

O USO DE REBITES POR CAMINHONEIROS: E SUAS CONSEQUÊNCIAS NAS RODOVIAS

INGRID STEFANI DE BRITO SANTOS:
Advogada

RESUMO: A pesquisa em questão analisa como os profissionais que trabalham nas rodovias brasileiras encaram as longas e cansativas horas de trabalho, se utilizando de caminhos não ortodoxos, onde o uso de drogas é a válvula de escape para muitos deles. Nos primeiros capítulos são abrangidos os efeitos da droga no corpo, na mente, e nas concepções motoras e psicológicas do motorista, bem como quais são seus efeitos a longo prazo. Além disso, corrobora como o uso de rebite pode impactar a vida social, profissional e quais suas consequências jurídicas para quem as usa e comente acidentes sob o seu efeito, e neste diapasão, faz-se um paradoxo com a subsidiariedade da aplicação do código penal nos casos de acidentes de trânsito com vítimas, já que, nesses casos, a aplicabilidade é totalmente do Código de Trânsito Brasileiro. Por fim e para fechar o raciocínio da pesquisa, analisou-se a quantidade de acidentes nas rodovias brasileiras nos últimos anos, que apesar de terem diminuído bastante, em decorrência do maior rigor das penas do CTB, os números ainda são muito impactantes.

Palavras-chave: rebite; drogas; acidentes de trânsito, penalidade; motoristas; código de trânsito brasileiro.

ABSTRACT: The research in question analyzes how professionals who work on Brazilian highways face the long and tiring hours of work, using unorthodox paths, where drug use is the escape valve for many of them. The first chapters cover the effects of the drug on the body, mind, and motor and psychological conceptions of the driver, as well as what its long-term effects are. In addition, it corroborates how the use of rivets can impact social and professional life and what are their legal consequences for those who use them and comment on accidents under their effect, and in this tuning fork, there is a paradox with the subsidiarity of the application of the penal code in cases of traffic accidents with victims, since, in these cases, the applicability is entirely of the Brazilian Traffic Code. Finally, and to close the reasoning behind the research, the number of accidents on Brazilian highways in recent years was analyzed, which despite having decreased a lot, due to the greater rigor of CTB penalties, the numbers are still very impressive.

Keywords: rivet; drugs; traffic accidents, penalty; drivers; Brazilian transit code.

SUMÁRIO: 1. INTRODUÇÃO. 2. CONCEITO DE REBITE E SUAS ESPECIFICIDADES. 2.1 O QUE É REBITE? 2.2 PARA QUÊ SERVE E COMO É USADO? 2.3 PORQUE O REBITE É USADO POR CAMINHONEIROS? 2.4 QUAIS SUAS CONSEQUÊNCIAS NO ORGANISMO? 3 CONSEQUÊNCIAS TRAZIDAS PELO USO DE REBITE NAS RODOVIAS BRSSILEIRAS. 3.1. CONSEQUÊNCIAS SOCIAIS E PSICOLÓGICAS. 3.2 CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS. EFETIVIDADE DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA ANTE O TEMA. 4.1 ACIDENTES CAUSADOS NAS RODOVIAS EM DECORRÊNCIA DO USO DE REBITE. FINAIS. REFERÊNCIAS.

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem por abrangência a realidade das rodovias brasileiras, especificamente, os personagens que fazem parte deste cenário.

Quando o assunto é a classe caminhoneira, ou até mesmo motoristas profissionais, logo se tem uma associação automática ao uso de rebite. Neste trabalho, serão abordados temas com peculiaridades específicas, temas estes não regulados por lei de maneira pormenorizada, e é o que gera o grande debate acerca do tema em questão.

Quanto a responsabilização de condutores que se encontram sob os efeitos do rebite, durante o acidente que tem por desfecho, uma vítima fatal ou com lesões corporais leve/grave/gravíssima, este é julgado e processado com base no Código de Trânsito, não no Código Penal, ressalte-se que parte dominante da doutrina tem o entendimento de que a situação tem se agravado não somente em sentido da má aplicabilidade das normas de trânsito, mas como também pela inutilização direta do Código Penal.

Diante desta situação a proposta central é estudar como os efeitos do rebite podem ser causadores de acidentes, quais seus efeitos a curto e longo prazo, e claro, quais as consequências jurídicas para os motoristas condutores sob o uso de rebite, ainda que não sejam causadores de fatalidades.

Salienta-se que o procedimento lógico e sistemático da pesquisa está vinculado ao exame do que vem a ser rebite e qual sua incidência dentro do cotidiano de um profissional, que o utiliza apenas para suportar a carga diária de viagens, logo, ressalta-se que, a presente pesquisa, não aduz há intenção de exaurimento (esgotamento) do tema, mas sim de dar ênfase a discussão que se estabelece sobre assunto de incontestável valor social.

Por esse motivo, é relevante elencar com a presente pesquisa quais são os limites de atuação do Código Penal ante o homicídio culposo exposto no CTB, e quais as consequências jurídicas e sociais em utilizar o rebite durante a condução de um veículo automotor.

2.0 CONCEITO DE *REBITE* E SUAS ESPECIFICIDADES

2.10 QUE É REBITE?

Inicialmente, mostra-se relevante a definição do que vem a ser o *rebite*, Sodré (2018, p.48) conceitua o rebite da seguinte forma:

O rebite é uma droga derivada da anfetamina, que pode possuir cocaína, e também é conhecido pelos nomes “bolinha” e “ecstasy”. Sua atuação no sistema nervoso altera neurotransmissores e, assim, mantém os indivíduos em estado de alerta. A ação da droga dura de 4 à 12 horas. (SODRÉ, 2018, p.48).

