

A OMISSÃO DE SOCORRO E A FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB): DIFERENÇAS CONCEITUAIS E CONSEQUÊNCIAS PENAIS NOS JUIZADOS ESPECIAIS

THE FAILURE TO RENDER AID AND FLEEING THE SCENE OF AN ACCIDENT UNDER THE BRAZILIAN TRAFFIC CODE (CTB): CONCEPTUAL DISTINCTIONS AND CRIMINAL CONSEQUENCES IN THE SPECIAL COURTS



Fábio S. Santos - Professor Pesquisador (Graduação, Especialização, Mestrado e Doutorado) na área de Ciências Jurídicas, Gestão & Negócio e Psicologia. Perito Judicial. Doutor em Direito e Educação em Direitos Humanos. Pós - Doutorado em Direitos Fundamentais. Pesquisador UNICURITIBA, UNIFACS, UFBA e USP, fabiosantostdireito@gmail.com, <https://lattes.cnpq.br/2443784443389643>



João Pedro Ferreira Sacramento - Graduando em Direito na Universidade Salvador UNIFACS, joaopedro1870jpf@gmail.com

enforcement and practical application of the law, as well as psychosocial influences on the conduct of offenders. It concludes that the effectiveness of these provisions depends not only on rigorous legal classification and application, but also on the enhancement of public policies and technological investments. Future studies are recommended to further explore psychosocial aspects and preventive strategies in order to strengthen road safety and reduce impunity.

KEYWORDS: *Traffic accident. Failure to render aid. Hit-and-run. Criminal liability. Brazilian Traffic Code.*

INTRODUÇÃO

O trânsito representa um problema significativo no Brasil, dada a elevada taxa de acidentes e suas consequências sociais, econômicas e jurídicas. Segundo dados do Portal do Trânsito (2023), mais de 30 mil pessoas perdem a vida anualmente em acidentes de trânsito no país, enquanto mais de 212 mil são hospitalizadas. Esses números evidenciam a gravidade da situação e a necessidade de medidas eficazes para garantir a segurança viária e a correta aplicação da legislação.

Entre as infrações penais previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), destaca-se a omissão de socorro (art. 304) e a fuga do local do acidente (art. 305); delitos frequentemente confundidos, mas que possuem fundamentos e implicações jurídicas distintas. A confusão entre essas infrações pode levar à impunidade ou à aplicação inadequada da pena, comprometendo a responsabilização dos condutores.

A evasão do local do acidente, prática recorrente nas vias brasileiras, agrava essa problemática ao dificultar a prestação de socorro

Este trabalho teve como objetivo analisar as distinções entre os crimes de omissão de socorro (art. 304) e fuga do local do acidente (art. 305) previstos no Código de Trânsito Brasileiro, destacando a importância da correta tipificação para a efetiva responsabilização penal dos condutores. A metodologia adotada consistiu em pesquisa bibliográfica e documental, com análise doutrinária, jurisprudencial e estudo de casos concretos, além do exame de decisões recentes do Supremo Tribunal Federal. Os resultados evidenciaram que, embora relacionados, esses crimes possuem elementos objetivos e subjetivos distintos, sendo a omissão de socorro voltada à proteção da vida e integridade da vítima, e a fuga do local do acidente direcionada à elisão de responsabilidades civis e penais. Identificaram-se lacunas na fiscalização e aplicação prática da lei, bem como influências psicossociais na conduta dos agentes. Conclui-se que a efetividade das normas depende não apenas da rigorosa tipificação e aplicação jurídica, mas também do aprimoramento das políticas públicas e investimentos tecnológicos, recomendando-se estudos futuros que aprofundem aspectos psicossociais e estratégias preventivas para fortalecer a segurança viária e reduzir a impunidade.

PALAVRAS-CHAVE: Acidente de trânsito. Omissão de socorro. Fuga do local do acidente. Responsabilização penal. Código de Trânsito Brasileiro.

This study aimed to analyze the distinctions between the crimes of failure to render aid (Art. 304) and fleeing the scene of an accident (Art. 305) set forth in the Brazilian Traffic Code, highlighting the importance of proper legal classification for the effective criminal accountability of drivers. The methodology adopted consisted of bibliographic and documentary research, including doctrinal and jurisprudential analysis, case studies, and examination of recent decisions of the Brazilian Supreme Federal Court. The results demonstrated that, although related, these crimes contain distinct objective and subjective elements: failure to render aid is directed toward the protection of the victim's life and physical integrity, whereas fleeing the scene of the accident seeks to avoid civil and criminal liability. The study identified gaps in

às vítimas e a identificação dos infratores. Segundo o portal Catarinense Ndmais (2018), muitos condutores que abandonam a cena do acidente alegam agir por medo de represálias, falta de habilitação ou influência do álcool; fatores que contribuem para a insegurança no trânsito.

Diante desse contexto, o presente estudo teve como objetivo esclarecer as diferenças conceituais entre os crimes de omissão de socorro e fuga do local do acidente, analisando suas implicações penais e sua aplicação na jurisprudência brasileira. Para isso, foram estabelecidos três objetivos específicos: (i) diferenciar os aspectos conceituais e normativos dos dois crimes; (ii) examinar suas implicações penais e as consequências jurídicas para os infratores; e (iii) analisar como a doutrina e a jurisprudência interpretam e aplicam esses dispositivos.

A relevância deste estudo residiu na necessidade de um entendimento preciso dessas infrações, contribuindo para um trânsito mais seguro e para a correta responsabilização dos condutores. Metodologicamente, a pesquisa adotou uma abordagem dedutiva e qualitativa, baseada na análise da legislação, da doutrina, da jurisprudência pertinente e de casos concretos, buscando compreender a interpretação e aplicação desses crimes pelos tribunais.

Dessa forma, este artigo visou contribuir para o debate acadêmico e jurídico sobre a distinção entre omissão de socorro e fuga do local do acidente, promovendo reflexões que possam aprimorar a segurança viária e a efetividade da legislação de trânsito.

1 ACIDENTES DE TRÂNSITO: ASPECTOS GERAIS

Antes de aprofundar o estudo sobre o tema, é essencial compreender a origem do trânsito e sua legislação. De acordo com Moleta (2018), em 1897, a invenção dos motores a combustão possibilitou a fabricação dos automóveis, que chegaram ao Brasil por meio da importação da França. O primeiro carro do país pertencia a José do Patrocínio, que, em determinada ocasião, emprestou o veículo ao poeta Olavo Bilac. No entanto, Bilac perdeu o controle da direção e colidiu com uma árvore, protagonizando assim o primeiro acidente de trânsito registrado no Brasil.

Figura 1 – Um triciclo Serpollet semelhante ao de José do Patrocínio



Fonte: (Portal G1, 2025).

Com o aumento significativo da frota de veículos no Brasil, o Poder Público, em parceria com o Automóvel Clube do Brasil, adotou medidas para garantir um trânsito mais seguro. Como consequência, foram criadas regras de circulação para proteger pedestres e motoristas, uma vez que o compartilhamento das vias por um

número crescente de pessoas tornou o trânsito mais arriscado. Nesse contexto, em 1903, as autoridades de São Paulo e do Rio de Janeiro concederam as primeiras licenças para dirigir. Três anos depois, em 1906, passou a ser obrigatório o exame para a habilitação de motoristas (Moleta, 2018).

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído em 28 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-Lei nº 2.994. Esse código regulamentava a circulação de veículos automotores de qualquer natureza nas vias terrestres abertas ao público em todo o território nacional. Vale ressaltar que algumas de suas diretrizes ainda são seguidas atualmente, como a obrigação de prestar auxílio a vítimas de acidentes (Brasil, 1941; Summit Mobilidade, 2022).

