

A APLICAÇÃO DA LEI PENAL NOS CASOS DE CRIME DE TRÂNSITO: PERSPECTIVAS DE DOLO E CULPA

Roziele Araújo da Paixão Mascarenhas¹

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo discutir a aplicação da lei penal nos crimes de trânsito, buscando compreender as perspectivas de dolo e culpa, bem como o anseio social pela aplicação de punições mais rígidas àqueles que causam acidentes de trânsito, principalmente, os que resultam em morte, decorrente de embriaguez ao volante. O desenvolvimento do texto ocorre sob a análise de conteúdo do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), do Código Penal (Decreto-Lei Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940), bem como de decisões de instâncias superiores jurídicas para possibilitar o entendimento acerca das questões dolosas e culposas que ocorrem nos crimes de trânsito.

Palavras-Chave: Crime, trânsito, dolo, culpa.

ABSTRACT

This paper aims to discuss the application of criminal law in traffic crimes, seeking to understand the perspectives of intent and guilt, as well as the social desire for the application of stricter punishments to those who cause traffic accidents, especially those that result in death, due to drunk driving. The development of the text occurs under the content analysis of the Brazilian Traffic Code (Law No. 9.503, of September 23, 1997), of the Penal Code (Decree-Law No. 2.848, of December 7, 1940), as well as decisions of higher legal levels to enable the understanding about the intentional and culpable issues that occur in traffic crimes.

KEYWORDS: Crime; Traffic; Intent; Guilt.

1 INTRODUÇÃO

Nos mais variados noticiários do Brasil são constantes a veiculação de informações sobre as imprudências no trânsito. Essas ações culminam em resultados que, conseqüentemente, afetam diretamente a vida de milhões de brasileiros e, por sua vez, esses acontecimentos se transformam em dados e estatísticas. Essas ocorrências, muitas vezes, não se tratam de pequenas infrações, mas de combinações de condutas que, realizadas no trânsito, se configuram crime.

Os acidentes, comumente, têm relação com o excesso de velocidade, embriaguez e a desatenção que, geralmente, revela-se proveniente do uso do celular no momento de condução

¹ Discente do Curso de Bacharelado em Direito, Faculdade da Região Sisaleira-FARESI, Conceição do Coité-Ba.

do veículo. Alguns dados são apresentados por Czerwonka, no *Portal do Trânsito*, que demonstra em porcentagem o que ocasiona os acidentes. Revela que “(...) as principais causas de acidentes rodoviários em 2019 foram: falta de atenção (37,1%), desobediência às normas de trânsito (12,0%), velocidade incompatível com a permitida (8,9%) e consumo de álcool (8,0%)”. Percebe-se que as ações que causam acidentes podem ser evitadas, ou seja, todas elas decorrem do não cumprimento às leis e da falta de responsabilidade dos indivíduos. Nesse caso, pode-se dizer que o condutor, na maioria das vezes, tem conhecimento do que pode ocorrer e também da existência das proibições legais.

Para as condutas apresentadas, o Direito Penal traz normatizações que as definem no universo jurídico. As legislações que tratam da matéria são o Código Penal (Decreto-Lei Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940) e, especialmente, o Código de Trânsito Brasileiro-CTB (Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), bem como o Código de Processo Penal (Decreto-Lei Nº 3.689, de 3 de outubro de 1941). Neles estão presentes os institutos que disciplinam e configuram as condutas dos indivíduos.

Mesmo existindo ordenamento jurídico específico, percebe-se que, no Brasil, as ocorrências graves são constantes. Diversas infrações e crimes são cometidos diariamente, ocasionando perdas materiais, sequelas e mortes que, por vezes, não recebem a atenção esperada pela sociedade.

Com isso, grande parte da sociedade, acredita que os condutores de veículos que ocasionam acidentes, deveriam receber punições mais “duras”, pois muitos resultados poderiam ser evitados se o condutor demonstrasse consciência e respeito pela legislação. Nos casos mais graves, especialmente, aqueles que envolvem embriaguez, efeitos de entorpecentes e mortes, ao final do processo, observa-se que as penalidades aplicadas não correspondem à gravidade do ocorrido (resultado), frustrando os anseios da sociedade ante a punibilidade dos infratores da lei.

O Código de Trânsito Brasileiro apresenta, no Capítulo XV, as infrações de trânsito, definindo-as, bem como, apresenta as penalidades (multas, suspensão do direito de dirigir) e medidas administrativas a serem aplicadas aos infratores. Já o Capítulo XIX, trata dos crimes de trânsito e suas respectivas penas, que incidem reclusão, detenção, multa etc. Assim, o CTB demonstra que há infrações e punibilidade para os crimes de trânsito e que podem resultar em sanções administrativas e também no âmbito penal.