Apesar de ser uma substância derivada de uma droga ilícita, O rebite é uma substância comercializada legalmente para auxiliar na perda de peso, agindo no

sistema nervoso central e produzindo uma sensação de saciedade a quem usa. Porém, também é utilizada por muitas pessoas como uma forma de se manter acordado e atento, por oferecer uma falsa sensação de excitação e bem-estar. (CRHOMATOX, 2014, p.36).

A droga rebite atua no sistema nervoso central promovendo uma mistura de sensações no cérebro e um estado de alerta maior, deixando o corpo mais acelerado, e vicia em pouco tempo, sendo necessário cada vez uma dose maior para conseguir um efeito mais prolongado. Por ser um derivado das anfetaminas essa droga pode ser produzida em laboratório, mas também se encontra presente em alguns remédios usados para emagrecer ou contra depressão, mas em pequenas doses. (TUA SAUDE, 2017).

Ainda que seja uma droga comercializada de maneira lícita, a encetadura da polêmica se encontra nos efeitos causados pelo uso da substância, e claro, em suas consequências.

2.2 PARA QUÊ SERVE E COMO É USADO?

Conforme acima explanado, a substância do rebite tem o objetivo de fazer com que o seu consumidor fique em estado de constante alerta, além de inibir o apetite, que é a maneira clinicamente correta de ser utilizado, esta substância tem o uso bastante comum entre caminhoneiros.

Isso porque, a necessidade de ficar por horas acordado, dirigindo até o seu destino é maior, já que, muitos deles são remunerados por viagens realizadas, e não por horas efetivamente trabalhadas.

De acordo com o jornalista Rimula (2016), o rebite deve ser usado de maneira disciplinada, de modo que seus efeitos não prejudiquem o usuário da substância:

Na dose certa, diminui o apetite e ajuda as pessoas a emagrecer. O problema são as consequências para quem abusa. Entre seus efeitos colaterais está a insônia. Enquanto alguém que quer perder peso toma um comprimido, quem pretende ficar horas acordado toma seis. É aí que começa a dar muito errado. O rebite aumenta a frequência cardíaca e a pressão arterial. Em excesso, pode causar câimbras, espasmos musculares, alucinações visuais e auditivas. Na estrada, qualquer um desses sintomas pode ser fatal. (RIMULA, 2016, p.87).

Ademais, as anfetaminas são administradas por via oral, nasal ou intravenosa. Segundo estudos realizados por Nascimento, et al (2007), muitos motoristas na tentativa de aumentar os efeitos causados pelas anfetaminas a utilizam juntamente com as outras substâncias como o álcool e drogas de abuso, em contrapartida durante a pesquisa um percentual considerável, 65% disse não utilizar a anfetamina junto com outra substância como o álcool, e 8% disse ter utilizado esta substância juntamente com o álcool. (NASCIMENTO, 2007, p.156).

Outra forma de uso do rebite, é a trituração da cápsula em uma espécie de “pilão” afim de aumentar os efeitos causados pela substância e conseqüentemente a sua administração via oral ou então nasal.

2.3 PORQUE O REBITE É USADO POR CAMINHONEIROS?

Os caminhoneiros consistem em uma classe trabalhista na qual representa uma importante fração na economia, sem transporte de cargas realizado através das nossas rodovias, muito dos produtos essenciais, além de materiais primas para a construção de vários outros produtos, não chegariam às mãos de seus consumidores e produtores, dificultando muito a produção industrial nacional, o comércio externo e o consumo pela população. Sendo assim o transporte de cargas rodoviário é um dos pilares mais importantes para viabilizar vários outros setores da economia brasileira (SANTOS, 2008).

O cenário econômico claramente é um dos fios condutores para o início desta discussão, isso porque, em alguns casos, os motoristas de caminhões têm de fazer viagens de até 18 horas, pois como já citado, muitos deles recebem por viagens realizadas e não por horas trabalhadas.

Além da patente afronta aos direitos trabalhistas – de claramente extrapolar a oitava hora diária e a quadragésima quarta hora semanal – têm-se a afronta aos princípios constitucionais mais básicos, como por exemplo, o princípio da dignidade da pessoa humana.

Sabendo deste cenário, o legislador cuidou em legislar sobre suas horas trabalhadas:

Esclarece-se que os motoristas de caminhão são trabalhadores autônomos ou assalariados que, prestam serviços à empresas de vários ramos e visando melhorias aos processos produtivos, o Brasil instituiu um projeto que prevê que a cada quatro horas ao volante os motoristas parem para descansar pelo menos trinta minutos, e que trabalhe, no máximo, nove horas por dia. O mesmo projeto prevê multa por infração gravíssima no caso do não cumprimento. (LEI, 2009).

A CNT (Confederação Nacional dos Transportes, 2019) em sua pesquisa sobre o perfil dos caminhoneiros define que os motoristas autônomos são os proprietários de caminhão que trabalham por conta própria ou prestam serviços a uma empresa, já os caminhoneiros empregados de frota são os profissionais vinculado a uma empresa.

O Brasil possui cerca de 538.663 caminhoneiros autônomos, o que representa 77,62% segundo a ANTT (2019). O município de Tabuleiro do Norte/CE localiza-se no Vale do Jaguaribe, e é transitado pela Rodovia Santos Dumont (BR-116), juntamente com 7 quilômetros trafegados pela Rodovia Estadual (CE-377), onde foi denominada de “Rodovia do Caminhoneiro”. Em virtude do número de veículos de carga existentes no município ficou conhecido nacionalmente como a “Terra do Caminhoneiro” (MACIEL, 2006, p.616).