O Segundo Código Nacional de Trânsito, estabelecido pelo Decreto-Lei nº 3.651/41, esteve em vigor por mais de 20 anos até ser revogado em 1966 pela Lei nº 5.108/66, que contava com 131 artigos. Essa legislação permaneceu válida por 31 anos, até a aprovação do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, em 23 de setembro de 1997. Entre suas inovações, destaca-se a criação do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavan). O novo código entrou em vigor em 1998, consolidando a legislação de trânsito no país (Brasil, 1941; Summit Mobilidade, 2022).

Desta forma, compreender a origem e a legislação que regulamenta o trânsito é fundamental para reconhecer a relevância das normas atualmente em vigor. Conforme exposto por Moleta (2018), desde os primeiros registros da circulação de veículos automotores no Brasil,

evidenciou-se a necessidade de estabelecer regras que organizassem a convivência entre pedestres, condutores e o ambiente urbano. A evolução dos códigos de trânsito, ao longo das décadas, não apenas acompanhou os avanços tecnológicos, mas também refletiu uma crescente consciência social acerca da responsabilidade individual e coletiva na construção de um trânsito mais seguro e eficiente.

Tal trajetória histórica reforça a concepção do trânsito como um espaço essencialmente coletivo, cuja segurança depende da observância contínua de princípios como o respeito mútuo, a responsabilidade cidadã e a adaptação às transformações sociais.

Inserido nesse panorama, destaca-se o estudo dos acidentes de trânsito, fator determinante para a formulação e o aprimoramento das normas viárias. Considera-se acidente de trânsito o evento ocorrido em vias terrestres, no qual dois ou mais veículos colidem, podendo resultar em danos materiais, lesões corporais ou óbitos. Esses eventos podem ocorrer de diferentes formas e em distintos contextos, abrangendo tanto rodovias quanto áreas urbanas, e envolvendo diversos tipos de veículos (Perito de Trânsito, 2024).

Com base nessa conceituação, cabe examinar os acidentes mais frequentes registrados no país e seus impactos. De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), os tipos mais recorrentes incluem colisões no mesmo sentido ou em cruzamentos, saídas de pista, choques contra objetos fixos, capotagens e colisões frontais.

Complementando esse cenário, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) apontou que, entre janeiro e agosto de 2024, foram registrados 116.597 processos relacionados a crimes de trânsito, média de 480 casos por dia. Na Bahia, apenas em 2023, o SUS notificou 37.174 acidentes de transporte terrestre, representando 47,5% do total de acidentes no estado (SEI,2023)

Fonte: SEI BA

A alta incidência de mortes entre motociclistas, por exemplo, aponta para um padrão preocupante, relacionado tanto à vulnerabilidade estrutural desse meio de transporte quanto a comportamentos de risco em ambientes urbanos e rodoviários. Além disso, a concentração das vítimas fatais na faixa etária economicamente ativa, entre 20 e 59 anos, reforça o caráter duplamente danoso desses

eventos: além das perdas humanas irreparáveis, há também um grave prejuízo à produtividade e ao desenvolvimento socioeconômico do país.

No tocante à responsabilidade penal, os acidentes de trânsito podem configurar, a depender da conduta do agente e das consequências do evento, diversos tipos penais previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A responsabilização penal exige, necessariamente, a demonstração de culpa ou dolo, bem como o nexo de causalidade entre a conduta e o resultado lesivo. Sendo importante destacar que a responsabilização penal não exclui a responsabilidade civil, podendo ambas coexistir. Assim, além de responder criminalmente, o condutor poderá ser compelido a indenizar os danos causados à vítima ou aos seus familiares, inclusive de forma cumulativa com sanções administrativas, como a suspensão ou cassação do direito de dirigir.

Os artigos 304 e 305 do CTB tratam de condutas criminosas que, embora não estejam diretamente ligadas à produção do acidente em si, envolvem comportamentos subsequentes do condutor e que atentam contra a administração da justiça e o dever de solidariedade.

Ambos os dispositivos possuem grande relevância prática, especialmente considerando a elevada incidência de acidentes em que os envolvidos não prestam socorro ou tentam se eximir das consequências legais de seus atos. Ressalte-se que tais crimes não exigem que o condutor tenha sido o causador do acidente basta que ele, estando envolvido no sinistro, incorra nas condutas descritas nos respectivos tipos penais.

Esses dispositivos refletem a função preventiva e repressiva do Direito Penal, que, ao punir tais comportamentos, busca não apenas reprimir condutas socialmente lesivas, mas também incentivar a adoção de comportamentos responsáveis e solidários no trânsito.

3 OMISSÃO DE SOCORRO NO CONTEXTO DO TRÂNSITO

A omissão de socorro no contexto dos acidentes de trânsito constitui uma das condutas mais reprováveis sob a perspectiva jurídica, ética e social. No ordenamento jurídico brasileiro, essa prática é tratada com especial atenção, sobretudo diante do alto índice de sinistros viários e de suas consequências, muitas vezes fatais.

No âmbito legal, a omissão de socorro está prevista no artigo 304 do CTB, e configura crime quando o condutor, tendo a possibilidade de prestar ou providenciar auxílio à vítima de acidente, deixa de fazê-lo. Trata-se de tipo penal que tutela a integridade física e a vida da vítima, impondo ao agente um dever jurídico de agir diante do sinistro. A pena prevista é de detenção de seis meses a um ano, ou multa, podendo ser aumentada caso da omissão resultem lesões corporais graves ou morte. Ressalta-se que se trata de crime doloso, ou seja, exige-se que o agente tenha consciência da sua conduta omissiva e, mesmo tendo condições de agir, opte por não intervir (BRASIL, 1997).

A redação atualizada pela Lei nº 14.599/2023 evidencia o caráter obrigatório da conduta esperada do condutor, mesmo quando não é possível prestar socorro diretamente. Nesses

casos, impõe-se ao agente o dever de acionar a autoridade competente, não havendo espaço para a inércia.

Em seu texto normatiza:

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:(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.(BRASIL,1997)

Essa disposição legal se relaciona diretamente com o artigo 135 do Código Penal, que tipifica, de forma mais ampla, a omissão de socorro em qualquer situação na qual alguém, podendo agir sem risco pessoal, deixa de prestar assistência à pessoa em perigo iminente. De acordo com o dispositivo:

De acordo com o dispositivo:

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

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

Parágrafo único - A pena é aumentada de metade, se da omissão resulta lesão corporal de natureza grave, e triplicada, se resulta a morte. (BRASIL,1940)

Ambas as normas compartilham o mesmo bem jurídico tutelado, a vida e a integridade física, e exigem, para a configuração do tipo penal, a presença do dolo. Conforme Bitencourt (2022), o dolo nas omissões caracteriza-se pela consciência da possibilidade de agir e pela decisão voluntária de se omitir, mesmo diante de um perigo evidente à vítima.

Contudo, embora a legislação imponha ao condutor um dever jurídico de agir, há hipóteses nas quais a prestação de socorro pode ser inviabilizada por circunstâncias excepcionais, como o risco concreto à integridade física do próprio agente. Em determinados casos, a fuga do local do acidente não decorre de indiferença com a vítima, mas de legítimo temor de represálias por parte da população, que frequentemente se aglomera de forma hostil diante de acidentes com vítimas.

