



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS
UNIDADE ACADÊMICA DE DIREITO
CURSO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS

LUIZ EDGAR PIRES XAVIER JÚNIOR

A IMPUNIDADE NOS CRIMES DE TRÂNSITO

SOUSA - PB
2008

LUIZ EDGAR PIRES XAVIER JÚNIOR

A IMPUNIDADE NOS CRIMES DE TRÂNSITO

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Jurídicas e Sociais do CCJS da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientadora: Professora Esp. Carla Rocha Pordeus.

SOUSA - PB
2008

LUIZ EDGAR PIRES XAVIER JÚNIOR

A IMPUNIDADE NOS CRIMES DE TRÂNSITO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro de Ciências Jurídicas e Sociais, da Universidade Federal de Campina Grande, em cumprimento dos requisitos necessários para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Aprovado em, de de 2008.

COMISSÃO EXAMINADORA

Carla Rocha Pordeus – UFCG
Professora Orientadora

Prof. Membro da Banca

Prof. Membro da Banca

Ao meu pai e meu avô, que sempre confiaram e acreditaram no meu potencial e que ficarão gravados na minha memória e no meu coração.

Dedico.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me dar sabedoria nas horas mais difíceis e de sempre iluminar meus caminhos.

A minha mãe e meus irmãos, que sempre me deram carinho e felicidade em todos os momentos dessa minha jornada.

A minha namorada, pelo carinho e companheirismo.

A Tia Isinha e Joãozinho, pelo apoio que sempre me deram.

Aos colegas, Adênio, Daniel, Felipe, Vinicius, Vitinho, Raonny, Wiliton, pela amizade, brincadeiras, farras e acima de tudo, consideração.

A minha orientadora, Carla Rocha Pordeus, que com compromisso e profissionalismo me ajudou para a efetivação deste trabalho.

A toda minha família que direta ou indiretamente contribuiu de alguma forma para este grande momento.

“Eduquem as crianças e não será
necessário condenar os homens”

Mahatma Ghandi

RESUMO

Esta pesquisa científica possuindo caráter sucinto, mas não frívolo, tentará demonstrar de forma organizada que existem soluções para diminuição da impunidade nos crimes de trânsito no Brasil. Através do método exegético-jurídico, com utilização de códigos, doutrinas e artigos busca fundamentar e enfatizar a necessidade de uma urgente solução para a celeuma sobre a impunidade nos crimes de trânsito. Destarte, este trabalho científico terá como objetivo primordial a elaboração de uma abordagem elucidativa necessidade de solução para a violência no trânsito. À vista disso, tem-se no primeiro capítulo a evolução que ocorreu no trânsito desde tempos mais remotos até os dias hodiernos. Em seguida, temos no segundo capítulo uma maior preocupação em relatar através de dados um aumento significativo da violência no trânsito. No último capítulo teve a preocupação de trazer a solução para a principal problemática da pesquisa científica, em que se discute a possibilidade do dolo eventual nas condutas típicas de homicídio e lesão corporal praticados no trânsito, como forma de aplicar uma pena justa e inibir os condutores de praticar crimes no trânsito. Por fim, observa-se que existem julgados que manifestam decisões favoráveis no que tange a possibilidade da aplicação do dolo eventual nos crimes de trânsito.

Palavras-chave: Crimes de trânsito. Impunidade. Dolo eventual.

ABSTRACT

This research scientific possessing character brief, but not trifier, will try to demonstrate of organized form that exists solutions for reduction of impunity in the crimes of transit in Brazil. Through the exegetic-cool method, with use of codes, doctrines and articles it searches to base and to emphasize the necessity of a urgent solution for celeuma on impunity in the transit crimes. Destarte, this scientific work will have as objective primordial the elaboration of a elucidative boarding necessity of solution for the violence in the transit. In front of this, we have in the first chapter the evolution that occurred in the transit since more remote times until the hodiernos days. After that, we have in as the chapter a bigger concern in telling through data a significant increase of the violence in the transit. In the last chapter it had the concern to bring the solution for the problematic one of the scientific research, where if it argues the possibility of the eventual deceit in the typical behaviors of practised homicide and assault and battery in the transit, as form to apply a penalty joust and to inhibit the conductors to practise crimes in the transit. Finally, it is observed that they exist considered that they reveal decisions favorable in what refers to the possibility of the application of the eventual deceit in the transit crimes.

Words-keys: Crimes of transit. Impunity. Eventual deceit.

SUMÁRIO

RESUMO.....	06
INTRODUÇÃO.....	09
CAPÍTULO 1 ASPECTOS HISTÓRICO-EVOLUTIVOS DO TRÂNSITO NA HUMANIDADE.....	11
1.1 O Surgimento dos transportes.....	11
1.2 A Formação do trânsito.....	12
1.3 Surgimento da legislação referente ao trânsito no Brasil.....	14
1.3.1 A Criação do Código de Trânsito Brasileiro.....	14
CAPÍTULO 2 VIOLÊNCIA E MORTE NO TRÂNSITO: UM CRESCIMENTO FOMENTADO PELA IMPUNIDADE.....	19
2.1 Análise perfunctória do fenômeno da violência no trânsito.....	19
2.2 Principais causas da violência no trânsito.....	23
2.3 Dados estatísticos a respeito das mortes e lesões no trânsito.....	25
CAPÍTULO 3 O DOLO EVENTUAL NOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	29
3.1 O Dolo.....	29
3.2 A Culpa.....	31
3.3 Dolo eventual.....	33
3.3.1. Dolo eventual x Culpa consciente.....	35
3.3.2 Previsão e Aceitação.....	36
3.3.3 Identificação do dolo eventual.....	38
3.3.3.1 Conduta anterior.....	38
3.3.3.2 Conduta concomitante.....	40
3.3.3.3 Aplicação da pena.....	43
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	44
REFERÊNCIAS.....	45

INTRODUÇÃO

É verdade que o trânsito é fator recente na história da humanidade, surgindo no século XIX, com o crescimento urbano, e se impondo definitivamente no século XX, a partir da revolução automotiva, surgiu então nesse instante a necessidade de se instituírem regulamentos do ponto de vista do interesse geral.

A regulamentação mais atual entrou em vigor em janeiro de 2008, através da lei 9.503/97 com o objetivo de disciplinar tanto os motoristas como os pedestres através de penas mais duras, aumentando significativamente o valor das multas, algumas infrações de trânsito passaram a ser definidas como crimes, como o ato de dirigir alcoolizado ou sem carteira de habilitação e as exigências para obtenção da carteira de habilitação e sua renovação também se tornaram mais rígidas. Possuindo caráter mais severo, essa nova regulamentação não resolveu a problemática da violência no trânsito.

As estatísticas demonstram que a violência no trânsito aumenta a cada dia e que os infratores na maioria das vezes não são punidos de forma justa. As famílias das pessoas que são vítimas da violência no trânsito na maioria das vezes ficam desamparadas e quando vêem que o infrator não foi penalizado, gera um sentimento de justiça e muitas vezes de vingança.

Com as baixas penas concretamente aplicadas aos autores de delitos do trânsito, a jurisprudência, tem apresentado um crescente entendimento em direção a possibilidade de se reconhecer o dolo eventual nas condutas típicas de homicídio e lesão corporal praticados no trânsito.

Esta pesquisa tem como problemática analisar as relevantes estatísticas no trânsito, pretendendo demonstrar que há urgente necessidade e que também é possível a imposição de medidas de caráter preventivo e repressivo para a diminuição da impunidade nos crimes cometidos no trânsito e propondo como uma das soluções a possibilidade da aplicação do dolo eventual nos crimes de trânsito

O maior desafio desta pesquisa foi encontrar material e recursos bibliográficos suficientes para o desenvolvimento deste estudo, desta forma para a feitura e elaboração da presente pesquisa científica fez-se necessário empregar como metodologia, o método exegético-jurídico, que visa interpretar o sentido da lei pertinente à matéria, embasando-se em doutrinas, jurisprudências, artigos de internet e legislação em códigos.

Para uma melhor compreensão do tema proposto, o estudo será dividido em três capítulos.

O primeiro capítulo terá por escopo uma análise objetiva sobre a forma como aconteceu a formação do trânsito, desde surgimento dos primeiros transportes, a criação das primeiras estradas, havendo posteriormente a necessidade de regulamentação.

O segundo capítulo abordará a impunidade nos crimes de trânsito, mostrando o aumento da violência nos últimos anos, estatísticas, o perfil, a faixa etária dos infratores e das vítimas envolvidas.