Além disso, de acordo com pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), divulgada em 2016, 78% dos caminhoneiros não fazem exames toxicológicos e 45,6% admitem já ter recebido oferta de uso de algum tipo de droga ilícita a eles nas estradas, sendo o rebite a substância apresentada para mais de 90% deles. Desses, 26,5% admitem ter experimentado a droga oferecida. (DB, 2016, p.102).

Consoante afirmado, os caminhoneiros autônomos não possuem nenhum tipo de controle da sua jornada de trabalho, e são os que mais fazem uso de rebite, e como acima apontado pela pesquisa realizada pela ANTT, eles representam mais da metade da classe caminhoneira.

2.4 QUAIS SUAS CONSEQUÊNCIAS NO ORGANISMO?

Como toda droga, o rebite também traz várias consequências ao organismo, ainda que seja considerada legal, não deixa de ter efeitos colaterais, e dentre esses efeitos colaterais, pode-se notar:

- Falta de sono;
- Falta de apetite;
- Pele pálida;
- Pupilas dilatadas;
- Diminuição dos reflexos;
- Boca seca;
- Pressão alta;
- Visão embaçada (TUA SAUDE, 2017).

Além disso, a ansiedade intensa, paranoia e distorção da percepção da realidade, alucinações auditivas e visuais e sentimentos de poder, são alguns sintomas relacionados ao consumo deste tipo de droga, mas embora esses efeitos possam ocorrer em qualquer usuário, os indivíduos com um distúrbio psiquiátrico são mais vulneráveis a eles.

Nada mais confiável do que saber sobre os efeitos da droga, de quem a usa, senão vejamos a entrevista de um caminhoneiro que, descreve os efeitos da droga no corpo:

"Ele acaba o efeito de uma hora pra outra, por isso que o pessoal compra muito. Toma dois, vão embora, daqui a pouco toma mais dois. Você dorme de olho aberto, cara" (SILVA, 2017).

Continua o caminhoneiro sobre o uso e efeito:

"Eu já tomei para viajar de São Paulo a Belo Horizonte. Era 11 da noite, viajei a noite inteira, trabalhei o dia inteiro e só parei de novo às 11 horas da noite, mas só consegui dormir até três da manhã e não dormi mais" (SILVA, 2017).

Como se pode notar, além de todos os efeitos colaterais listados acima, o uso do rebite pode ser viciante, e dentre todos os efeitos colaterais, o presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) explica que "inicialmente ela age nos reflexos, a pessoas acaba se sentindo mais invulnerável do que ela é, ela acaba arriscando mais, acaba provocando manobras mais bruscas e reage, às vezes, a situações de emergência que não existem. A pessoa literalmente dorme de olho aberto, provoca um acidente e nem vê que isso aconteceu" (SILVA,2017).

A sensação de invulnerabilidade é o sintoma mais perigoso de todos, pois é ela, a maior causadora de acidentes nas rodovias, devido ao fato de a percepção estar alterada, o usuário tende a confiar demais em seus instintos, ignorando as possíveis consequências geradas de suas ações.

Ademais, O uso prolongado do rebite pode trazer muitas consequências negativas para o usuário. Algumas delas são:

- Desenvolvimento de quadros psicóticos ou paranóides
- Ataques de pânico
- Ansiedade
- Violência, irritabilidade e agressividade excessivas
- Impotência sexual e redução da libido
- Lesões cerebrais mais severas
- Depressão
- Desorientação e descoordenação
- Delírios persecutórios (achar que outros estão tramando contra ele) (DB, 2016, p.104).

Conforme já salientado, o uso constante da droga pode causar reações adversas no organismo. Como dilatação da pupila, aumento da pressão sanguínea, agressividade, alucinações, são alguns exemplos de efeitos colaterais causados pelo uso.

Além disso, o uso constante é capaz de gerar dependência química. Sendo assim, o usuário pode estabelecer quadros de abstinência, ocasionando sintomas mentais e físicos fomentados pela interrupção ou diminuição do uso da droga.

3.CONSEQUÊNCIAS TRAZIDAS PELO USO DE *REBITE* NAS RODOVIAS BRASILEIRAS

3.1 CONSEQUÊNCIAS SOCIAIS E PSICOLÓGICAS

Além das consequências causadas no organismo pelo uso da substância, o rebite, assim como qualquer droga, causam sérios danos aos seus usuários, inclusive sociais.

De acordo com uma pesquisa do Hospital Santa Mônica, as consequências das drogas geram impactos negativos em variados contextos e contribuem para acentuar os problemas sociais já presentes em nosso cotidiano. A violência e a intrínseca relação com o crime são questões que desafiam bastante as entidades governamentais. (MONICA, 2019).

No âmbito social, qualquer droga faz com que seu usuário se sinta deslocado e afastado das outras pessoas, gerando-lhes uma certa sensação de solidão e abandono, o que, na maioria das vezes só existem imaginação do usuário.

O abuso de tais substâncias, podem, além das consequências causadas acima, levar à depressão e por fim à morte. A depressão é um problema de saúde mental que afeta várias pessoas em todo o mundo, sendo considerada, pela Organização Mundial de Saúde (OMS), como o “Mal do Século”. O Ministério da Saúde estima que uma a cada cinco pessoas no mundo apresente depressão em alguma fase da vida, sendo a prevalência, portanto, de cerca de 19%. (SANTOS, 2018).

Sendo assim, pode-se concluir que o uso constante, conseqüentemente gera a dependência, e a dependência gera os sintomas depressivos, os quais se agravam a medida em que o usuário anseia pelo uso da droga e não o pode fazer.

3.2 CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS

Quanto as consequências jurídicas, é importante ressaltar que, não há, em nenhum diploma legal, a tipificação específica dos crimes cometidos – necessariamente crimes de trânsito - sob a influência do uso de rebites.

