regras gerais que devem ser aplicadas aos crimes cometidos na direção de veículos automotores.

O *caput* do artigo 291 deixa claro que, para os crimes de trânsito, as normas do Código Penal e do Código de Processo Penal são aplicadas de forma subsidiária, ou seja, se o próprio CTB não dispor de forma diferente.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados
.

Além disso, o artigo faz referência à Lei dos Juizados Especiais Criminais (Lei nº 9.099/95), que busca a desburocratização e a conciliação para crimes de menor potencial ofensivo. Essa aplicação, no entanto, é restrita e condicionada.

Ainda o artigo 291 do CTB, traz algumas exceções à Lei dos Juizados Especiais, impedindo a aplicação dos benefícios da Lei nº 9.099/95 em casos específicos de lesão corporal culposa no trânsito (precisa da representação da vítima) e se o se o condutor estiver em uma das seguintes situações:

- Sob influência de álcool ou drogas: A embriaguez ao volante torna a lesão corporal um crime mais grave, afastando a possibilidade de acordos mais brandos.
- Participando de "racha" ou competições não autorizadas: A alta periculosidade dessas condutas também impede os benefícios da lei, levando o caso diretamente para a justiça criminal comum.
- Transitando em velocidade superior a 50 km/h da máxima permitida na via: Essa é uma das principais agravantes, demonstrando extrema imprudência e irresponsabilidade do condutor.

Em resumo, o artigo 291 serve como uma ponte entre o CTB e o Direito Penal, definindo quando um crime de trânsito pode ter um tratamento mais brando (pela Lei dos Juizados) e quando, por conta da alta periculosidade da conduta, ele será julgado com o rigor da justiça criminal comum.

O Juizado Especial Criminal foi instituído pela Lei n. 9.099/1995 para conciliação, julgamento e execução das infrações penais de menor potencial ofensivo, *verbis:*

> Art. 60. O Juizado Especial Criminal, provido por juízes togados ou togados e leigos, tem competência para a conciliação, o julgamento e a execução das infrações penais de menor potencial ofensivo, respeitadas as regras de conexão e continência.
> Parágrafo único. Na reunião de processos, perante o juízo comum ou o tribunal do júri, decorrentes da aplicação das regras de conexão e continência, observar-se-ão os institutos da transação penal e da composição dos danos civis.
> Art. 61. Consideram-se infrações penais de menor potencial ofensivo, para os efeitos desta Lei, as contravenções penais e os crimes a que a lei comine pena máxima não superior a 2 (dois) anos, cumulada ou não com multa.

2.5. Competências dos Juizados Especial Criminal no caso dos crimes de trânsito

A competência do Juizado Especial Criminal (Jecrim) é destinada a infrações de menor potencial ofensivo, ou seja, crimes com pena máxima de até dois anos, conforme o artigo 60 da Lei n. 9.099/1995.

Com base nesse critério, os seguintes crimes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) se enquadram na competência do Jecrim:

a) Lesão corporal culposa sem causa de aumento de pena (art. 303, caput);

b) Omissão de socorro (art. 304);

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

c) Afastamento do local do acidente para fugir à responsabilidade penal ou civil (art. 305);

d) Violação de suspensão ou de proibição de se obter permissão ou habilitação para dirigir (art. 307);

e) Deixar o condenado, de entregar em 48 horas, à autoridade judiciária, a permissão para dirigir ou a carteira de habilitação (art. 307, § único);

f) Dirigir veículo automotor em via pública, sem permissão para dirigir ou habilitação ou se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano (art. 309);

g) Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou ainda, a quem, por seu estado de saúde física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança (art. 310);

h) Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano (art. 311);

i) Inovar artificiosamente, em caso de acidente com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou o juiz (art. 312).

2.6. Observações sobre o artigo 303 do CTB

Quanto ao sujeito ativo do crime de lesão corporal culposa, tipificado no art. 303 do CTB, Cezar Roberto Bittencourt especifica que, em princípio, pode ser qualquer pessoa, desde que o crime tenha sido praticado na direção de veículo automotor. Por sua vez, o sujeito passivo pode ser qualquer pessoa humana, desde que esteja viva
(Bittencourt, 2020, p. 732).

Quando um crime de lesão corporal culposa (previsto no artigo 303 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB) é cometido com as causas de aumento de pena do parágrafo único, a competência deixa de ser do Juizado Especial Criminal (Jecrim) e passa para o Juízo Criminal comum.

Para que um crime seja de competência do Juizado Especial Criminal, ele precisa ser considerado uma infração penal de menor potencial ofensivo. De acordo com o artigo 61 da Lei 9.099/95, essa categoria inclui crimes cuja pena máxima não seja superior a dois anos, cumulada ou não com multa.