Jurisprudência recente tem reconhecido essa realidade, absolvendo acusados do crime de omissão de socorro quando comprovado que deixaram o local para preservar sua integridade física, conforme previsto no próprio artigo 304 do CTB, que admite justa causa para não prestar auxílio direto. Tal entendimento também encontra respaldo na redação do artigo 135 do Código Penal, que condiciona a responsabilização penal à possibilidade de agir "sem risco pessoal". Assim, nesses casos, a retirada do condutor não configura ilícito penal, mas sim uma medida de autopreservação, devendo ser cuidadosamente analisada à luz das provas e do contexto fático concreto (Ndmais,2018).

No entanto, o artigo 304 do CTB configura norma penal especial em relação ao artigo 135 do Código Penal, aplicando-se exclusivamente aos acidentes de trânsito. Tal especialidade revela a intenção do legislador de enfrentar com maior rigor a realidade alarmante dos sinistros viários, impondo aos condutores um dever reforçado de solidariedade e responsabilidade. Nesse sentido, Prado (2021) destaca que a legislação de trânsito confere um tratamento mais severo à omissão de socorro nesse cenário específico, coadunando-se com a função preventiva e repressiva do Direito Penal.

Além do aspecto normativo, é preciso considerar os efeitos práticos da omissão no contexto viário. A ausência de socorro imediato é frequentemente fator determinante para o agravamento do quadro da vítima, seja em termos de sequelas ou letalidade. Estudo publicado na Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação (2024) demonstrou que a falta de assistência imediata está diretamente associada ao agravamento das lesões e ao aumento da mortalidade, reforçando a importância de uma pronta intervenção no local do acidente.

Corroborando essa constatação, dados do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP, 2020) indicam que a chance de morte das vítimas triplica em acidentes nos quais o condutor se evade sem prestar socorro, em comparação com aqueles em que há assistência imediata. Esse cenário evidencia uma preocupante negligência por parte de muitos condutores, reforçando a relevância do artigo 304

do CTB como instrumento de responsabilização penal.

A gravidade dessa conduta não reside apenas na sua tipificação legal, mas sobretudo nas consequências concretas que provoca: contribui para um ciclo de impunidade e compromete valores fundamentais do ordenamento jurídico brasileiro. A omissão diante do sofrimento alheio viola diretamente o princípio da dignidade da pessoa humana, consagrado no artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal, e enfraquece os esforços institucionais voltados à promoção de um trânsito mais seguro e humanizado (BRASIL, 1988).

Segundo Greco (2023), a omissão de socorro no contexto dos acidentes de trânsito configura uma grave violação do dever ético-jurídico de solidariedade, consagrado como obrigação legal no artigo 304 do Código de Trânsito Brasileiro. Trata-se de uma norma penal cogente, que impõe ao condutor o dever de agir em proteção à vida e à integridade física da vítima, refletindo um compromisso que ultrapassa o mero cumprimento de uma imposição legal.

Nesse sentido, a omissão de socorro no trânsito deve ser compreendida de forma integrada, considerando não apenas seus desdobramentos penais, mas também suas repercussões civis, éticas e sociais. O dever de agir representa, antes de tudo, uma expressão concreta da responsabilidade coletiva na preservação da vida e na construção de uma cultura de solidariedade no espaço público. A indiferença diante do sofrimento alheio compromete não apenas a responsabilização individual do agente, mas também a efetividade

das políticas públicas voltadas à segurança viária e à promoção de um trânsito mais humano e responsável.

Diante desse panorama, torna-se imprescindível a adoção de medidas que visem à maior efetividade da norma prevista no artigo 304 do Código de Trânsito Brasileiro. Mais do que o simples endurecimento punitivo, é necessário um esforço coordenado entre prevenção, fiscalização e educação para transformar a percepção social sobre o papel do condutor no momento do sinistro. Assim, propõem-se as seguintes melhorias:

a. Reforço da educação para o trânsito, com campanhas institucionais permanentes que destaquem o dever de prestar socorro como um valor ético, jurídico e social. A formação dos condutores deve incluir, de maneira enfática, o conteúdo sobre responsabilidade pós-acidente e primeiros socorros.

b. Aprimoramento da investigação e fiscalização, com o uso de tecnologias como câmeras de segurança, sistemas de monitoramento veicular e integração de bancos de dados entre órgãos de trânsito e segurança pública, a fim de facilitar a identificação dos condutores omissos.

c. Capacitação continuada dos agentes públicos, especialmente policiais militares, civis e rodoviários, no sentido de padronizar a apuração de ocorrências envolvendo omissão de socorro, garantindo a preservação de provas e a escuta qualificada de testemunhas.

d. Criação de programas interinstitucionais de resposta rápida a acidentes, integrando

autoridades de trânsito, serviços de saúde e órgãos de segurança pública, para reduzir o tempo de socorro e identificar eventuais omissões de forma mais eficiente.

e. Adoção de políticas públicas voltadas à humanização do trânsito, com incentivo à cultura da empatia e da solidariedade entre os usuários das vias públicas, promovendo valores que ultrapassam a punição formal e fortalecem o compromisso com a vida.

Em suma, a eficácia do artigo 304 do CTB depende não apenas da sua aplicação pelo Poder Judiciário, mas sobretudo da construção de um contexto social que valorize a solidariedade e promova uma cultura de responsabilidade coletiva. A omissão de socorro, ao ser naturalizada ou ignorada, contribui para o ciclo de impunidade e agrava a insegurança viária. É papel do Estado, das instituições e da sociedade civil transformar esse cenário, mediante ações integradas que articulem prevenção, responsabilização e educação.

4 A FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE

Envolver-se em situações perigosas no trânsito é uma possibilidade que pode atingir qualquer condutor, independentemente de sua experiência ou do cuidado ao dirigir. Infelizmente, os acidentes de trânsito são ocorrências frequentes e podem gerar consequências significativas, mesmo na ausência de vítimas.

O artigo 305 do CTB trata da fuga do local do acidente como uma conduta criminosa. Esse crime se caracteriza quando o motorista se afasta do local com a intenção clara de evitar

possíveis responsabilidades decorrentes do ocorrido. Trata-se de um crime de dolo específico, ou seja, não é suficiente apenas deixar o local do acidente, sendo necessário que o condutor tenha o objetivo deliberado de se eximir de responder pelos fatos. A pena prevista para essa conduta é de detenção de seis meses a um ano, ou multa (BRASIL, 1997).

Conforme estabelecido no dispositivo:

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do sinistro, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída: [\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#)

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

No entendimento de Nucci (2023), o crime previsto no art. 305 do CTB exige o dolo específico de se furtar à responsabilização penal ou civil, sendo classificado como de mera conduta e perigo abstrato. Ressaltando que a consumação do delito ocorre no momento em que o condutor se afasta do local do acidente com essa intenção específica, independentemente de ter prestado ou não socorro, não sendo necessário um resultado lesivo concreto para sua configuração (NUCCI, 2023).

A decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) ao julgar procedente a Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC 35), consolidou o entendimento de que o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que criminaliza a fuga do local do acidente, é compatível com a Constituição Federal (STF,2020). Essa decisão reafirma a importância de se manter a integridade das normas de trânsito, com foco na segurança pública e na proteção das vítimas de acidentes.

Trecho da decisão:

Decisão: O Tribunal, por maioria, declarou a constitucionalidade do tipo penal descrito no art. 305 do Código de Trânsito Brasileiro e julgou procedente a ação declaratória, nos termos do voto do Ministro Edson Fachin, Redator para o acórdão, vencidos os Ministros Marco Aurélio (Relator), Cármen Lúcia e Celso de Mello. Falou, pelo amicus curiae, o Dr.Alfredo Ermírio de Araújo Andrade. Plenário, Sessão Virtual de 2.10.2020 a 9.10.2020.