De forma geral, o (CTB) Código de Trânsito Brasileiro e até mesmo o Código Penal, regulamenta crimes de trânsito cometido sob efeito de álcool ou droga, sem, contudo, analisar a problemática do uso de rebite.

A responsabilização do agente, que conduz veículo automotor sob a influência de qualquer tipo de droga que seja, está tipificada no art. 165 do CTB, senão vejamos:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. (BRASIL, 1997).

Ademais, O crime de embriaguez ao volante está previsto no Art. 306 do CTB, caracteriza-se pela condução de veículo automotor em via pública, sob influência de álcool ou qualquer outra substância que determine alteração da capacidade psicomotora do condutor.

A resolução 432/2013 do DENATRAN estabelece os critérios para caracterização da materialidade delitiva, quais sejam:

I – exame de sangue que apresente resultado igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue (6 dg/L);

II - teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,34 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L)

III – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

IV – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtido na forma do art. 5º. (CONTRAN, 2013).

Logo, é possível a caracterização do delito por todos estes meios previstos na lei. Prevalece aqui o princípio da presunção de inocência, não podendo o autor da conduta ser coagido ou impelido a se submeter a qualquer dos exames ou testes previstos no artigo 306, uma vez que não pode ser obrigado a agir de modo a se autoincriminar.

Apesar de toda atividade no trânsito ser disciplinada pelo CTB, as penas especificadas no Código Penal, subsistem-se de maneira a amparar a legislação do código de trânsito, isso porque, em alguns casos, quando se tem acidentes de trânsito com vítimas, a competência não será do órgão de trânsito, e sim do juízo penal, pois quem algumas situações, o fato deixou de ser infração de trânsito e passa para a seara criminal, e em algumas vezes cível, quando há pedido de indenização.

Além disso, dispõe o Art. 291 do CTB que aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos no referido Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

Apesar de o CTB, legislar sobre as regras no trânsito, este, excepcionalmente, traz em seu artigo 302, um crime contra a vida, também tipificado no Código Penal (CP):

Art.302 - Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

§ 2º. (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016)

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1997).

O homicídio culposo, assim como no CP, possui várias especificidades, que por sua vez, podem gerar uma lacuna legal, abrindo brechas para a interpretação análoga do julgador.

A princípio, cumpre salientar o conceito de crime culposo, tem sua previsão no artigo 18, inciso II do Código Penal, que considera a conduta como culposa quando o agente deu causa ao resultado por imprudência (agiu de forma precipitada, sem cuidado ou cautela), negligência (descuido ou desatenção, deixando de observar precaução normalmente adotada na situação) ou imperícia (agiu sem habilidade ou qualificação técnica). (ACS, p.19, 2018).

Contudo, a problemática da questão se inicia no art. 301 do Código De Trânsito Brasileiro, que dispõe que, não haverá prisão em flagrante quando o condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela”.

Diante deste impasse, o autor Rinaldo Da Silva Pinheiro, opina:

verifica-se que nos crimes de trânsito notadamente àqueles em que há vítima, o condutor dificilmente sofrerá alguma sanção efetiva na esfera penal, uma vez que, após o cometimento do ilícito penal em que vitimou outrem, não sofrerá uma penalidade imediata caso preste integral socorro. Ora, prestar socorro é uma questão humanitária e de solidariedade que deveria ser prestada por qualquer pessoa e, principalmente a quem se envolveu em acidente de trânsito com vítima, e mais ainda se foi ele o causador de tal acidente, assim deveria o artigo trazer um outro tipo de benefício àquele que prestou o socorro, entretanto livrá-lo do flagrante e da fiança traz ainda mais a sensação da impunidade. (PINHEIRO, 2017).

De fato, há uma grande problemática quanto a responsabilização do agente que causa o acidente com vítimas, pois, o simples fato de prestar socorro á uma tragédia que este mesmo deu causa, não obsta sua culpa in vigilando de suas ações, motivo pelo qual, ainda existe uma grande problematicidade quanto ao tema em comento.

A proteção que o CTB garante ao condutor causador de acidentes, ainda que sob o efeito de substancias psicotrópicas ou álcool, vai em total descompasso com o entendimento do CP e da CF. Contudo, este não é o impasse da pesquisa em questão, o que se discute é: qual o posicionamento jurídico legislativo sob crimes cometidos sob influência de álcool ou drogas, especificamente, o rebite.

Ainda assim, o TJMG, em seu entendimento jurisprudencial entende que:

EMENTA: APELAÇÃO CRIMINAL - CRIME DE TRÂNSITO - HOMICÍDIO CULPOSO - PRELIMINAR - ACOLHIMENTO - DECOTE DA OBRIGAÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS - OFENSA AOS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS - DIMINUIÇÃO DA PENA PRIVATIVA DE LIBERDADE - IMPOSSIBILIDADE - COMPENSAÇÃO DE ATENUANTE COM A AGRAVANTE - REDUÇÃO E MODIFICAÇÃO DA DESTINAÇÃO DA PENA RESTRITIVA DE DIREITO DA PRESTAÇÃO PECUNIÁRIA - POSSIBILIDADE - DIMINUIÇÃO DA PENA DE SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO - NECESSIDADE. 1. Verificada ofensa aos princípios constitucionais, o decote da obrigação de reparação de danos é medida que se impõe. 2. Existindo concomitantemente circunstâncias atenuante e agravante, devem elas ser compensadas, e não valoradas de forma desigual, de modo a prevalecer uma sobre a outra, sob pena de injusto agravamento da situação do acusado, na conformidade do previsto no artigo 67 do Código Penal. 3. Necessária a redução da pena restritiva de direito da prestação pecuniária para guardar proporcionalidade à condição econômica do réu. 4. O primeiro destinatário da prestação pecuniária deve ser a vítima e seus descendentes, somente na falta desses, uma entidade pública. 5. A pena de suspensão da habilitação deve guardar a devida proporcionalidade com a corporal, em observância ao disposto no artigo 293 do Código de Trânsito Brasileiro. (TJMG - Apelação Criminal 1.0693.12.009257-4/001, Relator(a): Des.(a) Eduardo Machado , 5ª CÂMARA CRIMINAL, julgamento em 26/05/2020, publicação da súmula em 04/06/2020) - (TJMG, 2020).