O crime de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor (artigo 303, *caput*, do CTB) prevê pena de detenção de seis meses a dois anos, o que, por si só, se enquadraria no Jecrim. No entanto, o parágrafo único desse mesmo artigo prevê um aumento de pena de um

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados
.

terço à metade se o crime ocorrer sob certas circunstâncias, como: ausência de permissão ou habilitação para dirigir ou praticar em faixa de pedestres ou calçada ou omissão de socorro à vítima, se possível fazê-lo sem risco pessoal.

Quando esse aumento de pena é aplicado, a pena máxima do crime ultrapassa os dois anos. Por exemplo, uma pena de dois anos aumentada pela metade chega a três anos, o que supera o limite legal para o Jecrim.

Dessa forma, a causa de aumento de pena faz com que a infração deixe de ser de menor potencial ofensivo, e o caso deve ser processado e julgado pela Justiça Comum, seguindo o rito processual ordinário.

Neste sentido Damásio de Jesus (1997, p. 40), reforça esse entendimento, indicando que as causas de aumento de pena “devem ser levadas em conta para eventualmente afastar a competência do Juizado Especial Criminal, estejam previstas na Parte Geral ou Especial do CP ou na legislação especial”.

2.7. Orientações Gerais

O Manual de Procedimentos de Crimes de Trânsito da Polícia Civil do Paraná, de autoria de Leonardo Carneiro, Edgar Santana e Marluce Costa Becher, descreve nas páginas 2 e 3, procedimentos que a primeira força de segurança (PM, PRF, Guarda Municipal) deve seguir ao atender um sinistro de trânsito, destacaram o seguinte:

a) Nos casos de sinistros sem vítimas: orientar as partes a registrar o boletim de sinistros de trânsito de forma *online.*

b) Nos casos de sinistros com vítimas, devendo registrar o boletim de ocorrência com as seguintes informações detalhadas:

Vítimas: identificação completa, hospital para onde foram levadas e órgão de socorro.

Testemunhas: identificação, endereço, contato e e-mail.

Natureza do crime: especifique o delito, em vez de usar a descrição genérica “sinistro sem ilicitude”.

Em caso de prisão em flagrante, encaminhe as testemunhas imediatamente à delegacia.

Teste do etilômetro: ofereça o teste a todos os condutores, verifique a validade do etilômetro, se estiver vencido, substitua-o ou utilize o termo de constatação de sinais de alteração da capacidade psicomotora, se houver sinais de embriaguez.

Recusa ao teste: se o condutor recusar o teste, mas apresentar sinais de embriaguez, preencha o termo de constatação de sinais de alteração da capacidade psicomotora.

Encaminhamento à Delegacia: encaminhe o condutor à delegacia se o teste do etilômetro indicar mais de 0,34 mg/L ou se houver sinais de alteração da capacidade psicomotora.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

Sinistro com morte no local: a delegacia deve ser informada para acionar o instituto de criminalística e o instituto médico legal (IML), o autor do sinistro deve ser encaminhado à delegacia (com testemunhas) para esclarecimentos, a autoridade policial avaliará se ele prestou socorro à vítima para decidir sobre o flagrante, conforme o Artigo 301 do Código de Trânsito Brasileiro.

Tabela 1. Crimes de trânsito e providências pelos agentes de segurança pública

ART	CRIMES	CONFIGURAÇÃO DO CRIME	PROVIDÊNCIAS
302	Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor	Condutor com culpa (negligência, imprudência ou imperícia) que se envolve em sinistro causando morte.	**a)** Elaborar o Boletim de Ocorrência com riqueza de detalhes. **b)** Conduzir o indivíduo à Delegacia de Polícia Civil (DPC) para a formalização da prisão em flagrante. **c)** Contactar a autoridade de polícia judiciária (Delegado de Polícia Civil) para deliberação sobre o veículo envolvido no sinistro, que poderá ser retido para perícia. **d)** O veículo será liberado a um condutor com habilitação válida ou a um serviço de remoção acionado pelo responsável.
303	Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor (sem agravantes)	**a)** Condutor com culpa (negligência, imprudência ou imperícia) que se envolve em sinistro causando lesão a outrem. **b)** Ocasiona lesão corporal (todos os tipos de lesões – leve, grave gravíssima) em um motorista, passageiro ou pedestre por imprudência, negligência ou imperícia. **c)** Será em via pública ou não aberta à circulação (particulares ou condominiais); **d)** Se houver dúvidas no local do sinistro, quanto à culpa dos condutores envolvidos, tratar todos como autores para fins de Termo Circunstanciado de Infração Penal (TCIP). **e)** Sinistros de trânsito que é considerado como "código 3" a situação das vítimas pelo serviço de atendimento de trauma (Siate ou	**a)** Elaboração do Boletim de Ocorrência detalhado e encaminhar à Delegacia de Polícia Civil (DPC) para as devidas providências. **b)** Invidar esforços a fim de determinar a culpa dos motoristas envolvidos no sinistro. **c)** Lavratura do Termo de representação, onde a vítima fará opção de representar ou não contra o autor. **d)** Se houver representação da vítima, Lavratura do Termo de Compromisso ao autor. **e)** Se não houver representação o Termo Circunstanciado de Ocorrência (TCO) seguirá, ao JECrim, sem o termo de compromisso do autor, permanecendo naquele órgão a disposição da vítima, para representação no prazo de 6 meses. **f)** Liberação do veículo a condutor habilitado ou serviço de remoção