Por fim, o terceiro capítulo mostrará a diferença entre o dolo e a culpa, e através de julgados reconhecerem a possibilidade do dolo eventual nas condutas típicas de homicídio e lesão corporal praticados no trânsito, como forma de aplicar uma pena mais justa aos infratores no trânsito.

CAPÍTULO 1 ASPECTOS HISTÓRICO-EVOLUTIVOS DO TRÂNSITO NA HUMANIDADE

O homem sempre procurou criar instrumentos que atendessem as suas necessidades de sobrevivência, bem-estar e de conforto: habitação, indumentária, adornos, recipientes, instrumentos e armas, bem como o transporte.

Com a domesticação dos animais, o transporte terrestre cresceu, pois o homem percebeu que poderia usar a força animal para sua locomoção e o transporte de carga. O grande avanço para os transportes terrestres aconteceu com a invenção da roda na Mesopotâmia. De início, sólida, pesada e rudimentar, a roda foi aplicada em carros tracionados por animais de grande porte. Com a introdução de usos e raias, ganharam maior velocidade e desempenho.

Situações que podem ser verificadas atualmente como a versatilidade, a eficácia e agilidade são frutos de uma tecnologia que começou ao longo da história evolutiva do homem, desde as carruagens puxadas a cavalos, passando pelos veículos a vapor, com posterior sistema de freio e aumento de velocidade.

1.1 O Surgimento dos transportes

Os veículos, criados à medida que se aperfeiçoava a roda, permitiam melhor locomoção do homem e os antigos caminhos eram transformados em verdadeiras estradas para permitir acesso mais rápido entre cidades.

Essas estradas eram feitas com pedras no caso das vias urbanas da época, e, em se tratando das estradas rurais, estas, não tinham qualquer pavimentação. De acordo com a evolução do homem, do veículo e das estradas, o trânsito também veio sendo normalizado, tendo em vista o contexto social e cultural de cada época.

À medida que novos veículos eram introduzidos nas sociedades, o tráfego ficava cada vez mais caótico ao que parece, em razão das ruas não terem sido projetadas para o crescente número de veículo em circulação. Portanto, coube aos administradores das cidades, encontrarem medidas que viabilizassem a continuidade do tráfego, uma vez que pouco a pouco o trânsito se tornava indispensável à vida do homem.

O veículo de transporte se tornou necessário ao homem pela comodidade que proporcionava. Mas, o fato é que o excesso desses veículos colocava em risco a

integridade física da maioria das pessoas que eram pedestres. Como pode ser verificado, desde o início da história, os primeiros veículos destinavam-se ao transporte de bens, posteriormente passaram a ser usados para transportar o homem e seus pertences, e, nos últimos séculos, já construía-se veículos de transporte exclusivos para pessoas.

Com a industrialização, o êxodo rural, a construção das rodovias, as inúmeras fábricas de automóveis que aqui se aportaram, foi uma grande evolução que se deu de forma rápida. A frota de veículos cresceu de forma assustadora. Toda esta mudança trouxe inovações assustadoras, gerando aí expectativas de como adequar as exigências à realidade presente. As dificuldades surgidas foram e são inúmeras e exigiram soluções mais imediatas, necessitando a criação de normas regulamentadoras para solucionar esses problemas.

1.2 A Formação do trânsito

A partir do momento que se criaram os elementos básicos do sistema viário, os veículos e as estradas, surgiu o trânsito e seus problemas. O trânsito refere-se ao movimento de veículos motorizados, veículos não motorizados e pedestres numa via.

Neste sentido, Alves (2002, p.77) assim conceitua o trânsito:

É a utilização isolada ou grupal das vias por meio de pessoas, veículos e semoventes. Esse uso pode efetivar-se para fins de circulação, parada e estacionamento, inclusive para as operações de carga ou descarga de bens.

Por sua vez, Honorato (2000, p.74) comenta que:

Trânsito é um fenômeno mais amplo do que geralmente é compreendido, em razão de englobar todos os usuários das vias terrestres, mesmo que não se encontrem embarcados em veículos automotores, e mesmo que não se encontrem em deslocamento.

Exposto o conceito de trânsito, na concepção hodiernamente conhecida, impende analisar, demonstrar seu processo de formação que tem uma origem bem remota.

Foi na Grécia Antiga que aconteceram os mais intensos congestionamentos. De acordo com os administradores de Atenas, na antiguidade, a largura das ruas de

suas cidades era insuficiente e alargá-las seria inútil, uma vez que o volume de tráfego tenderia a crescer.

No Império Romano, havia preocupação em resolver os problemas de trânsito. Foi onde surgiram sinalizações, marcos quilométricos, indicadores de sentido e as primeiras regulamentações de tráfego. Os administradores romanos procuraram resolver os problemas do tráfego fazendo uso da lei, através da sua regulamentação.

No primeiro século antes de Cristo, o congestionamento era uma característica do tráfego em Roma, tanto que um dos primeiros atos de Júlio Cezar, ao tomar o poder foi banir o tráfego de rodas do centro da cidade, durante o dia e permitir a circulação de veículos oficiais e os pertences aos patrícios. De lá temos também as interessantes explicações sobre o surgimento da faixa de pedestre, como é hoje, pois, à época, em vez de pintadas no formato horizontal, linha após linha, eram instalados blocos para o auxílio na travessia dos andantes, separados entre si por curtos intervalos, de largura suficiente para que passassem as rodas das carruagens.

Além dos dispositivos legais, as autoridades de trânsito também passaram a utilizar vários meios para sinalizar e disciplinar o uso da via, tais como: placas indicativas, placas proibindo manobras perigosas, e no final do século XIX (1868), surge na Inglaterra um dispositivo para controle de tráfego mediante luzes coloridas – semáforo.

Em Nova York, em 1909, antes da adoção do semáforo foi tentado um controle de cruzamento por meio de corneta: um toque abria o trânsito para uma rua, dois toques para outra rua. Em Cleveland, em 1914, foi tentada uma solução mista, audiovisual. Como os motoristas custavam a se acostumar com o semáforo, do lado dele ficava um guarda com um sino. O guarda tocava o sino cada vez que o semáforo mudava a cor.

Com o aumento do número de veículos, as ruas estreitas e com muitos pedestres, o congestionamento era uma constante. Foram adotadas medidas como a seleção do tipo de veículo que poderia circular, conforme a quem se destinava e a que a autoridade ou nobre pertencia.

Do exposto, vislumbra-se que o estado deveria tomar alguma providencia, no sentido de haver uma regulamentação para que essa situação caótica fosse solucionada, surgindo, assim, uma legislação referente ao trânsito no Brasil.

1.3 Surgimento da legislação referente ao trânsito no Brasil

O trânsito, que deve ser entendido no contexto social, acaba tendo interferências individuais, na medida em que, no convívio diário, as pessoas se sentem, com seus veículos, inseridas, de *per sí*, num mundo pessoal no qual valeriam suas próprias regras, daí a necessidade de um ordenamento jurídico imposto pelo Estado, como o detentor do poder de regulamentar a vida em sociedade. Foi a partir dos conflitos entre os usuários do trânsito que surgiram as primeiras leis reguladoras deste fenômeno.

1.3.1 A Criação do Código de Trânsito Brasileiro

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto-lei nº 2.994, de 28/01/41, logo revogado pelo Decreto-lei nº 3.651, de 25/09/41, que afinal foi substituído pela Lei nº 5.108, de 21/09/66, cujo Regulamento foi aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16/01/68.

Após algumas alterações ao longo dos anos e uma tentativa frustrada de substituição do Código de Trânsito na década de 1970, somente em 1991 é que o Vice-Presidente da República, no exercício da Presidência, expediu Decreto criando Comissão Especial com o objetivo de elaborar novo anteprojeto do Código Nacional de Trânsito.

Na preparação do projeto, foram apreciadas sugestões e incluídas emendas, sendo encaminhado pelo Poder Executivo em 24/05/93, para tramitar na Câmara na condição de "Projeto de Código"; no entanto, a Presidência da Câmara determinou a constituição de Comissão Especial de modo a não ser apreciado pelo Plenário, o substitutivo apresentado, o que fez com que a matéria fosse dada como definitivamente aprovada em face do poder terminativo da Comissão Especial.

O texto então encaminhado ao Senado Federal seguiu uma filosofia de caráter legislativo diversa daquela adotada pela vigente legislação de trânsito, ao integrar no corpo normativo disposições e preceitos comumente veiculados em diploma infra-legal, ou seja, em regulamento.