EMENTA: APELAÇÃO CRIMINAL - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - HOMICÍDIO CULPOSO - ABSOLVIÇÃO - IMPOSSIBILIDADE - AUTORIA E MATERIALIDADE COMPROVADAS - CULPA DEMONSTRADA - DECOTE DA CAUSA DE AUMENTO DA OMISSÃO DE SOCORRO - INVIABILIDADE - DELITO DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE - ART. 306 DA LEI Nº 9.503/97 - ESTADO DE EMBRIAGUEZ DEMONSTRADO POR OUTROS MEIOS DE PROVAS - AUTORIA E MATERIALIDADE COMPROVADAS - MANUTENÇÃO DA CONDENAÇÃO - ART. 305 DA LEI 9.503/97 - EVASÃO DO LOCAL DO ACIDENTE - CONSTITUCIONALIDADE DECLARADA PELO STF - CONDENAÇÃO MANTIDA - MAJORANTE DO ART. 303, §1º, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - REDUÇÃO DA FRAÇÃO DE AUMENTO - POSSIBILIDADE - SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR - REDUÇÃO DA PENA - NECESSIDADE. Demonstrada a conduta imprudente do agente na condução do veículo automotor, a manutenção da

condenação pela prática do crime de homicídio culposo é medida que se impõe. Inviável o decote da causa de aumento prevista no art. 302, §1º, inciso III, do Código de Trânsito Brasileiro, se as provas constantes nos autos demonstram que o réu deixou de prestar socorro à vítima, mesmo consciente da gravidade do ocorrido. Nos termos do art. 306 da Lei nº 9.503/97, com redação dada pela Lei nº 12.760/12, a alteração da capacidade psicomotora do réu, em virtude da ingestão de bebida alcoólica ou de outra substância psicoativa, pode ser demonstrada por outros meios de prova, além da realização do teste do etilômetro. Deve ser mantida a condenação do acusado pelo crime do art. 305 do Código de Trânsito Brasileiro, eis que comprovado que ele evadiu ao local do acidente para se eximir da responsabilidade civil e criminal e, ainda, considerando que a constitucionalidade do referido dispositivo legal foi declarada pelo Supremo Tribunal Federal, reconhecendo sua compatibilidade com o direito fundamental previsto no art. 5º, LXIII, CR/88. A causa de aumento do art. 303, §1º, do Código de Trânsito Brasileiro, deve incidir no mínimo legal se a omissão de socorro não tiver ocorrido com grau de reprovabilidade superior ao comum à espécie. A fixação da pena de suspensão ou de proibição de obter permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor deve ser estabelecida levando-se em consideração as circunstâncias do art. 59 do Código Penal, assim como a pena privativa de liberdade, em atenção ao princípio da proporcionalidade, já que ambas estão situadas no mesmo patamar. (TJMG - Apelação Criminal 1.0708.18.000187-5/001, Relator(a): Des.(a) Anacleto Rodrigues, 8ª CÂMARA CRIMINAL, julgamento em 14/05/2020, publicação da súmula em 18/05/2020) -) TJMG, 2020)

Em ambos os casos acima decididos pelo Tribunal de Minas Gerais, versou-se sobre um acidente de trânsito com vítima fatal, onde o condutor estaria sob efeito de álcool durante a condução do veículo e por este motivo supostamente teria dado causa ao acidente, no qual resultou na morte de uma vítima, no entanto, julgando pelos preceitos constantes no CTB, o condutor, por ter prestado socorro teve reconhecido o homicídio culposo, tendo como pena restritiva de direitos minorada e ainda, entendeu o magistrado que: “ a suspensão da habilitação do condutor, causador do acidente, não guarda a devida proporcionalidade”.

São decisões e notícias custosas de se ler, pois, sabendo das condições em que ocorreu o acidente, e que por culpa exclusiva do motorista, que se encontrava embriagado ou drogado na direção do veículo no momento do ocorrido, tem-se a sensação de impunidade e fragilidade do CP diante das normas específicas contidas no CTB.

De toda sorte, analisando a lacuna estabelecida entre o Código Penal e o CTB, o legislador em 2017, majorou a pena para motoristas bêbados enquadrados na lei de trânsito por homicídio culposo (sem intenção de matar) pena de **5 a 8 anos de prisão**, além de o direito de dirigir suspenso ou proibido.

O quadro abaixo, demonstra as diferenças entre a antiga lei de trânsito, e a nova redação, onde a pena majorada passa a valer para motoristas embriagados causadores de acidentes.

FIGURA 1: Motorista embriagado que causar acidentes:

Motorista embriagado que causar acidente

Veja o que muda no Código de Trânsito Brasileiro

	ANTES	AGORA
COM MORTE	2 a 4 anos de prisão	5 a 8 anos de prisão
COM FERIDO GRAVE	6 meses a 2 anos de prisão	2 a 5 anos de prisão
FIANÇA	Possibilidade de fiança determinada pelo delegado e soltura imediata	Apenas um juiz decidirá pela liberdade ou não do acusado, a soltura não é imediata

FONTE: Portal G1 (2018).