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

		Samu).	acionado pelo condutor/responsável.
304	Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor (com agravantes)	**a)** Um condutor é considerado culpado por um sinistro de trânsito com lesão corporal quando age com negligência, imprudência ou imperícia, como por exemplo: Negligência: é a falta de cuidado ou desatenção. Por exemplo, não fazer a manutenção do carro e, por isso, os freios falharem. Imprudência: é a falta de cautela ou a atitude perigosa. Por exemplo, dirigir em alta velocidade em uma área residencial. Imperícia: é a falta de aptidão técnica ou de habilidade para dirigir. Por exemplo, um motorista novato que, por não saber controlar o veículo, causa uma colisão. **b)** Verificar se houve uma dos seguintes agravantes: -Não ter CNH: Dirigir sem a Carteira Nacional de Habilitação. -Não prestar socorro: Omitir-se de ajudar a vítima após o sinistro. -Cometer o crime em faixas de pedestre ou calçadas: O sinistro acontece em locais destinados exclusivamente a pedestres. -Dirigir profissionalmente: O sinistro ocorre enquanto o condutor exerce uma profissão, como taxista, motorista de aplicativo ou ônibus.	**a)** Elaboração do Boletim de Ocorrência detalhado e encaminhar à Delegacia de Polícia Civil (DPC) para as devidas providências. **b)** Invidar esforços a fim de determinar a culpa dos motoristas envolvidos no sinistro. **c)** Se a vítima manifestar o interesse de que o responsável pelo sinistro seja processado criminalmente (o que é chamado de “representação”), o autor do sinistro pode ser levado à Delegacia de Polícia para a lavratura do flagrante. No entanto, o Art. 301 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê uma importante exceção: o condutor que presta socorro imediato e integral à vítima não será preso em flagrante nem precisará pagar fiança por lesão corporal culposa. **d)** Deverá contactar autoridade de polícia judiciária (Delegado da Polícia Civil) a respeito do veículo envolvido no sinistro, que poderá ser retido para perícia. **e)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.
304	Deixar o condutor do veículo, na ocasião do sinistro, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública;	**a)** Condutor que se envolveu em sinistro, não teve culpa (negligência, imprudência ou imperícia) e não prestou socorro à vítima. **b)** Se houver culpa enquadrar no Art. 302 ou 303 do CTB com agravante da omissão de socorro.	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado e encaminhamento deste a DPC para providências. **b)** Lavratura do TCIP. **c)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.
305	Afastar-se o condutor do veículo do local do sinistro, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída;	**a)** A conduta de um condutor que se evade do local de um sinistro, independentemente da existência de vítimas, com o propósito de esquivar-se da responsabilidade civil ou penal, configura uma infração penal e administrativa. **b)** Tal ação é tipificada no	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado e encaminhamento deste a DPC para providências. **b)** Lavratura do TCIP. **c)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