Em 1997, o estado responsável pela administração pública, criou o Sistema Nacional de Trânsito, através da lei 9.503/97. No dia 22 de janeiro de 1998, entrou em vigor o novo Código de Trânsito Brasileiro. Desde essa época aconteceram

várias alterações legislativas, por meio das seguintes Leis federais: 9.602/98, 9.792/99, 10.350/01, 10.517/02, 10.830/03, 11.275/06 e 11.334/06.

Dentre outras inovações introduzidas com a legislação supramencionada, é sumamente importante observar que o próprio legislador procurou inserir no novíssimo Código a preocupação social com a segurança no trânsito ao dispor no § 2º do seu artigo 1º, que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. Não se fazendo de rogado, no precedente §1º do mesmo artigo, apresentou a definição legal de trânsito como sendo esta "a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga."

Dispõe ainda o artigo 6º que "São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito: I- estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar o seu cumprimento. (...)".

Tomando por referencial tais definições do CTB, bem como todo histórico legislativo outrora apresentado, o que viabiliza uma contextualização jurídica e histórica dessa abordagem, parece de imediato que o trânsito, ainda que socialmente visível como um velho problema e ainda que de contornos jurídicos bastante difusos, pode ser inscrito na linha divisória entre o direito individual e supra-individual. Isto porque, se considerar que o direito ao trânsito apresenta-se fundado no velho direito individual de ir e vir, imprimindo-lhe novos contornos; o direito à segurança no trânsito aproxima-se, por sua vez, dos novos direitos supraindividuais, particularmente dos interesses ou direitos difusos que, regra geral, deve impor limites àquele.

Quanto ao dever jurídico de garantir o trânsito seguro, compete, segundo o dispositivo supracitado, ao Sistema Nacional de trânsito (doravante SNT) o que implica, de qualquer forma, uma responsabilidade igualmente difusa.

Mas, de que segurança se trata? Qual o sentido do trânsito seguro oficialmente erigido, como se vê, em promessa central do novo Código? Será que depois de dez anos de vigência o CNT tem conseguido cumprir seu desiderato? Esse direito (individual) ao trânsito pode ser exercido a qualquer custo? As medidas

adotadas pelo código estão sendo eficazes no combate aos abusos no trânsito? Ou será que hoje só fomentam a sensação de impunidade?

É na busca de respostas a essas perguntas, bem como na indignação diante do fato de que o Brasil é um dos países com a maior taxa de mortalidade e mutilações registradas em acidentes de trânsito no mundo - que matam, anualmente, o número de pessoas mortas na Guerra do Vietnã, cingir-se-á o objeto desse trabalho.

Antes de se abordar o cerne da questão, que será a análise do homicídio e lesão corporal culposos no trânsito, ressaltando a sua ineficácia em punir e reprimir novas condutas, bem como a necessidade de, em determinados casos, considerar-se a ação lesiva como dolosa. Impende que se faça uma sinóptica abordagem da estrutura do Novo Código, notadamente das figuras típicas nele previstas.

Sendo o trânsito o objeto do novo Código, vislumbra-se nele, contudo, duas dimensões. Em sentido lato, trata-se de uma regulamentação abrangente do trânsito brasileiro realizado por via terrestre, que, seguindo a orientação superadora já indicada, contempla desde o regramento e distribuição de competências do SNT (capítulo II), normas gerais de circulação e conduta (capítulo III), normas relativas aos pedestres e condutores de veículos não motorizados (capítulo IV), à sinalização de trânsito (capítulo VII), à engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo de trânsito (capítulo VIII), aos veículos (capítulo XIX), aos veículos em circulação internacional (capítulo X), aos registros de veículos (capítulo XI), ao licenciamento (capítulo XII), à condução de escolares (capítulo XIII) e à habilitação (capítulo XIV) até os aspectos da educação para o trânsito (capítulo VI) e da repressão às infrações e crimes de trânsito (capítulos XV a XX).

Em sentido estrito, o objeto da codificação é a violência no trânsito e seu objetivo é combatê-la, reduzindo os acidentes e, por extensão, as mortes, mutilações e danos materiais no trânsito. A aliança declarada é, pois, com a vida (ver §5º do artigo 1º do CTB).

Conforme mencionado em linhas pretéritas, cumpre que seja dada maior ênfase a análise dos dispositivos concernentes aos crimes em espécie, mormente o homicídio (culposo) e as lesões corporais no CTB.

O homicídio culposo previsto no artigo 302 do CTB, "Cometer homicídio culposo na direção do veículo automotor, pena – detenção, de 02 a 04 anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo

automotor. Trata-se aqui da morte de pessoa, em decorrência de acidente com veículo automotor desde que estivesse esse efetivamente sendo conduzido por alguém, no preciso momento em que atinge a vítima ou o veículo por este conduzido.

Assim nota-se que houve preocupação do legislador em não deixar espaço para que aquele que tenha a vontade orientada para causar o evento letal a um desafeto, atropelando-o propositalmente, venha se beneficiar com uma pena mais branda do que a prevista para o homicídio doloso. Para a tipificação deste delito será necessário três requisitos: o evento morte; que tenha sido causado por alguém que estivesse efetivamente conduzindo um veículo automotor; que o fato tenha sido consequência de imperícia, imprudência ou negligência. O homicídio culposo no Código Penal tem pena inferior ao CTB, "Detenção de um a três anos", comprovando que o aumento da pena pelo legislador no Código de Trânsito não resolveu o problema da impunidade.

A lesão corporal culposa está elencada no artigo 303 do CTB, "Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor,. Pena – Detenção, de 06 meses a 02 anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor". Não cabe, nesse delito, a graduação da lesão sofrida pela vítima. Nada importa seja ela leve, grave ou gravíssima, a pena imposta será de 06 meses a 02 anos, em conjunto com a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, ou seja, cabe perfeitamente a aplicação de substituição por pena restritiva de direitos, por ser inferior a 04 anos de detenção.

Para sua perfeita caracterização, exigem-se os mesmos requisitos essenciais previstos para o homicídio: que o desastre atinja a pessoa; que o causador esteja conduzindo, efetivamente o veículo automotor; que tenha portado com imperícia, imprudência ou negligência.

Afasta-se, pois, desta definição a lesão causada por qualquer veículo desprovido de motor, embora conduzido por m homem. É o caso de uma carroça puxada por animal, ou de um atropelamento provocado por um ciclista. Recairão tais exemplos no delito previsto no art. 129, § 6º, do Código Penal, em que a pena é mais branda que a do CTB, sendo de três meses a um ano.

A omissão de socorro (art.304), fuga do local do acidente (art.305), embriaguez ao volante (art.306), violação da suspensão ou proibição de se obter permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor (art.307), Disputa ou

competição automobilística não autorizada (art.308), direção sem habilitação (art.309), permissão ou entrega temerária da direção de veículo automotor a determinadas pessoas (art.310), velocidade incompatível (art.311) e fraude processual (art.312), são espécies de crimes de trânsito de natureza dolosa.

Apesar da previsão legal, bem como de um declínio momentâneo no número de mortes verificado logo após implantação do CTN, em 1998, numa demonstração cabal de que os indivíduos são sensíveis a punições mais severas para as infrações de trânsito, verifica-se, hodiernamente, no que tange a quantidade de mortes e mutilações ocasionadas pelo tráfego de veículos automotores, uma exacerbação nas estatísticas e um evidente retrocesso para o *status* que se via na época anterior ao atual Código que acentuou as punições. Dessa realidade, pode-se inferir que, em determinadas situações, nas quais o indivíduo faz do veículo uma arma de alta periculosidade, associado a uma conduta que vai além da mera imprudência, mata e mutila, a aceitação e punição de sua conduta como culposa se mostra inócua, tanto como meio repressor como preventivo.

Nesse diapasão, ante a atual "impotência" das normas repressoras para os crimes de homicídio e lesão cometidos no trânsito, a sociedade assiste atônita à barbárie moderna.

CAPÍTULO 2 VIOLÊNCIA E MORTE NO TRÂNSITO: UM CRESCIMENTO FOMENTADO PELA IMPUNIDADE

É indubitável que num trabalho onde, modestamente, se busca demonstrar a visceral ligação entre a impunidade e o aumento do número de mortes e lesões decorrentes de acidentes de trânsito, bem como a visível assunção dos riscos de se produzir os resultados aferida na conduta de determinados motoristas, haja a necessidade de se destinar um capítulo para a análise mais apurada dessa violência, suas causas e, sobretudo, das aterradoras estatísticas, que só tendem a crescer e preocupam sociólogos, antropólogos e juristas, dada a abrangente repercussão na sociedade, nos mais diversos aspectos, até mesmo no econômico.