Há uma ineficácia no controle social formal, tendo-se em vista que, o poder público não oferece condições, principalmente de educação geral e também voltada ao trânsito, bem como a ação na persecução criminal para uma efetiva prevenção e quando necessária a retribuição também está muito longe de ocorrer, muitas vezes não por ineficácia ou inércia da polícia, ministério público ou do judiciário, mas infelizmente temos uma legislação que traz uma pena até que severa para os crimes de trânsito, porém tais penas raramente são aplicadas, gerando a perigosa sensação da impunidade.

Ademais, a atual legislação penal, leis especiais e, principalmente a lei processual, não estão sendo capazes de inibir, prevenir e quando necessário reprimir o crime de trânsito, mas em determinados casos levando o infrator a crer que a pena mais grave que terá será a administrativa que é aplicada muito rapidamente, com multa e em muitos casos apreensão da CNH, mas para a processo penal sabe que será lento, demorado e que ao final terá grandes possibilidades de não sofrer nenhuma punição, ou caso venha a sofrer será insignificante frete ao ato praticado.

4.A EFETIVIDADE DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA ANTE O TEMA

4.1 ACIDENTES CAUSADOS NAS RODOVIAS EM DECORRÊNCIA DO USO DE REBITE

Não é novidade que, o uso de drogas e/ou álcool não é uma boa combinação com a direção de veículos automotores. A maioria dos acidentes com vítimas fatais, é causada por condutores sob efeito de alucinógenos ou álcool, isso porque, os efeitos dessas substancias afetam o funcionamento do cérebro e podem prejudicar a capacidade para dirigir (por exemplo, ao retardar o tempo de reação e de

processamento de informações, ao reduzir a coordenação perceptivo-motora e o desempenho motor bem como a atenção, o monitoramento do trânsito e o controle do veículo).

As anfetaminas - popularmente conhecidas como "rebites", potentes estimulantes do Sistema Nervoso Central (SNC) - estão sendo comumente utilizadas por esses trabalhadores. Embora esse efeito possa ser entendido como uma vantagem ao condutor, à medida que a concentração plasmática de anfetaminas aumenta, menor é o desempenho do condutor na direção. Sobretudo, preocupa o fato de que, finalizado o efeito estimulante das anfetaminas, o condutor estará submetido a um efeito "rebote" sobre o SNC. Assim, em conjunto, os efeitos agudos e residuais das anfetaminas submetem o condutor a situações de risco no trânsito, impedindo-o de realizar uma direção considerada segura. (NASCIMENTO, p.290-293, 2007).

De acordo com a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (SENAD), as estatísticas são preocupantemente altas:

Dados da OMS apontam que aproximadamente 1,2 milhão de pessoas morrem no mundo em consequência de acidentes de trânsito. Os acidentes de trânsito com vítimas também são responsáveis por alto impacto econômico no Brasil. Um acidente com vítima custa 11 vezes mais do que um acidente sem vítimas, podendo custar 44 vezes mais se houver morte. Apesar do significativo número de acidentes de trânsito associados ao consumo de álcool na literatura internacional, poucos estudos avaliaram a prevalência desse consumo em motoristas brasileiros. (SENAD, 2016).

Ademais, no Brasil, a cada 60 minutos, em média, pelo menos cinco pessoas morrem vítimas de acidente de trânsito; nos últimos dez anos as vítimas de trânsito causaram enorme impacto na saúde pública, chegando a quase R\$ 3 bilhões em custos para o Sistema Único de Saúde (SUS). O levantamento mostra ainda que entre 2009 e 2018 houve um crescimento de 33% na quantidade de internações por acidente de transporte em todo o país. (ISSUP, p.39-41, 2020).

Afastadas tais premissas e indo ao ponto cerne da questão da presente pesquisa, a utilização de drogas, isso inclui o rebite, por motoristas profissionais, é avassaladora quando se comparada ao cenário geral.

Para se chegar a essa conclusão, foi realizada uma pesquisa, não muito recente, mas ainda assim, não está distante dos números atuais, que Levantamento da SOS Estrada revela que os exames toxicológicos de mais de 700 mil motoristas profissionais de caminhão, vans e ônibus confirmam uso de drogas. A pesquisa, realizada entre março de 2016 e setembro deste ano, detectou alta presença de substâncias tóxicas. Nesse período, 67% dos testes de portadores de carteiras do tipo C, D e E foram positivos para cocaína. (RIOS, 2020).

De acordo com Daniela Saragiotto (2019), **o número de mortes em acidentes recuou 31%** (68, contra 99, em 2019). As ocorrências em ruas e avenidas das cidades caíram 40% e, nas estradas paulistas, a queda foi de 45%, incluindo rodovias estaduais e federais.

Os números ainda são preocupantes, contudo, houve grande diminuição de morte por acidentes fatais nas rodovias brasileiras desde então, para melhor ilustrar, é importante colacionar o gráfico abaixo, onde demonstra a diminuição gradual dos acidentes com vítimas fatais do período compreendido entre 2007 e 2018:

Gráfico 1: Estatísticas nacionais: mortos em acidentes de trânsito:



Apesar dos números terem diminuído, eles ainda existem, e a causa da sua existência é a grande preocupação, pois, mesmo que se tenha enrijecido a pena do CTB quanto a direção sob o efeito de álcool ou drogas, os motoristas profissionais, sempre terão de usá-las, tendo como válvula de escape o argumento de que se não usarem a substância, não conseguiram fazer o trabalho, devido a extensa e cansativa carga laboral.