O Plenário do STF, por maioria, concluiu que a conduta de fugir do local do acidente não configura violação do direito ao silêncio nem da garantia contra a autoincriminação. O Tribunal esclareceu que a exigência de permanência no local do acidente não impõe ao condutor a obrigação de colaborar ativamente na produção de provas, mas apenas de cumprir um dever legal essencial à preservação da vida e da integridade física dos envolvidos, assim como ao interesse público (STF,2020).

O relator, Ministro Edson Fachin, destacou que a norma em questão atende aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente com relação à segurança no trânsito. A decisão do STF está alinhada aos princípios estabelecidos pela Convenção de Viena sobre Trânsito Viário, promulgada pelo Decreto nº 70.944/1972, que visa uniformizar as normas de trânsito entre os países signatários (STF,2020).

A interpretação do STF reafirma que a permanência no local do acidente é um dever cívico e legal, com o intuito de garantir a reparação dos danos e o adequado atendimento às vítimas. A conduta de fuga do local, além de comprometer as investigações, afeta

diretamente a segurança pública e a integridade das vítimas, elementos que o direito brasileiro busca proteger (STF,2020).

Portanto, a decisão do STF reflete a necessidade de se assegurar a responsabilidade dos condutores em situações de acidente, sem que isso implique violação de direitos constitucionais, conforme evidenciado pela compatibilidade do artigo 305 do CTB com a Constituição. A uniformização das normas de trânsito, conforme estabelecido pela Convenção de Viena, reforça a importância do cumprimento da legislação como um elemento essencial para a segurança e bem-estar da sociedade (STF,2020).

De acordo com o portal Observador (2025), em uma análise da anatomia psicológica e social do crime em questão, o comportamento de fuga após um atropelamento não se configura apenas como uma reação instintiva e imediata ao acidente, mas também é influenciado por fatores psicossociais complexos, bem como pela percepção da impunidade legal.

A crença de que as consequências jurídicas da fuga podem ser mais brandas do que aquelas decorrentes do próprio atropelamento exerce um papel decisivo nesse fenômeno. A atual estrutura penal vigente em alguns países, pode não apresentar um caráter suficientemente dissuasório para inibir a decisão de fuga, sobretudo quando há uma expectativa de que a aplicação da justiça será ineficaz ou branda (OBSERVADOR, 2025).

Além disso, o contexto sociocultural contemporâneo, marcado por uma crescente valorização da individualidade e por uma notória

escassez de empatia, contribui para que a tomada de decisões seja frequentemente orientada por interesses pessoais e pela autopreservação, em detrimento da preocupação com o bem-estar da vítima.

Assim, para que a legislação exerça um impacto efetivo na redução desse tipo de conduta, é indispensável que, para além da fiscalização e da sanção, se promova um esforço contínuo de transformação cultural, voltado à ampliação da responsabilidade social em uma sociedade onde traços de egoísmo e narcisismo parecem cada vez mais acentuados (OBSERVADOR, 2025).

A fuga do local do acidente, portanto, não se limita a uma questão de falha moral ou comportamento isolado, mas reflete uma complexa interação entre fatores individuais, sociais e estruturais. A percepção de impunidade, combinada com a falta de um sistema penal suficientemente punitivo e dissuasório, cria um ambiente onde a fuga se torna uma escolha viável para muitos. A ausência de uma resposta jurídica eficaz reforça a ideia de que as consequências de um ato criminoso podem ser menores do que os danos causados pela própria ação, alimentando, assim, o ciclo de impunidade.

Embora o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro represente um importante instrumento jurídico para coibir a fuga do local do acidente, sua efetividade enfrenta significativas lacunas na fiscalização e na aplicação prática. Um dos principais desafios reside na identificação do condutor responsável pela fuga, especialmente em situações em que não há testemunhas presenciais ou câmeras de monitoramento no

local do acidente. A ausência de sistemas de vigilância adequados compromete a coleta de provas essenciais para a responsabilização, dificultando a comprovação do dolo específico exigido pela norma (NUCCI, 2023).

Além disso, a falta de integração entre os órgãos de trânsito, segurança pública e poder judiciário frequentemente resulta em processos morosos e ineficazes, gerando sensação de impunidade e desestimulando a denúncia e a persecução penal. Segundo relatório do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), muitos municípios ainda carecem de infraestrutura tecnológica mínima para fiscalização eletrônica e cruzamento de dados entre ocorrências, o que agrava o cenário (IPEA, 2015).

Outro aspecto relevante é a limitada presença de fiscalização ostensiva nas vias, que poderia atuar de forma preventiva, inibindo comportamentos ilícitos como a fuga do local do sinistro. Essas lacunas estruturais evidenciam a necessidade de investimentos em tecnologia, como câmeras de monitoramento, sistemas de reconhecimento de placas e bancos de dados integrados. Nesse contexto, é imprescindível também o fortalecimento das campanhas de conscientização voltadas à educação no trânsito, com foco na responsabilização do condutor e na valorização da vida humana.

Diante disso, cultura da impunidade só poderá ser efetivamente combatida com a conjugação de esforços entre o poder público e a sociedade civil, promovendo uma mudança de mentalidade que desestimele condutas ilícitas e incentive o cumprimento dos deveres legais. Assim, a construção de um trânsito mais seguro

e solidário dependerá do compromisso coletivo com a ética, a cidadania e o respeito à vida.

5 A DISTINÇÃO ENTRE OS CRIMES DE OMISÃO DE SOCORRO E FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE À LUZ DA JURISPRUDÊNCIA

A distinção entre os crimes previstos nos arts. 304 e 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é essencial para a correta aplicação do Direito Penal no contexto dos acidentes de trânsito. Embora possam ocorrer simultaneamente, são delitos autônomos, com elementos objetivos, subjetivos e consequências jurídicas distintas. A confusão entre esses crimes decorre, em parte, pelo fato de que, para ambos, é necessário que o condutor tenha causado um acidente e, posteriormente, tenha se ausentado do local.

No que se refere ao bem jurídico tutelado, o crime de omissão de socorro (art. 304 do CTB) visa proteger a vida e a integridade física da vítima, assegurando assistência imediata em situação de risco. Já o crime de fuga do local do acidente (art. 305 do CTB) tem por objetivo garantir a apuração dos fatos, a identificação do condutor e a responsabilização pelos eventuais danos decorrentes do sinistro (BRASIL, 1997).

A omissão de socorro é um crime omissivo puro, que se consuma com a inação do agente, quando este, podendo agir sem risco pessoal, opta por não prestar auxílio. Exige-se o dolo direto ou eventual, ou seja, a ciência da situação de perigo e a deliberada abstenção de socorro.

Por outro lado, a fuga do local do acidente é crime comissivo doloso, consumando-se com o simples afastamento injustificado do local com o fim específico de evitar a responsabilização penal ou civil. Importante ressaltar que, para a configuração do art. 305 do CTB, não é necessária a existência de vítima ou resultado lesivo.

Nesse contexto, o Superior Tribunal de Justiça do Paraná consolidou entendimento no sentido de que ambos os delitos são independentes e podem ser imputados cumulativamente ao condutor.