As legislações preveem as ocorrências e as disciplinam, no intuito de prevenir, reprimir e, conseqüentemente, penalizar os indivíduos que agem de maneira contrária às normas. Pensando nisso, entende-se que os acidentes de trânsito que culminam em vítimas graves e fatais precisam ser entendidos e seus agentes responsabilizados criminalmente, havendo circunstâncias que comprove a conduta delituosa; diferente de como, geralmente, acontece, em que muitas decisões resultam em aplicações de penas “leves”.

Dessa forma, precisa-se discutir o dolo e a culpa nos crimes de trânsito, uma vez que há uma crença social de que ocorre uma relativa impunidade aos condutores de veículos que cometem crimes no trânsito, contribuindo para um maior sofrimento daqueles que foram afetados, seja diretamente ou pela perda de um ente querido.

2 PERSPECTIVAS DE DOLO E CULPA

No Código Penal brasileiro vigente, observa-se que não há o conceito de crime. No entanto, no artigo 1º, o legislador traz a seguinte norma: “Art. 1º - Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal”. A lei deixa explícito que, para que determinado ato seja considerado crime, deve haver uma definição em lei, ou seja, não se pode configurar um ato como criminoso, se antes não possuía previsão legal.

Muitos autores discutem o conceito analítico de crime como sendo uma conduta típica, antijurídica e culpável. Para que seja configurado crime, esses elementos devem ser caracterizados, ou seja, a conduta deve estar tipificada, ser contrária à lei e, sobre ela, ocorra a imputabilidade. Em relação à culpabilidade, o Direito penal traz as modalidades de culpa e dolo, que estão previstos no artigo 18 do CP,

Art. 18 - Diz-se o crime: Crime doloso

I - doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Crime culposo

II - culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Essas modalidades fazem parte dos elementos subjetivos da conduta, em que se analisa a intenção do agente na produção do resultado.

No que concerne à discussão dos crimes de trânsito, é importante destacar que o CTB não apresenta a modalidade dolosa em seu texto, em regra, os crimes são culposos. Aqueles que resultam em morte, conseqüente da direção sob influência de álcool, ou dos demais entorpecentes, possui um tratamento diferente no CTB. O artigo 302, trata do homicídio culposo na direção de veículo automotor e apresenta as seguintes penas: “detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor”. Já o § 3º, especifica a conduta,

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.

Observa-se que, no caso de o agente estar sob influência de substâncias, o crime se agrava e a pena é maior, mas a conduta continua enquadrada no homicídio culposo.

Pensa-se que, se um indivíduo vai conduzir um veículo e, mesmo assim, se embriaga voluntariamente, este possui consciência dos atos que poderá produzir, bem como dos resultados provenientes. Possivelmente, desse pensamento, é que originam as constantes reclamações sobre as penas aplicadas aos condutores que dão causa a homicídio no trânsito. Acredita-se que a justiça brasileira é branda ao aplicar a punição e que as normas deveriam prever o dolo eventual, uma vez que o agente sabe dos riscos e dos resultados que pode causar. José Barcelos de Souza *apud* Lima ressalta que “o que costuma ocorrer, efetivamente, em delitos de trânsito, não é um imaginado dolo eventual, mas uma culpa consciente, grau mais

elevado de culpa, muito próxima do dolo, que, entretanto, não chega a configurar-se (...)” (2015, p. 112).

Desse modo, a definição de crime doloso perpassa, principalmente, pelo desejo, ou seja, o querer do agente no resultado da conduta. Capez e Prado (2012) dizem que o dolo “Trata-se do elemento psicológico da conduta”. Dessa forma, além de analisar o crime, a intenção do resultado deve ser caracterizada. E, sendo configurado o dolo, entende-se que a previsão para o crime estará no Código Penal, Art. 121. Matar alguém. Uma vez que não há previsão de dolo na legislação especial. Sobre a culpabilidade Busato expressa que

Evidentemente, o sistema de imputação não pode tratar de modo igual aquele que comete o crime intencionalmente e aquele que o comete sem querer.

Esse é um juízo de desvalor da conduta do sujeito, porquanto, mesmo que o resultado seja idêntico, necessariamente aquele caso em que o sujeito comprometeu-se com a produção do resultado é socialmente mais desvalioso que o resultado produzido sem a presença de tal compromisso. O crime será doloso quando houver o compromisso para com a produção do resultado e imprudente quando isso não estiver presente (...) (2018, p.374).

Considera-se que determinar a subjetividade de uma conduta, seja algo muito preciso e, dessa forma, muito complexo. É como se imaginar que alguém se embriagou na intenção de atropelar e matar determinada pessoa, assim, vislumbra-se a precisão do ato. E, por se tratar de elemento subjetivo, não se obtenha uma exatidão, sendo isso, uma das explicações possíveis para a ausência de maiores punições nos homicídios de trânsito.