Destarte, considerando que os acidentes de trânsito são uma das principais causas de óbito no Brasil, representando um grave problema de saúde pública, não só pelas perdas de vida e pelas seqüelas resultantes, mas, também, pelos seus custos diretos e indiretos, que causam um importante ônus para a sociedade, convém, conforme já dito alhures, que sejam perquiridas as causas, os dados estatísticos pertinentes ao assunto.

2.1 Análise perfunctória do fenômeno da violência no trânsito

A violência, enquanto comportamento humano e social é um problema secular que se apresenta sob múltiplas facetas, de um lado têm-se uma violência tida como permanente, endêmica, com raízes bem definidas, oriundas do processo de colonização que protraiu no tempo aquela divisão de "europeu civilizado" numa margem e "índios e escravos" na outra, através dos apartheids sociais, econômicos e educacionais que até hoje fazem parte da cultura pátria. Convive-se com a discriminação, a segregação e a favelização que, de certo modo, constituem a gênese da "guerra civil" diária e daquela que se convencionou denominar violência intencional, posto que provêm da ação deliberada das pessoas integrantes desse "cenário" que destitui dos seres humanos das características de sensibilidade, tolerância, solidariedade inerentes ao homem.

Paralela a essa violência intencional, fomentada pelo meio, verifica-se a existência de uma violência não intencional, separada por uma linha muito tênue e vislumbrada nas mortes em acidentes de trabalho, em prédios que desabam e, de

maneira muito destacada, a violência no trânsito. Cerca de 35(trinta e cinco) mil pessoas morrem por ano, quase meio milhão sofre ferimentos e mais ou menos cem mil pessoas ficam com seqüelas perenes. Bilhões de dólares são gastos e as estatísticas apontam que esses números só tendem a crescer. (Folha de São Paulo de 04.01.2005, p. A2). São números recordes.

Partindo desse prisma, cumpre salientar que, hodiernamente, a violência no trânsito, da qual defluem todos esses números apontados em epígrafe, já não pode ser considerada tão desprovida de intencionalidade, conforme se falou outrora. A conduta que determinados motoristas adotam na direção de seus veículos automotores transcende a mera imprudência e denota uma intencionalidade em desrespeitar as normas de trânsito, a segurança viária e, sobretudo, a vida humana.

De tão aterradoras que são essas estatísticas, assim como todas as conseqüências sociais advindas dos acidentes no trânsito, muitos estudos têm sido suscitados na busca de soluções que venha a mitigar ou quiçá sanar tão grave problema que chegou a ser erigido à categoria de questão de saúde pública. Dentre as muitas propostas de solução apontadas pelos estudiosos das mais diversas áreas, pode-se apontar a de um dos maiores experts no assunto, David Duarte Lima (Folha de São Paulo 15.01.05, p. A3), este conclui que a receita para conter essa dizimação coletiva já está dada e é composta de três "es": engenharia, educação e enforcement (leis mais severas com cumprimento assegurado por meio de rigorosa fiscalização).

Não se pode olvidar que uma das causas dos acidentes no trânsito, seja isolada, seja associada a imprudência e negligência das condutas humanas ou até a assunção dos riscos de se produzir os resultados, é, indubitavelmente a falta de condições de tráfego das estradas, bem como a falta de sinalização. Por óbvio, a contribuição da engenharia reside em sanar o problema justamente eliminando esta causa, proporcionando um alto nível de segurança ao construir boas estradas, melhorar a sinalização, tida por muitos como "placas para a produção de multas" e não para realmente prevenir acidentes, desenvolvendo técnicas que obriguem a redução da velocidade onde realmente seja necessário, mormente porque a alta velocidade sobretudo nas rodovias constitui uma das causas mais freqüentes dos acidentes. De acordo com a sugestão do autor citado em epígrafe, uma boa alternativa para isso seria a cobrança de pedágios conforme a velocidade média desenvolvida em cada trecho, destarte, que excedesse em cinquenta por cento a

velocidade permitida, calculado pelo tempo gasto entre um pedágio e outro, pagaria o dobro do preço ou triplo e assim por diante, numa tabela progressiva, salientando que talvez fosse uma boa solução dado o fato de que o bolso, especialmente do brasileiro, ainda é a parte mais sensível do "corpo" humano.

No que tange a educação no trânsito, tudo está por ser feito. Esse é o lado preventivo da violência, do qual pouco cuida o Estado brasileiro, cuja formação étnica separatista está treinada para atuar repressivamente, além da cultura incutida nas pessoas de não se cumprir aquilo que não for imposto por norma e sob a ameaça de sanção. No caso específico do Brasil, para um povo como o brasileiro, de inclinação marcante para a infração às leis, de manifesto desprezo pelas normas legais, a conduta agressiva na área de trânsito acabou assimilada com naturalidade pela própria sociedade, ao longo dos anos.

Tratado nas últimas décadas como ação inexpressiva, o sinistro veicular acabou perdendo suas características de reconhecido potencial ofensivo, diluindo-se na erosão que abalou os mecanismos da repressão à criminalidade em geral. O comportamento exteriorizado no trânsito constitui marca registrada de incivilidade, equivocadamente atribuído como forma de falta de educação dos usuários da via pública.

Embora haja uma relação evidente entre os dois conceitos, a civilidade - cuja ausência é causa de ações predatórias desde a facilidade como se sujam as ruas e danificam jardins públicos, à depredação dos orelhões telefônicos até a violência manifestada ao volante - não flui unicamente da falta de educação e cultura. Há grupamentos de pessoas que podem colocar em prática atos tipicamente incivis, mesmo sendo cultos e educados, ao mesmo tempo há comunidades não educadas e incultos que podem apresentar expressivos atos de civilidade.

Nota-se que o tema é de natureza mais ética do que cognoscitiva, porquanto não é do saber, do conhecimento, que resulta, obrigatoriamente, o bom comportamento social. Do que resulta, então? Antes de se responder a esta pergunta, urge que se reflita sobre o que ocorre em países de população mais educada, civilizada e culta que a brasileira, onde o volume de acidentes de trânsito é bem menor do que o do Brasil, e onde são raras as predações de telefones, jardins, e onde não se costuma jogar papéis ou lixo na rua.

Compare-se, por exemplo, São Paulo, Paris, Estocolmo, Frankfurt, Tóquio ou, até mesmo Nova York com todos os seus problemas de uma megalópolis, mas que

com o revigoramento de mecanismos repressivos tem apresentado redução nos índices de criminalidade. Nesta grande cidade americana, todos devem saber, se alguém sair à rua para passear com seu cachorro sem levar um saquinho de plástico e uma pазinha será multado em cem dólares; em Tóquio, famílias já foram à ruína, com alguns de seus membros levados ao harakiri, em razão das pesadíssimas indenizações que tiveram de pagar por acidente de trânsito e, regra geral, o culpado se responsabiliza o resto da vida pelo sustento da vítima em caso de morte; em Frankfurt, são expressivas as multas por infrações cometidas por pedestres, como cruzar a rua com o sinal vermelho ou fora da faixa; estacionar em local proibido é caso de polícia e com conseqüências judiciais imediatas, seja em Londres ou Paris, também.

Não obstante tudo que se comentou a respeito da necessidade de educação e civilidade no trânsito no Brasil como forma de prevenção de acidentes, é crível que se ressalte que o Código de Trânsito não foi omissivo a essa preocupação, a educação para o trânsito foi contemplada no Capítulo VI do CTB, em seis artigos que prevêem que a mesma deverá ser instrumentalizada através do Ensino Público(educação formal), na pré-escola e nas escolas de primeiro, segundo e terceiro graus e de campanhas públicas de caráter permanente (educação informal).

Além disso, vislumbra-se em outras normas do CTB, especialmente normas gerais de circulação e conduta, as normas relativas aos pedestres e condutores de veículos não motorizados, à inspeção veicular, à condução de escolares e à habilitação destinam-se a cumprir em si mesmas, uma função pedagógica preventiva. Desta forma, visualiza-se no CTB uma triplice promessa pedagógica preventiva: a) pelas normas; b) pela educação formal; c) pela educação informal.

A educação é um projeto a ser construído, ainda que a médio e longo prazo, e de forma e conteúdo em aberto. Espera-se que, de fato, sejam tomadas imediatas providências para implementação do Ensino e das campanhas prometidas em Lei, sob pena de desgastar, cada vez mais, as já desgastadas expectativas do cidadão no Direito, sob pena de agudizar o descrédito na Legalidade. Sugere-se, também, que a educação para o trânsito utilize como recursos pedagógicos básicos não apenas idéias e teorias, construídas a partir da realidade (e não importadas acriticamente), mas também, imagens de impacto, pois se é verossímil que idéias mudam idéias, muito mais o é que imagens mudam idéias e reconstróem a cultura.