Conforme o seguinte trecho da ementa:

APELAÇÃO CRIMINAL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. HOMICÍDIO E LESÃO CORPORAL CULPOSOS NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR COM OMISSÃO DE SOCORRO E EVASÃO DO LOCAL DO ACIDENTE. [...] APELANTE QUE SE EVADIU DO LOCAL SEM PRESTAR SOCORRO ÀS VÍTIMAS QUANDO ERA POSSÍVEL FAZÊ-LO SEM RISCO PESSOAL. [...] CRIMES DE ESPÉCIES DISTINTAS."

(TJPR - 1ª Câmara Criminal - XXXXX-29.2017.8.16.0014 - Londrina - Rel.: Des. Adalberto Jorge Xisto Pereira - J. 17.09.2022)

Com relação ao crime de omissão de socorro, é possível identificar diversos casos judicializados, sendo um deles de grande repercussão midiática no Estado da Bahia. No ano de 2022, o réu foi inicialmente denunciado por homicídio culposo na direção de veículo automotor, previsto no art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), após atropelar uma criança de 11 anos que atravessava a via pública. Conforme relatado na denúncia, o condutor teria se evadido do local tendo a vítima, sido socorrida pela ambulância SAMU e levada ao hospital, mas não teria resistido aos ferimentos, evoluindo a óbito (BAHIA, 2022).

Durante a instrução processual do feito nº 8122022-03.2023.8.05.0001, na 10ª Vara Criminal

de Salvador, testemunhas afirmaram que a Vítima atravessou a avenida de forma repentina, o que teria inviabilizado qualquer reação eficaz por parte do condutor. Diante dessas circunstâncias, o Juízo reconheceu a materialidade e a autoria, porém concluiu pela ausência de imprudência, negligência ou imperícia na condução do veículo. Dessa forma, foi aplicada a hipótese de absolvição prevista no art. 386, inciso III, do Código de Processo Penal (CPP), com a consequente desclassificação da imputação inicial para o crime previsto no art. 304 do CTB, relativo a omissão de socorro.

Extrai-se da instrução que o Acusado, após o atropelamento, evadiu-se do local dos fatos sem prestar socorro à Vítima, abandonando-a agonizando na Via. Tal fato fora confirmado pelos depoimentos colhidos em juízo, sobretudo pelo interrogatório do Réu que confessa a sua fuga em razão do receio de sofrer um possível linchamento.

Trecho colhido da decisão judicial proferida:

Extrai-se da instrução que o Acusado, após o atropelamento, evadiu-se do local dos fatos sem prestar socorro à vítima, abandonando-a agonizando na Via. Tal fato fora confirmado pelos depoimentos colhidos em juízo, sobretudo pelo interrogatório do acusado que confessa a sua fuga em razão do receio de sofrer um possível linchamento.

A materialidade e autoria delitiva (art. 304, do CTB) encontram-se devidamente comprovadas através do Laudo Pericial do Veículo (página 46, ID. 409895569) e Laudo de Exame Necroscópico (página 50, ID. 409895569, página 01/05, ID. 409895570) - este último atestando que a vítima faleceu em decorrência de traumatismo crânio encefálico associado a

hemorragia por fratura de íliaco direito e rotura de baço, causado por instrumento contundente, endossados pela confissão do acusado e pelos demais depoimentos testemunhais produzidos em juízo.

É inconteste que o réu era o condutor do veículo de Placa Policial xxxxx, envolvido no sinistro que ocasionou o falecimento da vítima. Em seu interrogatório o Acusado confessou que após sentir o impacto do atropelamento, evitou parar no local por receio de sofrer um linchamento, chegando a solicitar auxílio apenas a sua mãe e a sua prima.

Vejamos importante trecho do interrogatório do acusado:

"Quando eu senti o impacto, eu vi pelo retrovisor que realmente uma, um vulto, certo? Só que eu não freei, porque ali é um local perigoso, tinha muita gente; tem as quadras. No canteiro central tem umas quadras, certo? E eu não parei porque fiquei com medo de ser linchado, entendeu? Parei num num, num local mais mais tranquilo, liguei para a minha mãe para informar, pedi para ela ligar para o SAMU, para para dar assistência. Cheguei na casa, liguei para também para a minha prima, para também dar uma verificada no local e também para passar para para ver o que aconteceu, ligar para SAMU também e dar assistência, entendeu? Mas não, não estava correndo."

Ocorre que o tipo em penal em julgamento exige que o condutor do veículo preste socorro, mesmo não podendo realizá-lo diretamente, por justa causa, solicitando o auxílio das autoridades competentes.

Dessa forma, o seu dever de socorrer a vítima subsiste mesmo não sendo possível fazê-lo de forma direta. Neste caso, deveria o acusado ter solicitado o auxílio das autoridades públicas na prestação do socorro, o que, definitivamente, não foi feito. Ao contrário, o próprio acusado admite que ligou para a sua genitora e a solicitou que contatasse o SAMU

quando, na realidade, poderia ele próprio ter acionado os órgãos competentes.

Ademais, nos termos do art. 304, Parágrafo único, incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Não existe nos autos qualquer evidência de que o Réu acionou as autoridades públicas para realizar o socorro. O que se extrai da prova testemunhal produzida é que o Acusado, mesmo percebendo que havia atropelado uma criança, evadiu-se do local sem prestar socorro e somente compareceu na delegacia de polícia dias após o ocorrido, quando os fatos estavam sendo amplamente divulgados pela mídia.

Salienta-se que se na ocasião do sinistro o condutor houvesse prestado o socorro imediato à vítima, uma criança de 11 anos de idade, sua vida poderia ser salva, conforme destacou o seu genitor, em depoimento em juízo, que ouviu da médica que se ela chagasse um pouco antes, poderia estar viva.

Vejamos:

"...resumo, depois de alguns tempos, eles botaram na SAMU, queremos me botar, aliás, na SAMU. Fui no carro da fui na viatura da polícia, chegou lá minha filha ainda estava viva, né? E aí deram várias paradas cardíacas, tentaram ressuscitar ela né? reanimar, quer dizer que ela estava viva e a médica disse. Resumindo né? que é muito ruim falar sobre isso. Essa conversa aí que passou um filme na cabeça que eu tava lá presente no hospital e a médica disse que se ela chegasse um pouco antes, ela poderia estar viva, né? É complicado; prestou Socorro; levou, levou, levou, levou umas, eu acho que foi meia hora, foi 40 ou mais. Eu não sei nem 'dizer o horário, porque eu só". (Termo de audiência de id nº 443816176)

Assim sendo, desclassifico o delito imputado na inicial acusatória para aquele previsto no artigo 304, caput, do Código de Trânsito Brasileiro.

No entanto, é necessário destacar que o tipo penal previsto no art. 304 do Código de Trânsito Brasileiro impõe ao condutor envolvido em acidente o dever jurídico de prestar socorro à Vítima, ainda que de forma indireta. Nesse sentido, exige-se, ao menos, o acionamento imediato das autoridades competentes, como forma de minimizar os riscos à integridade física do ferido.

No caso em análise, restou incontroverso que o Acusado não acionou diretamente o serviço de emergência. Em seu próprio depoimento, admitiu ter optado por telefonar para sua genitora, solicitando que ela providenciasse o contato com o SAMU, conduta que evidencia o descumprimento pessoal do dever legal de agir. Tal comportamento revela-se incompatível com a diligência exigida pelo dispositivo legal mencionado (BAHIA, 2022).

Ressalte-se, ainda, que não consta nos autos qualquer elemento probatório que comprove a atuação efetiva do Réu no sentido de prestar auxílio ou de assegurar, por outros meios, o atendimento por agentes públicos. Ao contrário, a prova testemunhal colhida indica que o Acusado, mesmo ciente de haver atropelado uma criança, evadiu-se do local sem qualquer tentativa de prestação de socorro, apresentando-se à autoridade policial apenas dias depois, quando o fato já ganhava ampla repercussão na mídia local (BAHIA, 2022).