O crime culposo, como bem expressa o CP, Art. 18, ocorre “quando o agente deu causa ao resultado”. E que este fim tenha sido “por imprudência, negligência ou imperícia”. Essas modalidades de culpa podem ser vislumbradas em diversas situações no trânsito. A imprudência pode ocorrer nas ações que dão causa ao perigo, como desobedecer aos sinais de trânsito, avançar no sinal vermelho, estar sob efeitos de substâncias etc., pois o condutor possui a licença para dirigir, o conhecimento sobre o trânsito e age em desobediência. A negligência, que pode ser caracterizada pela omissão na conduta do agente, como exemplo pode ser citado a falta de manutenção no veículo, escasso combustível para trajeto longo etc. e, a imperícia, que se relaciona à experiência e habilidade do condutor. Todas essas modalidades, no trânsito, podem dar causa a um acidente.

Dessa forma, por mais que grande parte da sociedade deseje maiores penalizações aos condutores que provocam acidentes, frente a sensação de impunidade, entende-se que para cada caso, há ocorrências e características diferentes que precisam ser analisadas à luz da lei, observando as circunstâncias do fato e a conduta do agente, bem como a previsão normativa das legislações pertinentes.

3 DECISÕES E ENTENDIMENTOS DOS TRIBUNAIS ACERCA DO DOLO E DA CULPA NOS CRIMES DE TRÂNSITO

Os tribunais, nas decisões e acórdãos, discutem os pedidos impetrados e trazem análises diferenciadas diante dos autos apresentados. Em muitas ocorrências de acidentes e crimes de trânsito, quando na esfera penal, busca-se por recursos em instâncias superiores. Alguns atos se tratam de *Habeas Corpus* (HC) e tentativa de desqualificar o dolo à conduta do agente, buscando pela qualificação de homicídio culposo.

Dessa forma, nos julgados por tribunais evidencia-se as decisões e argumentos propostos em cada caso. No *Habeas Corpus* Nº 120.175 – SC, que teve como relatora a Ministra Laurita Vaz, consta que o paciente, Juliano Lamin, juntamente com outro indivíduo, disputaram um racha (cada um em seu veículo), estavam embriagados e em alta velocidade. Juliano perdeu o controle do carro e invadiu a pista contrária, atingindo uma motoneta Honda/c-100 Bis e vitimando a condutora Rosa Comper. Após a ocorrência, os agentes fugiram do local, mas Juliano foi preso ainda em situação de flagrante.

No referido acontecimento, considerou-se as situações de disputa de racha, embriaguez e alta velocidade em que o paciente se encontrava. A defesa alegou que “Nas presentes razões (...) que a qualificadora prevista no inciso IV do § 2º do art. 121 do Código Penal não é compatível com o dolo eventual pelo qual foi denunciado o Paciente” (HC, p. 2). Com isso, requereu o afastamento da decisão referente a qualificadora, “§ 2º do art. 121 do Código Penal, IV – à traição, de emboscada, ou mediante dissimulação ou outro recurso que dificulte ou torne impossível a defesa do ofendido”.

Em síntese, a Quinta Turma do Superior Tribunal de Justiça decidiu, por unanimidade, denegar a ordem, considerando que, no contexto dos fatos, não havia como “(...) afastar de plano a qualificadora prevista (...) uma vez que esta não se revela, de forma incontroversa, manifestadamente improcedente, a ponto de justificar sua exclusão” (HC, p. 8). Percebe-se que dada à maneira em que o homicídio aconteceu e da conduta verificada do agente, bem como pelo desprovimento do pedido, houve entendimento pelo dolo.

O objeto de outra decisão a ser observada é a do recorrente Jean Eduardo Santos Alves. Refere-se ao Recurso em Sentido Estrito, Nº 69438/2015, contra a sentença do juízo da Comarca de Matupá-MT. Nesta sentença, o recorrente foi pronunciado pela “suposta prática, com dolo eventual, dos crimes de homicídio qualificado pelo emprego de meio que possa resultar em perigo comum e mediante recurso que dificultou a defesa da vítima Elaine Cristine Pedralli de Andrade” (RECURSO, p. 3) e por tentativa de homicídio das demais vítimas.

Consta, na narração dos fatos, que o denunciado, Jean Eduardo, acelerou e perdeu o controle do veículo que conduzia, invadindo um canteiro onde se encontravam as vítimas, causando-as ferimentos e culminando em uma morte. Informa também que o denunciado não possuía carteira de habilitação, tinha deficiência em um dos braços e, supostamente, o veículo não era adaptado e, além disso, havia consumido bebidas alcoólicas. Com isso, o Ministério Público depreendeu pela denúncia de Jean Eduardo “como incurso nas penas dos artigos 121, §2º, incisos III e IV, e 121, §2º, incisos III e IV, c.c. artigo 14, II (por quatro vezes), todos do Código Penal” (RECURSO, p. 6).