Alguns casos, os próprios motoristas assumem estar sob o efeito da droga no momento do acidente, em outros casos, essa resposta só vem após a análise do laudo do IML, exemplo disso, é o caso do acidente que ocorreu em Espírito Santo, na BR-101.

Foi um acidente envolvendo duas ambulâncias, uma carreta e um ônibus de viagem mataram 22 pessoas, sendo que 21 morreram no local e 1, no hospital. Foram mais de 20 feridos socorridos no km 343 da BR-101, em Guarapari, na Grande Vitória. O acidente aconteceu por volta das 5h50 desta quinta-feira (22). Os dois sentidos da rodovia foram interditados para realização de perícia no local. Às 16h40, a BR-101 foi completamente liberada. Pelo menos 13 mortos e 19 feridos estavam no ônibus. Na ambulância de Jerônimo Monteiro, o motorista morreu. Os outros 5 passageiros tiveram ferimentos leves e não entram na lista de feridos da Sesp porque não precisaram ir para o hospital. 3 feridos estavam na ambulância de Alfredo Chaves. O motorista do caminhão morreu. Há mais 6 mortos que ainda não se sabe em qual veículo estavam. (MACHADO; REZENDE, 2017).

De acordo com a perícia, o motorista, que sob o uso de drogas (rebite, conforme informação de um de seus colegas de profissão que o conhecia), invadiu a pista contrária para realizar uma ultrapassagem, e bateu de frente com um ônibus e por consequência, duas ambulâncias que estava a caminho de uma emergência, bateu na traseira do ônibus açoitado.

Figura 2: Local do acidente: detalhes de como ocorreu:



FONTE: ArteG1(2017).

E ainda, em uma entrevista dada ao “Portal do trânsito e mobilidade”, o colunista José Nachreiner Junior escreve sobre o uso de drogas por caminhoneiros: suas causas e consequências, o caminhoneiro João, que foi o causador de um grave acidente, que resultou em vítimas fatais.

Sempre tinha um “brother” no restaurante de um posto de combustível oferecendo uma anfetamina. É, eu comecei no rebite para aguentar esse tranco de dirigir 16, 18, 20 horas sem parar. Quando comecei com a cocaína, mais barata que o rebite, aí nem xixi eu tinha vontade de fazer. Meu irmão, eu tocava a mil, você não sabe o que é enfiar no “naso” um potinho de coca... Quem dirige não tem essa frescura de parar, enrolar uma nota de “cenhão” e cheirar a carreira. Tudo é no ato, a gente põe no potinho e cheira total na boleia. Então, eu deixei Floripa, andei 750 km e capotei. Foi o pior dia da minha vida. Eu devia ter morrido no lugar de quem eu matei, uma família inteira. Agora estou aqui no centro de reabilitação de drogas com minhas preces. A cocaína junto com o rebite fazem você dormir acordado, você acha que está dirigindo certo, mas na verdade o acidente já aconteceu e você nem percebe. Me lembro de todos os dias na UTI, parecia eu na pista, de repente, escuto uma voz: – acorda seu João! Acorda! Você está bem? E acordei depois de 20 dias na UTI, todo quebrado. (JÚNIOR, 2020).

Esse, foi apenas um, dos vários exemplos em que o causador do acidente estava sob o uso de rebites durante o ocorrido, e claro, as consequências geradas foram devastadoras, inclusive para familiares.

Apesar de terem os números reduzido bastante, não significa que o problema foi efetivamente combatido, até mesmo porque, o fato de ainda haver profissionais que utilizam drogas para enfrentar a pesada e exaustiva rotina caminhoneira, não irá

mudar tão facilmente, o que se espera, é a efetividade das leis que regem o tema em questão, e além de tudo, a conscientização de tais profissionais.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desta forma conclui-se que as medidas tomadas acerca da quantidade de acidentes de trânsito, pelo menos dentro do período compreendido entre 2007 até 2018, a quantidade de acidentes diminuiu bastante, seja pela atualização do Código de Trânsito, seja pelas políticas públicas implementadas no decorrer dos anos para que haja conscientização social no trânsito.

De qualquer modo, o risco e o perigo ainda existem, e nos casos em que se restam com vítimas fatais, ou lesionadas, o condutor, na maioria das vezes está sob os efeitos de substâncias alucinógenas.

O trabalho em questão buscou elucidar de forma clara como a classe caminhoneira lida com a rotina diária, e como essa maneira de lidar pode afetar terceiros de forma fatalista, pois, como exaustivamente explanado, o uso dessas substâncias causam vários efeitos colaterais, efeitos esses, que são causadores da maioria dos acidentes, e é neste norte que segue o primeiro capítulo, analisando como se dá os efeitos da droga no organismo e na vida social de quem a usa.

Ademais, o segundo capítulo do trabalho buscou detalhar as consequências obtidas pelo uso excessivo do rebite, tanto na vida social e psicológica, quanto no ordenamento jurídico, e que, além de ser grande catalisador para a causa de acidentes em rodovias, o rebite pode ser, o ingresso para o vício de drogas alucinógenas.

O terceiro e último capítulo reforçou a ideia das consequências do rebite pelos caminhoneiros, e demonstrou de maneira literal os resultados de seu uso durante a condução de veículos.

Diante todo o exposto, pode-se afirmar que de fato as medidas adotadas pelo legislador podem ter sido efetivas, mas, deixar de aplicar o Código Penal para aplicar o CTB podem deixar várias brechas quando o assunto é vítimas fatais no trânsito, mas de toda sorte, os números reduzidos de acidentes nas rodovias brasileiras são animadores, se comparados aos números de dez anos atrás, este é o caminho certo.