Por fim, merece destaque o depoimento de uma das testemunhas, pai da Vítima, o qual

afirmou em juízo ter ouvido da médica responsável pelo atendimento que, caso a criança tivesse sido socorrida com maior brevidade, haveria possibilidade de sobrevivência. Ainda que tal relato não constitua prova pericial conclusiva, reforça a relevância do dever de prestar socorro imediato, sobretudo em situações em que a omissão pode contribuir para o agravamento do desfecho trágico da ocorrência (BAHIA, 2022).

Outro caso paradigmático ocorreu em 2017, na cidade de Salvador/BA. O Acusado, que conduzia veículo sem habilitação e sob influência de álcool, colidiu com dois automóveis e, ao perceber a aproximação de agentes da Transalvador, empreendeu fuga. Durante a evasão, atropelou uma passageira, que sofreu lesões leves, colidiu com um veículo oficial e somente foi detido após perseguição policial (BAHIA, 2017; Processo nº 0548345-92.2018.8.05.0001).

Trecho da decisão:

Trata-se de ação penal pública incondicionada proposta pelo Ministério Público do Estado da Bahia em face de Gilson dos Santos Nascimento, anteriormente qualificado, imputando-lhe as condutas delitivas de (I) dirigir veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada (art. 306 do CTB); (II) dirigir veículo automotor em via pública sem Carteira Nacional de Habilitação (art. 309 do CTB); (III) afastar-se do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil (art. 305 do CTB); (IV) ofender a integridade corporal de outrem (art. 129, caput, do CP); (V) danificar coisa alheia, qualificado pelo dano ser contra patrimônio do município (art. 163, parágrafo único, inciso III, do CP), supostamente ocorrido no dia 25 de março de 2017, por volta das 17:40 horas, na Avenida Vasco da Gama, imediações da Perini, nesta capital. QUANTO AO DELITO PREVISTO NO ART. 129, CAPUT, DO CÓDIGO PENAL E AOS DELITOS PREVISTOS NOS ARTS. 305 E

309 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

Compulsando detidamente os autos, verifica-se que o feito se encontra prescrito, nos termos do art. 109, inciso V do Código Penal, em relação a esses crimes.

Nesse contexto, a fuga deliberada, caracterizada por manobras perigosas, danos ao patrimônio público e tentativa de obstruir a atuação das autoridades, evidenciou o dolo genérico exigido pelo art. 305 do Código de Trânsito Brasileiro. A conduta do réu transcendeu a mera omissão de socorro, evidenciando a intenção clara de frustrar a responsabilização penal decorrente do acidente. Por esse motivo, a tipificação penal adequada foi mantida com base no referido dispositivo legal, afastando-se a incidência do art. 304 do CTB (CTB,1997).

A tipificação penal, enquanto mecanismo de definição legal do crime, exige a análise conjunta dos aspectos objetivos e subjetivos para assegurar a correta caracterização da conduta típica. Os aspectos objetivos compreendem os elementos externos da ação do agente, como a conduta voluntária de afastar-se do local do acidente, o resultado da ação e as circunstâncias que envolvem o fato. No crime previsto no artigo 305 do CTB, o elemento objetivo central é o afastamento voluntário do local onde ocorreu o acidente, sem que o agente preste socorro ou aguarde as medidas legais necessárias (CTB,1997).

Por sua vez, os aspectos subjetivos referem-se à dimensão psicológica da infração, ou seja, à vontade e consciência do agente ao praticar a conduta. A doutrina majoritária entende que o tipo penal do art. 305 do CTB exige apenas o dolo genérico, isto é, a vontade livre e consciente de se

afastar do local do acidente, não sendo necessário um dolo específico com finalidade especial. A ausência do dolo específico reforça o caráter rigoroso da norma, que visa à proteção das vítimas e ao fortalecimento da segurança no trânsito (CTB,1997).

Em mais um julgado analisado, constata-se que o réu foi denunciado por, no dia 23 de junho de 2023, por volta das 18 horas, conduzir um veículo automotor sob efeito de álcool, conforme sinais claros de embriaguez relatados pelos policiais, fala desconexa, dificuldade de locomoção e forte odor etílico. Segundo a denúncia, o acusado trafegava pela Rua Morada da Lagoa, quando, de forma negligente e imprudente, atropelou um pedestre, ocasionando-lhe lesões graves, e, em seguida, tentou evadir-se do local do acidente. A guarnição da viatura 50104, do Batalhão Gêmeos, que realizava patrulhamento nas imediações, foi alertada por um casal sobre o ocorrido e conseguiu interceptar o veículo logo após o fato, constatando a tentativa de fuga do condutor (BAHIA, 2023; Processo nº 8084142-74.2023.8.05.0001).

Trecho da sentença:

No que tange ao delito de omissão de socorro, previsto no art. 304 do Código de Trânsito Brasileiro, não há qualquer prova nos autos de que o réu poderia prestar o socorro à vítima, sem risco pessoal. Pelo contrário, o que se extrai a partir da prova testemunhal é que o réu se ausentou do local dos fatos pelo temor de sofrer agressões de outras pessoas, elemento este que se concretizou, conforme confirmado pelas testemunhas de acusação. prestar socorro à vítima, devendo também ser afastado o delito previsto no art. 304 do Código de Trânsito Brasileiro.

Dessa forma, não há como se reconhecer a materialidade dos delitos.

Em face do exposto, necessária a absolvição do acusado da imputação da

conduta delitiva prevista no artigo 303 e 304 parágrafo único, do Código de Trânsito Brasileiro, com fundamento no artigo 386, inciso VII do Código de Processo Penal.

Depoimento de uma das testemunhas de acusação:

É, a gente estava trafegando na estrada do derma é a 526, se não me engano. A gente foi fechado por uma moto, a gente estava sem entender de fato o que estava acontecendo, que uma moto fechou a viatura mesmo, aí a gente encostou a viatura. Ele veio informar que esse rapaz estava com um carro preto, atras tinha acabado de atropelar uma pessoa. Prontamente a gente foi atrás, ligou o alerta, sinal sonoro e luminoso e abordou ele no derba aí foi constatado que ele está visivelmente embriagado, e que o rapaz tinha relatado, né? de um atropelamento. É, tinha evidências no carro dele, né? Como se tivesse um impacto do lado, acho que de um passageiro, se eu não me engano. Impacto mesmo, como se tivesse uma pessoa sido projetada no para-brisa. Adiante mão a gente o conduziu. Não me recordo se a gente conduziu o carro dele ou botou ele na viatura, não me recordo o que foi exatamente, mas a gente foi até o local do acidente e, de fato, o rapaz estava lá no chão ainda, aí o pessoal tinha acionado a samu, e a gente encostou o carro e a viatura. E começou até populares quererem entrar em vias de fatos com ele, acusando ele que ele tinha, não tinha prestado socorro, que ele atropelou a pessoa. E aí a gente só esperou o atendimento da samu. E conduzi-lo para central de flagrantes; estava sim, estava deitada no chão; estava sangrando, não muito forte, mas estava devido a pancada.

No julgado analisado, restou evidenciado que o réu se afastou do local dos fatos não por indiferença ou descaso com a vítima, mas em razão do fundado temor de sofrer agressões por parte de terceiros, temor este que se concretizou, conforme confirmado pelas testemunhas de acusação. A sentença destacou, ainda, que não há nos autos qualquer prova de que o réu poderia ter prestado socorro à vítima sem colocar em risco

sua própria integridade física, afastando, portanto, a possibilidade de imputação do delito de omissão de socorro, previsto no art. 304 do Código de Trânsito Brasileiro.