O relator do recurso, o Desembargador Luiz Ferreira da Silva, em seu voto, ressaltou que o fato, na modalidade de dolo eventual, exige o consentimento no resultado, demonstrado pelo agente da conduta. Aduz que, nesse caso em análise, não se verifica tal consentimento, nem de haver provas da conduta dolosa e que as circunstâncias apresentadas,

(...) analisadas isoladamente, podem indicar, em tese, a existência de previsibilidade do resultado por parte do recorrente, mas não demonstram, por si sós, que ele tenha assumido o risco de produzi-lo e agido de modo indiferente para com a vida e a integridade física das vítimas. (RECURSO, p. 9).

O relator também frisa que não há indícios de que o denunciado conhecia as vítimas ou possuía algum motivo para cometer ato criminoso contra elas. Diante de demais explanações, a Terceira Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Mato Grosso, deu provimento ao recurso, com determinação de expedição de alvará de soltura, bem como sob o voto do relator, em desclassificar as condutas impostas na denúncia para os tipos previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), “arts. 302 (por uma vez) e 303 (por quatro vezes)” (RECURSO, p. 36).

Entende-se, no caso em exposto, que a decisão pela aplicação do CP e da conduta dolosa foram desqualificadas por não haver indícios de consequência prevista, nem resultado consentido pelo agente. Aplicou-se a previsão contida no CTB para homicídio culposo e prática de lesão corporal na direção de veículo automotor.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os acidentes e crimes de trânsito são constantes no país e, por serem recorrentes, despertam profundas e importantes discussões. Eles acontecem por diversas circunstâncias e motivações que levam estudiosos, doutrinadores e os representantes da justiça a discutirem as condutas culposas e dolosas que possam configurar na ação do agente e nos resultados. O Brasil possui um número elevado de acidentes de trânsito que culminam em pessoas com graves sequelas e muitos deles com vítimas fatais. Por isso, é muito importante que as causas e condutas que envolvem esses eventos sejam rigorosamente discutidas e amparadas legalmente.

Para normatizar as questões relacionadas ao trânsito, foi criado o Código de Trânsito, uma legislação especial que, como visto, disciplina o crime de trânsito que dá causa à morte, em homicídio culposo. No entanto, muitos desses crimes apresentam características graves que precisam de maior atenção e, conseqüentemente, maior rigor na atribuição de penalidades ao agente que cometer o crime. É o que muitos discutem nos casos em que o condutor estava embriagado ou fazia uso de algum entorpecente (de forma voluntária), da participação em rachas e do uso da alta velocidade em locais proibidos. Nesses casos, muitas decisões proferidas revelam o entendimento da conduta dolosa do agente, e a lei aplicada é o Código Penal.

Dessa forma, compreende-se que há crimes de trânsito que, por serem de caráter doloso, ambientam-se na observância legal do Código Penal. Possibilitando que a conduta do agente, condutor do veículo, mediante situações específicas, receba o grau de responsabilização adequado. Com isso, é notório que a justiça brasileira busca o avanço no que concerne às discussões dos crimes de trânsito. Vê-se que há normas específicas e, mesmo que determinados resultados não se enquadrem na legislação especial, há decisões que trazem respostas aos anseios sociais, para que a crença de que a impunidade é algo recorrente nesses tipos de crimes no país não envolva e se perpetue ainda mais na sociedade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal Brasileiro**. Legislação Federal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em abr. 2020.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em abr. 2020.

BUSATO, Paulo César. **Direito penal**: parte geral. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2018.

CAPEZ, Fernando. PRADO, Stela. **Código Penal Comentado**. 3.ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

CZERWONKA, Mariana. Número de mortos e feridos aumenta nas rodovias federais em 2019. Portal do Trânsito. Disponível em: <<https://portaldotransito.com.br/noticias/agente-de-transito/numero-de-mortos-e-feridos-aumenta-nas-rodovias-federais-em-2019/>>. Acesso em abr. 2020.

HABEAS CORPUS Nº 120.175 - SC (2008/0247429-0). Superior Tribunal de Justiça. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=948483&num_registro=200802474290&data=20100329&formato=PDF>. Acesso em mai. 2020.

LIMA, Marcellus Polastri. **Crimes de trânsito**: aspectos penais e processuais. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO Nº 69438/2015. Terceira Câmara Criminal. Tribunal de Justiça do Estado de Mato Grosso. Disponível em: <<http://servicos.tjmt.jus.br/ViewDocumento.aspx?key=71277d69-17e3-461c-9a48-3d6d27d3640d>>. Acesso em mai. 2020.