Por outro lado, somente as campanhas populares, que têm seu acesso

democratizado à população, tem o poder de compensar a seletividade imposta pela educação formal, da qual estão excluídos os setores já escolarizados, seja pela faixa etária (como os idosos) ou outros fatores e a totalidade, que é significativa, dos setores não escolarizados (analfabetos, crianças pobres, etc.)

No que concerne ao enforcement, consubstanciado em leis mais severas cujo cumprimento se dá por meio de uma fiscalização mais eficiente, constata-se a necessidade de acentuar-se a fiscalização para se fazer cumprir as leis existentes, bem como de que se reforcem os posicionamentos que já se delineiam no sentido de punir com as penas pertinentes ao homicídio doloso aqueles sujeitos que fazem do veículo uma arma, que consomem bebida alcoólica e saem cometendo absurdos contra a vida e integridade de outras pessoas.

2.2 Principais causas da violência no trânsito

A violência no trânsito é causada pela ação multifatorial de elementos culturais, econômicos e políticos, de difícil solução, por isso, o número de mortes por acidentes de trânsito vem crescendo muito no Brasil nas últimas décadas. Dentre esses múltiplos fatores alguns podem ser destacados como principais causas da violência no trânsito: má administração do sistema viário e do trânsito e sua sinalização em si; a falta de educação do motoristas; o fator psicológico; má manutenção dos veículos e por fim, a ingestão de bebidas alcoólicas pelos motoristas.

Em linhas pretéritas já foi dito, de maneira sinóptica, que a falta de segurança e estrutura do sistema viário é uma das principais causas de acidente, urge que se reitere essa afirmação. Verifica-se uma ausência de compromisso do Poder Público com a redução desses números a cada rua esburacada, as rodovias, sejam federais ou estaduais, sem a menor condição de tráfego, e ainda, segundo os críticos, placas destinadas mais a uma indústria de multas do que organizar o fluxo de forma honesta, e que no fundo sabem que por princípio não serão respeitadas e portanto interessa aos políticos irresponsáveis de plantão, já que se verifica vias com placas de velocidade as mais diversas algumas indicando por exemplo 20 por hora onde o motorista poderia trafegar com inteira segurança, normalmente a 50, 60 ou 80, kms por hora, mãos e contramãos que não levam em consideração o tempo e a paciência do motorista, obrigando a este dar a volta ao mundo às vezes para chegar

onde quer, e daí por diante. Na verdade tem-se uma verdadeira indústria de placas de trânsito e de semáforos, numa completa demonstração de desinteresse em resolver o problema que começa no aspecto estrutural.

Outra relevante causa é a falta de civilidade e educação da sociedade para com o respeito à Lei e ao trânsito, arraigada na forte cultura de impunidade que predomina na nação, fazendo-se necessária a implementação de campanhas esclarecedoras, bem como maior fiscalização no cumprimento das normas.

Aponta-se também, o fator psicológico como causa, a partir do momento que o sujeito passa a ter a idéia de que o veículo motorizado é fonte de poder, já que no mundo capitalista, durante toda a história da indústria automobilística o veículo automotor foi cultuado como símbolo de status, e até mesmo de investimento, coisa que só agora está a se inverter, assim sendo o sujeito que conseguia um passava a se achar o máximo, e inclusive em melhores condições de conseguir melhores conquistas em relação à paquera ao sexo oposto, fazendo do veículo um meio de exibição e, portanto, levando à quebra de regras de trânsito em muitos casos, inclusive tem-se uma cultura fruto deste fato que apesar do combate pelas autoridades ainda resiste que é a do racha em via pública, fruto deste problema.

Desponta também como causa de muitos acidentes a má manutenção dos veículos devido ao alto custo da mesma no Brasil, em função do baixo poder aquisitivo da maioria dos proprietários de veículos usados, já que por princípio seu poder aquisitivo não lhe permite adquirir um veículo novo, logo tem-se uma frota de veículos cuja maioria tem em média mais de cinco anos de uso, e com manutenção é lógico precária, é necessária aí uma política a fim de se reduzir o custo da autopeça para o proprietário de veículos com mais de cinco anos de uso, se não puder ser geral.

Por fim, elenca-se aquela que é a principal causa de acidentes viários, a embriaguez ao volante, cujo enfoque será dado no terceiro capítulo, haja vista, ser esse o caso mais premente de dolo eventual, posto que conhecendo os efeitos que o álcool possui no corpo humano, reduzindo, mitigando os reflexos, afetando a visibilidade, o discernimento, o motorista que assim dirige, nitidamente assume os riscos de produzir o resultado lesivo que decorra de sua conduta. Devendo ser combatida com "punhos de ferro", o que de fato será verificado a partir do cumprimento da nova lei 11.705 e o Decreto 6.488.

Segundo a lei o condutor que for flagrado dirigindo sob a influência de álcool

ou de qualquer substância psicoativa terá a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) suspensa por doze meses, multa de R\$ 957,70, além da retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e o recolhimento do documento de habilitação. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com base em proposta formulada pelo Ministério da Saúde, definirá as margens de tolerância de álcool no sangue para casos específicos. No entanto, de acordo com o Decreto 6.488, enquanto não for editada resolução do Contran o índice de tolerância será de duas decigramas por litro de sangue e de um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões, no caso de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar.

No caso dos condutores que apresentarem concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas a penalidade será de detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo.

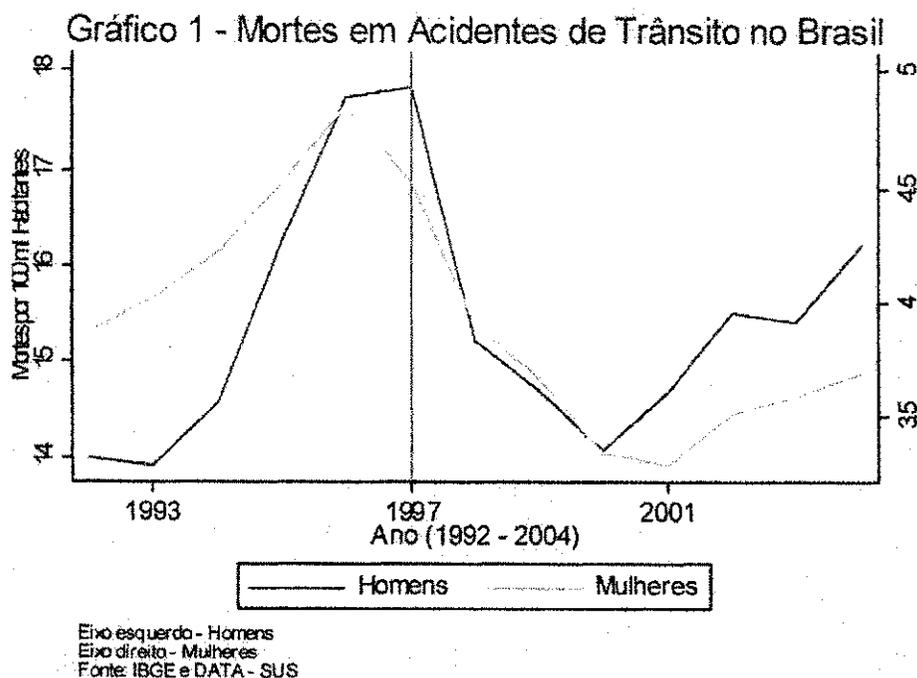
De acordo com a legislação, para efeito de caracterização de crime de trânsito, em relação ao exame de sangue, a concentração de álcool será a igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue. Caso o teste seja em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) a concentração de álcool igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões, já caracteriza o crime.

Na hipótese do condutor se recusar a realizar os exames, o agente de trânsito poderá identificar a infração por meio dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. Nesse caso serão aplicadas as sanções administrativas previstas no artigo 165 do CTB. Outra alteração no Código de Trânsito foi à retirada do inciso V do parágrafo único do artigo 302, o inciso previa a possibilidade de se caracterizar o homicídio cometido na direção do veículo sob influência de álcool em culposo.