Ademais, diante da ausência de provas suficientes para comprovar a ocorrência de lesão corporal culposa (art. 303 do CTB), entendeu-se não haver sequer a obrigação legal de prestar socorro, o que reforça a inexistência de materialidade delitiva. Diante desse cenário, o juízo concluiu pela absolvição do acusado com base no art. 386, inciso VII, do Código de Processo Penal, por não existirem provas suficientes para a condenação, afastando, assim, a responsabilização penal tanto pela lesão corporal quanto pela omissão de socorro.

Os casos analisados ressaltam a imprescindibilidade de uma análise individualizada das condutas praticadas no contexto dos acidentes de trânsito. Embora os crimes de omissão de socorro e fuga do local possam coexistir, a correta caracterização de cada delito demanda a verificação detalhada das circunstâncias objetivas que envolvem a ação ou omissão do agente.

Nesse sentido, a atuação jurisdicional deve pautar-se por critérios técnico-jurídicos rigorosos, capazes de delimitar com precisão os contornos de cada tipo penal e evitar imputações genéricas ou indevidas. A imputação simultânea dos delitos previstos nos arts. 304 e 305 do CTB requer, portanto, a demonstração inequívoca de que o agente não apenas se omitiu no dever de socorro, mas também agiu com a finalidade deliberada de evadir-se do local do acidente para evitar eventuais sanções.

Elucida a seguinte decisão judicial:

APELAÇÃO. CRIMES DE TRÂNSITO. OMISSÃO DE SOCORRO. ARTIGO 304 DO CTB . ESCORIAÇÕES. DELITO NÃO CONFIGURADO. FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE. ARTIGO 305 DO CTB . RETORNO AO LOCAL DO ACIDENTE. CIRCUNSTÂNCIAS DO CASO CONCRETO. CRIME FORMAL. DELITO CONFIGURADO. PENALIDADE DE SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO PARA DIRIGIR VEÍCULO

AUTOMOTOR. AFASTAMENTO DE OFÍCIO. 1. Incorre no crime de omissão de socorro (artigo 304 do Código de Trânsito Brasileiro) o condutor de veículo quando não auxilia a vítima que, mesmo possuindo ferimentos leves, de fato necessite de algum atendimento. No entanto, o crime não se configura no caso de simples escoriações, quando o socorro não se faz necessário e a vítima o dispensa. 2. O crime de fuga do local do acidente (art. 305 do Código de Trânsito Brasileiro) busca tutelar a administração da justiça e abarca o condutor que abandona o local do sinistro para não ser identificado e, assim, eximir-se de responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída. A consumação do delito ocorre com o simples afastamento do local, tratando-se de crime formal. 3. Não havendo previsão normativa da penalidade de suspensão do direito de dirigir nos tipos penais imputados ao réu (artigos 305 e 309 do CTB), é impositivo o decote, de ofício. 4. Recurso conhecido e parcialmente provido. N. Nesse capítulo.

Cumprido destacar que a correta subsunção da conduta aos dispositivos legais mencionados impacta diretamente na fixação da pena, na dosimetria e na possibilidade de aplicação de institutos despenalizadores. Assim, a tipificação equivocada pode acarretar prejuízos relevantes, tanto para a defesa quanto para a efetividade da persecução penal.

Diante disso, impõe-se ao Ministério Público, na qualidade de titular da ação penal pública, o dever de oferecer denúncia lastreada em elementos concretos que demonstrem não apenas a materialidade e autoria, mas também a configuração precisa dos elementos subjetivos

exigidos por cada tipo penal. Da mesma forma, cabe ao juízo, no momento da prolação da sentença, proceder à valoração crítica dos fatos, considerando a individualização da conduta, a intenção do agente e os reflexos concretos de sua ação ou omissão.

Em suma, a distinção entre os delitos de omissão de socorro e fuga do local do acidente não deve ser apenas teórica, mas refletir-se em uma aplicação criteriosa da lei penal, orientada pelos princípios do devido processo legal, da ampla defesa e da segurança jurídica. A fidelidade à tipicidade penal estrita é, nesse cenário, instrumento indispensável à realização da justiça penal no âmbito dos acidentes de trânsito.

6 INTERSECÇÃO ENTRE RESPONSABILIDADE PENAL, CIVIL E ADMINISTRATIVA NOS CRIMES DE OMISSÃO DE SOCORRO E FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE

A ocorrência de um acidente de trânsito, especialmente quando envolvem condutas como omissão de socorro (art. 304 do CTB) ou fuga do local do acidente (art. 305 do CTB), pode ensejar a responsabilização do condutor em três esferas distintas: penal, civil e administrativa. Essas esferas não se excluem mutuamente, podendo coexistir a depender da gravidade do fato e das consequências geradas (NUCCI, 2023; GRECO, 2023).

A responsabilidade penal decorre da prática de infração tipificada como crime no ordenamento jurídico, sendo regida pelo princípio

da legalidade, conforme estabelece o artigo 5º, inciso XXXIX da Constituição Federal (BRASIL, 1988). No caso da omissão de socorro e da fuga do local do acidente, a conduta é penalmente punível com pena de detenção ou multa, conforme previsto nos referidos artigos do CTB (BRASIL, 1997). Para a responsabilização penal, é necessária a comprovação do dolo ou da culpa, além do nexo de causalidade entre a conduta e o resultado (GRECO, 2023).

Já a responsabilidade civil possui caráter reparatório, e seu objetivo é compensar os danos causados à vítima ou aos seus familiares. Independentemente da existência de crime, o condutor que causa prejuízos materiais, morais ou estéticos em decorrência de acidente de trânsito pode ser compelido judicialmente a indenizar a vítima. Essa responsabilização pode decorrer da culpa do agente (responsabilidade subjetiva), ou, em determinados casos, da responsabilidade objetiva, nos termos do artigo 927, parágrafo único, do Código Civil (VENOSA, 2018; DINIZ, 2021; BRASIL, 2002).

Em sua norma:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Por fim, a responsabilidade administrativa está relacionada às sanções impostas pelos órgãos de trânsito em razão do descumprimento das normas do CTB. Entre as penalidades previstas, destacam-se a suspensão ou cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), a imposição de multas, bem como a retenção ou apreensão do veículo (BRASIL, 1997). A prática dos

crimes analisados pode configurar infrações gravíssimas no âmbito administrativo, ensejando penalidades paralelas àquelas impostas no processo judicial criminal.

Importante destacar que essas três esferas de responsabilização se regem por princípios e finalidades distintas, o que justifica a possibilidade de aplicação simultânea (GRECO, 2023). A responsabilização penal visa à repressão e prevenção de condutas ilícitas; a civil busca a reparação dos danos; e a administrativa promove o controle da ordem pública e da segurança viária (NUCCI, 2023).

Assim, no contexto de um mesmo evento, como um acidente de trânsito seguido de omissão de socorro e evasão do local, o condutor poderá ser condenado criminalmente, obrigado a indenizar a vítima e ainda sofrer penalidades administrativas que comprometam sua capacidade de conduzir veículos. Essa articulação entre as esferas jurídicas reflete o caráter multifacetado da responsabilidade decorrente de condutas lesivas no trânsito e reforça a necessidade de uma atuação coordenada dos órgãos públicos na promoção da justiça e da segurança viária (DINIZ, 2021; VENOSA, 2018).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos crimes previstos nos artigos 304 e 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) evidenciou a complexidade e a relevância da correta distinção entre a omissão de socorro e a fuga do local do acidente no contexto jurídico-penal. Embora frequentemente relacionados, tais delitos apresentam elementos objetivos e

subjetivos distintos, além de finalidades protetivas diversas, sendo essencial sua diferenciação para assegurar a responsabilização adequada dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito.