		ordenamento jurídico brasileiro, refletindo a intenção deliberada do agente de obstruir a investigação e as consequências legais do evento.	condutor/responsável.
306	Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar;	**a)** Concentração ≥ a 6 dg/L sangue. **b)** Concentração ≥ 0,3 mg/L de ar alveolar. **c)** Sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora, conforme disposição do CONTRAN. **d)** Concentração de álcool a partir de 0,34 mg/l aferida no etilômetro.	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado. **b)** Condução do autor à Delegacia de Polícia Civil (DPC) para lavratura do flagrante. **c)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.
307	Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código;	**a)** Condutor que viola **b)** Até 29/08/2017 o crime do art. 307 cabia ao descumprimento da suspensão ou "proibição" oriunda de decisão administrativa e judicial, mas com o RE 1062327/17 (STF) (+ Informativo 641/18 STJ) mudou-se a orientação considerando a atipicidade para a decisão administrativa, permanecendo somente aquela originária de decisão judicial. Descreveu que a suspensão do art. 307 refere-se ao art. 292, a qual descreve os crimes de trânsito, portanto de esfera penal e não administrativa.	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado e encaminhamento deste a DPC para providências. **b)** Lavratura do TCIP. **c)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.
308	Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada;	**a)** Condutor que participa do famoso "racha" gerando risco aos demais usuários da via. **b)** Condutor de veículo automotor, mediante uma única conduta, participando de uma "competição de arrancadas", "cavalos de pau" ou de *"drift"* (é uma técnica de direção de carros que consistem deslizar nas curvas escapando a traseira, girar o volante para que as rodas dianteiras estejam sempre em uma direção oposta a curva, se o carro vira para a direita então a roda deve estar a esquerda, e vice-versa). **c)** Para que ocorra também a	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado. **b)** Condução do autor à Delegacia de Polícia Civil (DPC) para lavratura do flagrante. **c)** Deverá contactar autoridade de polícia judiciária (Delegado da Polícia Civil) a respeito do veículo envolvido no sinistro, que poderá ser retido para perícia. **d)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

		responsabilização penal, pelo crime de trânsito constante do artigo 308, devem estar presentes os seguintes fatores: -Autor esteja na direção de veículo automotor; -Fato ocorra na via pública; -Ausência da autorização da autoridade competente; -Dano potencial à incolumidade pública ou privada (isto é, não basta que se presuma o dano, mas o ocorrido deve se revestir da materialidade suficiente para demonstrar um perigo à coletividade).	
309	Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano;	**a)** Condutor sem CNH ou com CNH de categoria diferente, que dirige gerando perigo de dano, ou seja, sua conduta é anormal e gera risco aos demais usuários da via. **b)** O perigo de dano não pode ser apenas presumido, mas deve ser comprovado; trata-se de uma condução anormal, com exposição de outras pessoas a um dano real e concreto.	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado e encaminhamento deste a DPC para providências. **b)** Lavratura do TCIP. **c)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.
310	Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;	**a)** Proprietário, pessoa que tem a posse legítima do veículo ou que conste como comunicado venda e consente que condutor nas condições descritas passe a conduzi-lo. **b)** O crime de trânsito constante do artigo 310 é denominado, pela doutrina, de crime de mera conduta, tendo em vista que não exige um resultado específico, para que se configure; ou seja, basta a permissão, confiança ou entrega da direção do veículo, nas condições elencadas, que terá sido cometido o crime de trânsito. **c)** Pune-se pelo crime do artigo 310, aquele que tem responsabilidade legal sobre o veículo que está sendo conduzido, por exemplo: proprietário que esteja como carona, proprietário que compareça depois ao local da abordagem policial.	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado e encaminhamento deste a DPC para providências. **b)** Lavratura do TCIP. **c)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

311	Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano;	**a)** O crime de trânsito do artigo 311 do CTB, por "Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito: quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles; e nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres", gerando perigo de dano. **b)** Locais estiverem providos de pessoas. **c)** Podemos citar como exemplo a velocidade incompatível com a segurança a situação em que o condutor freia bruscamente seu veículo (o que se permite apenas por razões de segurança, conforme artigo 42 do CTB), quase atropela alguém (ou chega a atropelar), ou desvia abruptamente de um obstáculo na via pública, perdendo temporariamente o controle da direção, entre outras. **d)** Não há a necessidade de medição da velocidade do veículo no momento dos fatos, sendo necessária a análise circunstancial; **e)** Não se mede em quilômetros e horários, mas em razão de circunstâncias e local percorrido, posto que, até em um local, dentro do limite de velocidade regulamentado na via, as circunstâncias poderão identificar a velocidade como incompatível com a segurança viária. **f)** O que se analisa é a velocidade incompatível com as circunstâncias do local, mesmo que o motorista esteja dentro do limite de velocidade permitido na via. A imprudência é demonstrada por manobras perigosas, como uma frenagem brusca que quase causa um atropelamento, ou a perda de controle do veículo ao desviar de um obstáculo. **g)** Em suma, a velocidade incompatível é aquela que impede o condutor de ter total controle sobre o	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado e encaminhamento deste a DPC para providências. **b)** Lavratura do TCIP. **c)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados

		veículo, colocando outras pessoas em risco, independentemente das condições ou da velocidade máxima permitida na via.	
312	Inovar artificiosamente, em caso de sinistro automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito ou o juiz:	**a)** Condutor que altera o local do sinistro com o intuito de enganar o policial, perito ou juiz. Configura apenas nas ocorrências de trânsito com vítima, como por exemplo: -Lugar (alterando a cena do crime, para se fazer supor que o fato tenha ocorrido em local diverso de onde realmente aconteceu). -Coisa (retirando vestígios que induzam à responsabilidade pela ocorrência ou modificando peças automotivas para se isentar de culpa). -Pessoa (fazendo alguém se passar pelo motorista, para acobertar o fato de o condutor não ser habilitado ou estar sob influência de álcool). **b)** Casos exemplificativos: -A ação de apagar a marca de derrapagem. -Retirar placas de sinalização. -Alterar o local dos carros ou o ponto de impacto. -Alterar o local dos corpos das vítimas. -Realizar conserto do veículo para dissimular sua dinâmica. -Alterar a placa/chassi do veículo (concurso com o art. 311, CP). -Apontar testemunha que não presenciou ou inserir dados falsos no B.O., etc.	**a)** Confecção do Boletim de Ocorrência pormenorizado e encaminhamento deste a DPC para providências. **b)** Lavratura do TCIP. **c)** Liberação do veículo, se for o caso, a condutor habilitado ou serviço de remoção acionado pelo condutor/responsável.

Quadro elaborado pelos autores, com dados do CTB, Lei nº 9099/95 e pelo Manual de Procedimentos de Crimes de Trânsito da Polícia Civil do Paraná de 2020.

3. CONSIDERAÇÕES

A análise conduzida neste trabalho revelou que a função da Polícia Militar do Paraná na segurança viária transcende a mera fiscalização de infrações administrativas, consolidando-se como um pilar central na promoção da justiça e na preservação da ordem pública.

Ao resgatar a evolução histórica do trânsito no Brasil, desde os primeiros incidentes em 1897 até a complexidade tecnológica atual, ficou evidente a demanda por uma atuação policial cada vez mais técnica e especializada. A pesquisa sublinhou que a distinção precisa entre infração administrativa e delito criminal é o ponto de partida para a legalidade e a eficácia de

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

qualquer intervenção estatal, sendo este conhecimento o diferencial para evitar que falhas procedimentais alimentem a sensação de impunidade.

O estudo demonstrou que o domínio dos artigos 302 a 312 do Código de Trânsito Brasileiro e das competências dos Juizados Especiais Criminais (Lei nº 9.099/1995) é o que garante a solidez de um processo judicial desde a sua origem. Nesse sentido, o roteiro de atuação proposto, fundamentado em legislações e manuais de procedimento como o MBFT, representa um avanço significativo para a segurança pública. Ele equipa o policial militar com o conhecimento necessário para agir com diligência, garantindo a correta coleta de provas, o respeito à cadeia de custódia e o preenchimento pormenorizado do boletim de ocorrência, fatores decisivos para a punição efetiva de condutores que colocam a vida de terceiros em risco.

Conclui-se, portanto, que a formação aprofundada da Polícia Militar em crimes de trânsito é inegociável para o fortalecimento da justiça criminal e da segurança viária. Este trabalho contribui para a sociedade ao oferecer ferramentas que qualificam a resposta policial, resultando na redução de sinistros e na responsabilização rigorosa dos infratores. A valorização deste papel técnico e a contínua atualização dos procedimentos são as chaves para a promoção de um trânsito mais humano e seguro, onde a eficácia da lei seja percebida não apenas pela multa, mas pela garantia da integridade física e do direito à vida.

REFERÊNCIAS

ABREU, Waldyr de. **Trânsito:** como policiar, ser policiado e recorrer das punições. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

BITTENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2020.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**.Brasilia: Código de Trânsito Brasileiro (CTB), 1997.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (Contran). **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT)**. Resolução nº 985, de 15 de dezembro de 2022. Brasília: Contran, 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Lei dos Juizados Especiais Criminais - Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995**. Brasília: Senado Federal, 1995.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal**: legislação penal especial. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. v. 4.

CARNEIRO, Leonardo; SANTANA, Edgar; BECHER, Marluce Costa. **Manual de Procedimentos de Crimes de Trânsito**. Curitiba: Polícia Civil do Paraná, 2020.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados
.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: asfixia e liberdade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

JESUS, Damásio de. **Lei dos Juizados Especiais Criminais Anotada**. 4. ed. rev. e ampl. São Paulo: Saraiva, 1997.

VILELA, Bruno. **Direito de Trânsito para Concursos**. Rio de Janeiro: Editora Impetus, 2019.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.