REFERÊNCIAS

ACS, TJDFT, **Crime doloso x crime culposos**. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/campanhas-e-produtos/direito-facil/edicao-semanal/crime-doloso-x-crime-culposos>. Acesso em: 27 mai 2021.

BRASIL, **CTNB, Código de trânsito Nacional Brasileiro**, 23 de setembro de 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 26 mai 2021.

CONTRAN, **resolução nº. 432/2013**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=250598>. Acesso em: 26 mai 2021.

CRHOMATOX. **Rebite: o que é e os principais efeitos no organismo**, pub: jul 2014. Disponível em: <https://chromatox.com.br/blog/rebite/221>. Acesso em: 26 abr 2021.

DB, Toxicológico. **Rebite: conheça os perigos e efeitos da droga**. Pub: ago 2016. Disponível em: <https://blog.dbtoxicologico.com.br/rebite/>. Acesso em: 27 abr 2021.

ISSUP, International Society of substance use professionals. **Álcool, drogas e direção: semana nacional do trânsito**. Publ: fev 2020. Disponível em: <https://www.issup.net/pt-br/knowledge-share/news/2020-09/alcool-drogas-direcao-semana-nacional-do-transito> acesso em: 06 jun 2021.

JÚNIOR, José Nachreiner. **Drogas e caminhoneiros**. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/opiniaio/drogas-e-caminhoneiros/>. Acesso em: 20 jun 2021.

LEI, **para Descanso De Caminhoneiros Será Difícil De Fiscalizar**. Disponível em: [http://g1.globo.com/Noticias/Carros/LEI+PARA+DESCANSO+DE+CAMINHONEIRO S+S](http://g1.globo.com/Noticias/Carros/LEI+PARA+DESCANSO+DE+CAMINHONEIRO+S+S). Acesso em: 26 abr 2021.

MACIEL, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de suprimentos/Logística empresarial**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2006. 616 p.

MACHADO, Viviane e REZENDE, Rodrigo. **Acidente entre duas ambulâncias, ônibus e carreta deixa mais de 20 mortos na BR-101 em Guarapari ES**. Pub: jun 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/acidente-com-quatro-veiculos-deixa-mortos-e-feridos-na-br-101-em-guarapari.ghtml>. Acesso em: 29 abr 2021.

MONICA, Hospital Santa. **Consequências das drogas: entenda o real perigo do uso das drogas**. Publ: ago 2019. Disponível em: <https://hospitalsantamonica.com.br/consequencias-das-drogas-entenda-o-real-perigo-do-uso-de-drogas/#:~:text=Para%20a%20sociedade%2C%20as%20consequ%C3%Aancias,de safiam%20bastante%20as%20entidades%20governamentais..> Acesso em 20 mai 2021.

_____, EC, Nascimento E, Silva JP. **Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada**. Rev Saude Publica 2007; 41(2):290-293.

NASCIMENTO, Euripides Costa; NASCIMENTO, Evania; SILVA, José de Paula. **Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. São Paulo. Saúde Pública**. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v41n2/5846.pdf>. Acesso em: 28 abr 2021.

PINHEIRO, Rinaldo da Silva. **A aplicação do direito penal nos crimes de trânsito com vítimas**. Publ: 27 out 2017. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/aplicacao-do-direito-penal-nos-crimes-de-transito-com-vitima/>. Acesso em: 27 mai 2021.

RIMULA, Shell. **Porque o rebite é uma roubada para a sua saúde?** Pub: ago 2016. Disponível em: <https://estradao.estadao.com.br/post-patrocinado/por-que-o-rebite-e-uma-roubada>. Acesso em: 26 abr 2021.

RIOS, Renata. **Estudo identifica 700 mil motoristas profissionais que usam drogas.** Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/brasil/2020/10/4881600-dura-realidade-sobre-rodas.html>. Acesso em: 20 jun 2021

SANTOS, Rodrigo da Silva. **Nível de saúde e qualidade de vida de motoristas do transporte rodoviário, participantes do porto seco de uruguaiana-rs. Uruguaiana. 2008.** Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/graduacao/article/view/5093>. Acesso em 28 abr 2021.

SANTOS, Vanessa Sardinha. **A depressão.** Publ: mai 2018. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/doencas/depressao.htm>. Acesso em: mai 2021.

SENAD, Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas. **O uso de álcool e outras drogas no trânsito brasileiro.** Pub: mar 2016. Disponível em: <https://www.detran.ac.gov.br/site/noticia.jsp?id=98>. Acesso em: 06 jun 2021.

SILVA, Diony. **“Você dorme de olho aberto” diz caminhoneiro sobre o uso de rebite.** Pub: mai 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/voce-dorme-de-olho-aberto-diz-caminhoneiro-sobre-uso-do-rebite-em-estradas-do-es.ghtml>. Acesso em: 26 abr 2021.

SODRÉ, Blog. **O que é rebite?** Pub: jan 2018. Disponível em: <https://sodretox.com.br/blog/duvidas/o-que-rebite>. Acesso em: 26 abr 2021.

TJMG, Tribunal de justiça de Minas Gerais, **Pesquisa jurisprudencial: crimes no trânsito-homicídio culposo.** Disponível em: <https://www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaPalavrasEspelhoAcordao.do?palavras+=crime+de+transito+&totalLinhas=1&pesquisarPor=ementa&pesquisaTesouro=true&orderByData=1&pesquisaPalavras=Pesquisar>. Acesso em: 28 mai 2021.

TUA SAUDE. **Efeitos da droga “rebite” no corpo.** Pub: fev 2017. Disponível em: <https://www.tuasaude.com/droga-do-caminhoneiro/>. Acesso em: 26 abr 2021.