Os objetivos específicos estabelecidos na introdução foram devidamente alcançados, por meio da fundamentação doutrinária, da análise jurisprudencial e do estudo de casos concretos, demonstrando-se que a correta tipificação penal exige uma avaliação criteriosa da conduta e da intenção do agente. Destacou-se, ainda, a importância da decisão do Supremo Tribunal Federal que reconheceu a constitucionalidade do artigo 305 do CTB, reforçando o dever legal de permanência no local do acidente como medida voltada à segurança pública e à proteção das vítimas.

A pesquisa identificou lacunas na aplicação prática da legislação, notadamente dificuldades na fiscalização e na integração entre os órgãos competentes, fatores que comprometem a efetividade das normas previstas no CTB. Não obstante os resultados obtidos, esta investigação apresentou algumas limitações, como a escassez de dados empíricos atualizados sobre a incidência e a persecução dos crimes analisados, além da dificuldade de acesso a decisões judiciais mais recentes e abrangentes. Ademais, os fatores psicossociais que influenciam a conduta dos condutores extrapolam, em parte, o escopo deste estudo, o que indica a necessidade de abordagens interdisciplinares futuras.

Recomenda-se, para pesquisas futuras, o aprofundamento nos aspectos psicossociais que influenciam a decisão de fuga do local do

acidente, bem como a realização de estudos voltados à identificação de estratégias preventivas eficazes, que considerem os avanços tecnológicos e as políticas públicas integradas. Ademais, é pertinente que novos trabalhos avaliem os efeitos das recentes alterações legislativas e decisões judiciais sobre o comportamento dos condutores e a redução da impunidade, de modo a contribuir para o aprimoramento do sistema penal e da segurança viária.

Conclui-se, portanto, que esta pesquisa oferece uma contribuição relevante para a compreensão dos delitos de omissão de socorro e de fuga do local do acidente, servindo de subsídio para futuras reflexões e propostas de aprimoramento legislativo, judicial e educacional voltadas à promoção da justiça e da segurança no trânsito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ATT. Disponível em: https://sei.ba.gov.br/images/publicacoes/infografico_acidentes_2024.pdf?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 20 maio 2025.
- BATISTA, Almiraildes Dias; MACIEL, José Alves. A omissão de socorro em acidentes de trânsito e suas consequências jurídicas. *Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação*, v. 10, n. 5, p. 1444-1460, 2024. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/13882>. Acesso em: 14 maio 2025.
- BITENCOURT, Cezar Roberto. *Tratado de Direito Penal: Parte Geral*. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.
- BRASIL. Código Civil Brasileiro. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 26 maio 2025.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 26 maio 2025.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 26 maio 2025.

BRASIL. Decreto nº 70.944, de 9 de dezembro de 1972. Promulga a Convenção de Viena sobre Trânsito Viário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 10 dez. 1972.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (STJ). Habeas Corpus nº 318.886/SP. Relator: Ministro Reynaldo Soares da Fonseca. Quinta Turma. Julgado em 4 ago. 2015. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 13 ago. 2015. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1407651&num_registro=201500318886&data=20150813&formato=PDF. Acesso em: 16 maio 2025.

CNN BRASIL. Brasil tem 480 processos de crimes de trânsito por dia em 2024, mostra CNJ. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/brasil-tem-480-processos-de-crimes-de-transito-por-dia-em-2024-mostra-cnj/?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 20 maio 2025.

DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. 34. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2021.

GRECO, Rogério. Curso de direito penal: parte especial – arts. 121 a 234 do CP. 21. ed. Niterói: Impetus, 2023.

GRECO, Rogério. Curso de direito penal: parte geral. 21. ed. Niterói: Impetus, 2023.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Acidentes de trânsito nas rodovias federais

GRALHA AZUL – periódico científico da EJUD-PR brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade. Brasília: IPEA, 2015. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br>. Acesso em: 20 maio 2025.

MOLETA, Paulo. A origem do trânsito e do CTB, 2018. Disponível em:

<https://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>.

Acesso em: 28 fev. 2024.

NUCCI, Guilherme de Souza. Código Penal Comentado. 21. ed. rev. e atual. São Paulo: Forense, 2023.

NUCCI, Guilherme de Souza. Leis Penais e Processuais Penais Comentadas. 21. ed. rev. e atual. São Paulo: Forense, 2023.

OBSERVADOR. SANTOS, João. Fugir ou ficar? A anatomia psicológica e social do crime de atropelamento e fuga. Observador, 23 abr. 2025. Disponível em:

<https://observador.pt/opiniao/fugir-ou-ficar-a-anatomia-psicologica-e-social-do-crime-de-atropelamento-e-fuga/>. Acesso em: 14 maio 2025.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). 2023. Disponível

em: <https://www.onsv.org.br/>. Acesso em: 15 maio 2025.

PERITO DE TRÂNSITO. 2024.

Disponível em:

<https://peritodetransito.eng.br/2024/01/12/o-que-causa-um-acidente-de-transito/>.

Acesso em: 15 maio 2025.

PORTAL DO TRÂNSITO E MOBILIDADE. 24 maio 2024.

Disponível em:

<https://www.portaldotransito.com.br/noticias/fiscalizacao-e-legislacao/estatisticas/no-brasil-mais-de-30-mil-pessoas-perdem-a-vida-por-ano-em-decorrencia-de-acidentes-de-transito/>. Acesso em: 15 maio 2025.

PORTAL ND+. 03 jul. 2018. Por que os motoristas que atropelam e matam fogem do local do acidente? Disponível em:

<https://ndmais.com.br/transito/por-que-os-motoristas-que-atropelam-e-matam-fogem-do-local-do-acidente/>. Acesso em: 15 maio 2025.

PRADO, Luiz Regis. Curso de Direito Penal Brasileiro: parte geral e parte especial. 23. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2021.

REDACÃO VEJA SÃO PAULO. Vítimas morrem 3x mais em acidentes com omissão de socorro. Veja São Paulo, 12 nov. 2020. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/vitimas-morrem-mais-acidentes-fuga-condutor-motorista-omissao-socorro/>. Acesso em: 15 maio 2025.

RODOBENS. Acidentes de trânsito. Disponível em: <https://rodobens.com.br/blog/dicas/acidentes-de-transito>. Acesso em: 14 maio 2025.

SEI – SISTEMA ESTADUAL DE INFORMAÇÕES. Bahia, 2023. Disponível em: https://sei.ba.gov.br/images/publicacoes/infografico_acidentes_2024.pdf?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 14 maio 2025.

STF – SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 35. Plenário, julgamento em 2025. Disponível em: <https://www.stf.jus.br>. Acesso em: 14 maio 2025.

SUMMIT MOBILIDADE. Como as Leis de Trânsito Evoluíram no Mundo, 14 jan. 2022. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/como-as-leis-de-transito-evoluiram-no-brasil-e-no-mundo/>. Acesso em: 14 maio 2025.

Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios – TJDF. XXXXX- 64.2022.8.07.0006 1892839 | Jurisprudência. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-df/2629829762>

VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: responsabilidade civil. 18. ed. São Paulo: Atlas, 2018.