2.3 Dados estatísticos a respeito das mortes e lesões no trânsito

Tratados como uma das principais causas de óbitos entre pessoas com menos de 59 anos, os acidentes de trânsito aumentaram 9% em três anos no Brasil. Em 2002, 32.753 pessoas morreram por esta causa, enquanto que, em 2005, os registros de óbitos chegaram a 35.753. Isso representa 3 mil mortes evitáveis no período avaliado. Os dados mostram que houve uma reversão da tendência de queda notada a partir de 1998 com o impacto do novo Código de Trânsito Brasileiro,

demonstrando claramente que logo após o código, onde houve uma majoração das sanções, verificou-se um declínio no número de mortes. Entretanto, com o decorrer do tempo deu-se uma reversão e voltou a subir, conforme se verifica do gráfico abaixo.



Diante das informações supra, fica claro que o homem é suscetível a mudanças, sobretudo se vierem reforçadas por rigorosas sanções.

Outro dado da avaliação foi o aumento de 72% nos óbitos em municípios com menos de 100 mil habitantes, entre 1990 e 2005, quando passaram de 9.998 para 17.191 nesses municípios.

Esses e outros dados constam da mais recente avaliação do Ministério da Saúde sobre os óbitos ocorridos no trânsito, divulgada pelo secretário de Vigilância em Saúde, Dr. Gerson Penna, hoje, no Auditório Emílio Ribas, na sede do Ministério da Saúde, em Brasília. A divulgação integrou a agenda do terceiro dia da Primeira Semana Mundial das Nações Unidas de Segurança no Trânsito da Organização Mundial da Saúde (OMS), realizada no mês de abril.

As faixas etárias mais afetadas foram as dos 20 aos 39 (45%) e dos 40 aos 59 anos (26%), totalizando 25.375 óbitos entre os 35.753 registrados em 2005. Do total de mortes nessas faixas, 85% (cerca de 21.529 óbitos) ocorreram entre homens. Entre os adolescentes, o acidente de trânsito já é a segunda principal

causa de morte, a primeira é o homicídio. De acordo com nova avaliação, 3.976 pessoas entre dez e 19 anos perderam a vida no trânsito em 2005.

Quanto às internações no Sistema Único de Saúde (SUS), dados de 2006 indicam que foram 123.061, ao custo de R\$ 118 milhões. A maioria das internações (41.517) ocorreu por atropelamentos, seguidos pelos acidentes com motociclistas (34.767).

As causas das preocupantes estatísticas estão relacionadas ao consumo excessivo de bebidas alcoólicas, alta velocidade, não uso de capacetes ou de cinto de segurança e problemas na infra-estrutura de rodovias e vias públicas.

Grande parte dos óbitos por acidentes de trânsito é devida aos atropelamentos de pedestres ou acidentes envolvendo automóveis, embora nos últimos anos observe-se aumento no risco de morte por acidentes de trânsito envolvendo motos.

No mundo, os acidentes de trânsito matam hoje mais de um milhão de pessoas por ano, em todo o mundo, e deixam entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas feridas. Os jovens representam a maioria das vítimas, que, muitas vezes, apresentarão seqüelas pelo resto da vida. Como se o custo desse sofrimento não bastasse, os países ainda perdem de 1% a 2% do PIB com gastos relacionados aos acidentes de trânsito.

A elevada mortalidade por acidentes de trânsito representa um problema de saúde pública tanto no Brasil como em diversos países, tomando aspectos de uma verdadeira epidemia. Os acidentes de trânsito e a violência urbana são as causas mais importantes de mortalidade entre jovens com menos de 35 anos, principalmente do sexo masculino.

O impacto dos acidentes sobre a saúde da população contribui com a diminuição da qualidade de vida e da expectativa de vida entre adolescentes e jovens, além de repercutir no aumento dos custos sociais com cuidados em saúde, previdência e absenteísmo ao trabalho e à escola.

Pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), entre os anos 2001 e 2003, quantificou os custos dos acidentes de trânsito em áreas urbanas e concluiu por perdas anuais da ordem de R\$ 5,3 bilhões de reais. Em 2006, o IPEA demonstrou que os impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras são bastante significativos, estimados em R\$ 24,6 bilhões, principalmente relacionados à perda de produção relacionada às mortes das

pessoas ou à interrupção das atividades das vítimas. Também integraram o cálculo os custos com os cuidados em saúde e aqueles associados aos veículos, entre diversos outros. Além dos custos diretos, há vários outros, como a desestruturação familiar e pessoal.

Os acidentes de trânsito encontram-se no contexto da violência urbana, que, entre as causas gerais, são as que mais matam pessoas com idade abaixo dos 39 anos. Em um outro estudo, em 2004, o Ministério da Saúde identificou um total de 35.084 óbitos por acidentes com transportes terrestres no Brasil. Desse total, 28.576 (81,5%) eram pessoas do sexo masculino e 6.495 (18,5%) eram do sexo feminino. A faixa etária de 15 a 39 anos concentrou 53,1% de todos os óbitos, o que corresponde a 18.525 óbitos. Desses, 84,6% ocorreram entre homens e 15,4% foram entre mulheres.

Em países desenvolvidos, como os Estados Unidos da América, ao contrário do que ocorre no Brasil, as taxas de mortalidade por acidente de trânsito vêm declinando substancialmente desde 1966, sendo esta queda resultante principalmente de investimentos feitos, no setor, em relação a normas legais quanto ao uso do cinto de segurança, limitação da velocidade e maior fiscalização no uso de álcool pelos motoristas, entre outros.

Uma legislação mais rigorosa, com punições severas aos infratores, tem sido apontada como fator decisivo na redução do número de acidentes de trânsito e conseqüente redução da mortalidade por esta causa em vários países como o Japão e Portugal. Outros países, como a França, Grã-Bretanha e Canadá, também conseguiram inverter uma tendência de crescimento do número de mortes por esses acidentes por meio de atos legislativos. Na Hungria, a redução do número de acidentes e de vítimas, ocorrida desde 1991, é atribuída às modificações feitas nas leis de trânsito.

CAPÍTULO 3 O DOLO EVENTUAL NOS CRIMES DE TRÂNSITO

A maior punição aos delitos de trânsito, trazida pelo novo Código, aparece como um importante elemento na busca pela redução da violência viária. Com esse incremento punitivo, e talvez em resposta aos clamores da sociedade, indignada com as baixas penas concretamente aplicadas aos autores de delitos do trânsito, e frente ao imenso número de vidas inocentes ceifadas, a jurisprudência pátria, principalmente a de 1º grau de jurisdição, tem apresentado um crescente entendimento em direção à possibilidade de se reconhecer o dolo eventual nas condutas típicas de homicídio e lesão corporal praticados no trânsito.

Apesar da mais abalizada doutrina encontrar-se dividida, não tendo ainda chegado a um consenso pela aceitação desta possibilidade, a corrente arrebatada a cada dia mais defensores, não só entre os catedráticos como também nos tribunais.

Embora muitos magistrados e agentes do *Parquet* vislumbrarem, no estudo dos casos de morte e lesão corporal resultantes de acidentes de trânsito, uma possível conduta eivada de dolo eventual, sentem-se desamparados de teses jurídicas que possam embasar suas denúncias ou sentenças.

3.1 O Dolo

Entre os elementos constitutivos da culpabilidade *lato sensu*, juntamente com a imputabilidade e a exigibilidade de conduta conforme o dever encontra-se o elemento psicológico-normativo. Este se materializa na ligação intelectual que existirá entre a conduta do agente e o evento lesivo. A doutrina ensina que este nexo de ligação poderá se apresentar na forma do dolo ou da culpa.

O nosso Código Penal, no art. 18, I, diz que doloso é o crime no qual o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo.

Para Basileu Garcia (1972, p.248), o dolo “é a intenção mais ou menos perfeita de praticar um ato que se sabe contrário à lei”.

A consciência e a vontade são componentes que caracterizam o dolo. A consciência, também identificada como representação mental, aborda o conhecimento integral do agente da conduta a ser executada, seja uma ação omissiva ou comissiva, do comportamento necessário à prática da conduta e do resultado lesivo que originar-se-á deste comportamento. Estará presente, também, a

consciência do nexo que une sua conduta ao resultado.

Integra-se também ao elemento consciência, o conhecimento da antijuridicidade do comportamento que se pratica. É a certeza do agente de que aquela sua conduta não é aceita pela sociedade, merecendo forte reprimenda do ordenamento jurídico. Esta consciência do caráter proibido do agir, como reconhece Noronha (1997, p.136), “não é o conhecimento da letra da lei, do artigo legal violado, mas a percepção do ilícito do ato, de sua nocividade ao corpo social”.

Não é necessário conhecer o art. 155 do CP, para saber que subtrair um bem de alguém é crime. O conhecimento do antijurídico da conduta está na concepção normativa do dolo, em oposição à concepção psicológica, que prescinde desta informação.

O outro componente do dolo é a vontade, que é o querer aquele resultado danoso já antevisto, e objetivo final perseguido pelo sujeito ativo, sua *meta optata*. Como elemento volitivo na realização do tipo, a vontade somente será relevante quando exteriorizada, vale dizer, quando levar o agente a, no mínimo, iniciar a realização da conduta. Se a vontade não se exterioriza e permanece apenas na esfera mental, será penalmente irrelevante.

Duas teorias tentam explicar a natureza do dolo. Para a teoria da representação, para que se configure o dolo basta que o agente represente mentalmente o resultado, ou seja, a simples realização intelectual é o bastante para caracterizar como doloso o ato. Contra tal teoria, impende reconhecer que a simples previsão do resultado nenhuma relevância jurídica apresenta.

O nosso Código Penal ateve-se à teoria da vontade, onde, além da representação do resultado (consciência), exige-se do sujeito ativo o elemento volitivo, configurado como a vontade dirigida a este resultado. A ela juntou-se a teoria do assentimento ou consentimento, onde se tem como dolosa a conduta que, mesmo não visando diretamente o resultado, assente ou assume o risco de produzi-lo (dolo eventual).

O dolo pode ser dividido em várias espécies. O mais comum seria o dolo direto ou determinado, onde o agente sabe exatamente qual resultado deseja atingir. Ocorre, no dizer de Aníbal Bruno (1967, P.71), “quando o resultado corresponde exatamente ao previsto e à vontade do autor. Este queria matar a vítima e efetivamente a matou”.

Opondo-se a este encontra-se o dolo indireto ou indeterminado, onde a

vontade do agente não está perfeitamente delimitada quanto ao fim visado. Será alternativo quando desejar qualquer dos resultados possíveis: atira na vítima desejando lesioná-la ou matá-la. Será eventual ou condicionado quando, conforme entende Néelson Hungria (1978, p.116), "apesar de a conduta dirigir-se a certo resultado, quase sempre lícito, não recua ante a probabilidade de ocorrer outro resultado, danoso, previsto, e secundariamente aceito na órbita de sua vontade".

Paulo José da Costa Jr., inclui no dolo indeterminado uma terceira possibilidade, que seria o dolo cumulativo, onde o infrator intenciona a realização de dois resultados distintos. Entendemos que, mesmo sendo múltiplos os objetivos, se o agente procede à realização da conduta necessária aos resultados visados, existe dolo direto.

Outra produção recorrente seria a classificação em dolo de dano e dolo de perigo. No primeiro, o sujeito ativo deseja efetivamente causar uma lesão a bem juridicamente protegido. No outro o desejo é de, tão-somente, expor o bem a perigo.

O dolo específico, em oposição ao dolo geral ou genérico, que é o comum, está presente quando o tipo exige uma finalidade especial desejada pelo agente, ao praticar a conduta descrita no núcleo.

Os crimes com dolo geral identificam-se com os tipos com congruência simétrica, que caracterizam-se por apresentar um elemento subjetivo dirigido tão-somente à realização do tipo objetivo (dolo). Já o dolo específico está relacionado aos tipos com congruência assimétrica, que não se limitam à realização do tipo objetivo, mas exigem, para sua consumação, uma finalidade especial, a qual desenvolve o elemento subjetivo em relação ao objetivo, redundando em assimetria na congruência entre eles, e que é precisamente o escopo específico identificador desta modalidade de dolo.

3.2 A Culpa

A segunda modalidade possível na qual o elemento psicológico do crime poderia configurar-se seria a culpa. Crime culposos poderia ser definido como a conduta voluntária do agente, causadora de um resultado involuntário, que viola um bem jurídico protegido. Este resultado danoso era previsível e poderia ter sido evitado se o agente procedesse com maior cautela. Aníbal Bruno (1967, p.80), magistralmente, apresenta sua definição de culpa:

Consiste a culpa em praticar voluntariamente, sem a atenção ou o cuidado devido, um ato do qual decorre um resultado definido na lei como crime, que não foi querido nem previsto pelo agente, mas que era previsível. O processo do crime culposo se desenvolve nestes dois momentos: a) uma conduta voluntária contrária ao dever; b) um resultado involuntário, definido na lei como crime, que não foi, mas deveria e poderia ser previsto pelo agente.

Na análise do conceito, encontramos os vários elementos necessários à composição do delito culposo.

A conduta que é o modo de agir do autor quando não observa o dever de cuidado. Este voluntariamente se conduz. O fim visado pelo agente normalmente é lícito, porém o seu modo de agir para alcançar o objetivo causou o resultado.

Na Inobservância do dever de cuidado objetivo, o ser humano, por viver no meio social, deverá, ao desenvolver suas atividades, manter-se atento para não causar qualquer dano a outros membros da comunidade.

O Resultado lesivo involuntário decorre da conduta do agente que não observou o dever de cuidado, causando dano a bem jurídico protegido. Existe no resultado um componente de azar, pois, apesar da conduta do agente, o resultado involuntário pode ou não ocorrer.

A Previsibilidade objetiva que é a condição que teria o homem médio, na situação em que se encontrava o agente, de antever a possibilidade de ocorrer o resultado danoso. Este será o principal critério a ser levado em conta quando da qualificação da conduta do agente em negligente, imprudente ou imperita.

A tipicidade que é a previsão, no tipo penal, de punição àquele resultado, mesmo que aconteça involuntariamente. Normalmente a ação delituosa vem prevista na forma dolosa, sendo a forma culposa um tipo aberto.

O art. 18, II, do CP, enumera as modalidades de culpa: imprudência, negligência e imperícia.

A primeira modalidade, imprudência, caracteriza-se por ser uma conduta ativa, a *culpa in agendo*. O sujeito ativo age positivamente, de forma precipitada, sem tomar as cautelas devidas, sem fazer uso dos poderes inibitórios, terminando por realizar uma conduta perigosa. Ocorre, exemplificando, quando o motorista retira o veículo da garagem, de marcha à ré, sem olhar para trás, e vem a atropelar um transeunte.

A negligência é a *culpa in omittendo*, a inércia ou passividade, que poderá ser física ou intelectual. O agente deveria e poderia agir, mas, por preguiça mental,

nada faz, e o resultado lesivo termina por ocorrer. Seria a conduta do motorista que trafega com as pastilhas de freio do veículo gastas e, no momento crucial, os freios falham.

A última modalidade seria a imperícia, que, na definição de Noronha (1997, p.144), "consiste na incapacidade, na falta de conhecimento ou habilitação para o exercício de determinado mister". Ocorrerá sempre no desempenho de atividade profissional, configurando a inaptidão para aquela arte ou profissão. Está presente, quando um caminhoneiro, ao realizar uma curva em velocidade na estrada, assusta-se e aciona os freios, desgovernando o veículo.

Para existir o juízo de culpabilidade *lato sensu*, é necessária a possibilidade de antevisão do resultado pelo sujeito ativo. Se, mesmo sendo diligente e atento, o autor não teve condição de prever o resultado danoso, não haverá conduta ilícita a ser repreendida.

Se o evento era previsível para o agente, que, por qualquer motivo, não o anteviu, será hipótese de culpa inconsciente (*culpa ex ignorantia*).

Ao contrário, se a consequência lesiva, apesar de não desejada, foi representada pelo agente, que tinha certeza de que esta não se realizaria, estaremos diante da culpa consciente (*culpa ex lascivia*). Esta culpa baseia-se, fundamentalmente, na confiança do agente de que o resultado não irá ocorrer.

Confiança esta ancorada na certeza de sua habilidade na realização da conduta, ou na crença de que incidirá uma circunstância impeditiva do evento lesivo.

3.3 Dolo eventual

Conforme leciona Paulo Lúcio Nogueira (1988, p.61), podemos classificar os acidentes de trânsito da seguinte maneira: naturais, imprevisíveis ou fortuitos, por culpa exclusiva da vítima, dolosos e culposos.

De regra, nos acidentes de trânsito que configuram crimes de homicídio ou lesão corporal, o sujeito ativo incide em culpa, seja do tipo comum, inconsciente, ou mesmo na modalidade consciente. Age sem observar o dever de cuidado, ao qual está obrigado, e sua conduta termina redundando em resultado lesivo a outrem, o qual, se não foi previsto, era previsível, e apresenta-se penalmente relevante ao ordenamento jurídico.

Vicente Greco Filho (1993, p.98) lembra que:

O reconhecimento do dolo, seja direto ou eventual, é exceção nesta modalidade de delito, e deverá ser feito livre de qualquer pressão externa e detalhadamente fundamentado, para permitir uma possível revisão em 2º grau.

Ora, a fundamentação das decisões judiciais é exigência constitucional, e a excepcionalidade do dolo eventual nos crimes de trânsito não significa a certeza de sua inocorrência.

Frederico Marques (1997, p.130), discorrendo sobre a dificuldade de reconhecimento do dolo eventual nos delitos viários, esclarece:

Em muitos acidentes chega a registrar-se o 'dolo eventual', que só se não atribui ao autor do evento lesivo, em face da dificuldade da prova. E é por funcionar o 'in dubio pro reo' que, em muitos delitos dolosos de trânsito, a acusação se apóia apenas na responsabilidade penal a título de culpa.

Os magistrados devem perceber que o reconhecimento do dolo eventual, quando presentes os elementos conformadores da espécie, não é imputação por responsabilidade objetiva, nem muito menos vingança social, mas somente a efetivação de um instituto previsto na lei.

O Código Penal, na parte final do inciso I do art. 18, diz que o crime é doloso quando o agente assume o risco de produzir o resultado, definindo, de forma extremamente sucinta, a modalidade de dolo eventual.

Enumeraremos, inicialmente, os principais conceitos expostos na doutrina para o dolo eventual. Para Néelson Hungria (1978, p.116), "no dolo eventual o agente presta anuência ao advento desse resultado, preferindo arriscar-se a produzi-lo, ao invés de renunciar à ação".

Aníbal Bruno (1967, p.73) entende que no dolo eventual "o agente prevê o resultado apenas como provável ou possível, mas, apesar de prevê-lo, age, aceitando o risco de produzi-lo".

Basileu Garcia (1972, p.255), discorrendo sobre o tema, leciona que, "Se, porém, o agente pratica o ato sem querer propriamente certo resultado, mas, de forma implícita, assentindo a ele, tolerando-o, está agindo com dolo indeterminado eventual".

No entender de Magalhães Noronha (1997, p.138), haverá dolo eventual quando "O sujeito ativo prevê o resultado e, embora não seja este a razão de sua conduta, aceita-o".

Para conceituar o instituto, José Frederico Marques (1997, p.260), diz que neste, "o agente prevê o resultado como possível e o admite como consequência de sua conduta, muito embora não queira propriamente atingi-lo".

Para Damásio de Jesus (2000, p.83), "No dolo eventual o agente tolera a produção do resultado, o evento lhe é indiferente, tanto faz que ocorra ou não. Ele assume o risco de produzi-lo".

Paulo José da Costa Jr. (2000, p.83), em um conceito mais extenso, leciona que existirá dolo eventual quando:

O agente assume o risco da realização do evento. Ao representar mentalmente o evento, o autor aquiesce, tendo uma antevisão duvidosa de sua realização. Ao prever como possível a realização do evento, não se detém. Age, mesmo à custa de produzir o evento previsto como possível.

3.3.1 Dolo eventual x Culpa consciente

Se o agente visualiza o resultado lesivo e sinceramente acredita que não irá ocorrer, estará incidindo em culpa consciente. Ao contrário, se antevê o resultado e prossegue na conduta, pouco lhe importando as consequências danosas daí advindas, haverá dolo eventual.

Dada a proximidade existente entre a culpa consciente e o dolo eventual, a linha que estrema os conceitos apresenta-se tênue, quase imperceptível.

Na tentativa de permitir uma diferenciação dos institutos, a doutrina valeu-se de duas teorias.

Para a Teoria da Probabilidade, a diferença se dará de acordo com o grau de probabilidade de ocorrência do evento danoso, previsto pelo sujeito ativo. Se o resultado é previsto apenas como possível, há culpa consciente; ao contrário, se é representado mentalmente como provável, estaremos no campo do dolo eventual.

A Teoria do Consentimento tem como despendência a consideração do resultado ser possível ou mesmo provável, concentrando-se em identificar se, na vontade do sujeito ativo, encontrava-se ou não o consentimento ou anuência quanto ao resultado. Subdivide-se em Teoria Hipotética do Consentimento, para a qual, mesmo a antevisão da certeza da ocorrência do resultado lesivo não faz o agente recuar sua conduta; e na Teoria Positiva do Consentimento, onde o agente ignora a possibilidade da consumação ou não de qualquer evento danoso e realiza a

conduta.

Paul Logoz, citado por Néelson Hungria (1978, p.117), desenvolveu uma fórmula de diferenciação entre dolo eventual e culpa consciente, a qual acreditamos importante transcrever:

A diferença entre essas duas formas de culpabilidade (dolo eventual e culpa consciente) apresenta-se quando se faz a seguinte pergunta: 'por que, em um e outro caso, a previsão das conseqüências possíveis não impediu o culpado de agir? A esta pergunta uma resposta diferente deve ser dada, segundo haja dolo eventual ou culpa consciente. No primeiro caso (dolo eventual), a importância inibidora ou negativa da representação do resultado foi, no espírito do agente, mais fraca do que o valor positivo que este emprestava à prática da ação. Na alternativa entre duas soluções (desistir da ação ou praticá-la, arriscando-se a produzir o evento lesivo), o agente escolheu a segunda. Para ele o evento lesivo foi como que o menor de dois males. Em suma, pode dizer-se que, no caso de dolo eventual, foi por egoísmo que o inculpado se decidiu a agir, custasse o que custasse. Ao contrário, no caso de culpa consciente, é por leviandade, antes que por egoísmo, que o inculpado age, ainda que tivesse tido consciência do resultado maléfico que seu ato poderia acarretar. Neste caso, com efeito, o valor negativo do resultado possível era, para o agente, mais forte que o valor positivo que atribuía à prática da ação. Se estivesse persuadido de que o resultado sobreviria realmente, teria, sem dúvida, desistido de agir. Não estava, porém, persuadido disso. Calculou mal. Confiou em que o resultado não se produziria, de modo que a eventualidade, inicialmente prevista, não pôde influir plenamente no seu espírito. Em conclusão: não agiu por egoísmo, mas por leviandade; não refletiu suficientemente.

Na culpa consciente existe, após a previsão positiva do resultado lesivo, uma previsão negativa de que este não ocorrerá; no dolo eventual, após a previsão positiva do resultado, sucede outra, de feição ao menos parcialmente positiva, de que é provável a ocorrência do evento lesivo, não tendo força, entretanto, para impedir o infrator de realizar a atividade.

Destarte, o elemento principal presente no dolo eventual é o elemento volitivo, a vontade de praticar a conduta, aceitando o provável resultado ilícito, que, apesar de não querido, é tolerado. A vontade do autor, vale enfatizar, é dirigida ao ato inicial, e não ao resultado.

3.3.2 Previsão e Aceitação

Após a análise das várias definições existentes na doutrina de dolo eventual, verifica-se que este é composto de dois elementos: a previsão ou representação mental de um resultado lesivo e a aceitação ou anuência a este resultado.

O primeiro componente identifica-se com a previsibilidade objetiva, ou seja, é

a possibilidade de o sujeito ativo antever que, da realização de sua conduta, via de regra lícita, poderá advir um resultado danoso a outrem.

Esta previsibilidade é medida ou balizada pela capacidade de previsão do homem médio, ou seja, as condições que teria um cidadão típico de nossa sociedade, usando de sua atenção ordinária, nem a atenção extremamente diligente ou extraordinária, nem o comportamento desleixado ou impensado, encontrando-se na mesma situação do agente, de prever a possibilidade de resultar, de seu comportamento, um evento lesivo.

Baseado nesta previsibilidade objetiva, o julgador deverá avaliar a previsibilidade subjetiva do agente, vale dizer, irá analisar se, no contexto específico do fato, aquele indivíduo, com sua pessoal e única experiência de vida, teria condições de antever a possibilidade de originar-se uma conseqüência danosa de sua atividade.

Do cotejo entre a previsibilidade objetiva ou in abstracto e a previsibilidade subjetiva ou in concreto, irá surgir um dos elementos conformadores da culpabilidade do agente.

O segundo componente do dolo eventual, a anuência, apresenta-se de identificação bem mais complexa que o primeiro.

Anuência é o posicionamento ou conformação mental do agente que, após a representação do evento lesivo como provável resultado de sua conduta, não desiste de seu procedimento, mas, ao invés, dá continuidade à ação, pouco importando-se, vale dizer, anuindo com o evento lesivo que poderá ocasionar e cuja consumação lhe é indiferente.

José Frederico Marques (1997, p. 276), ao comparar dolo eventual e culpa consciente, aduz o seguinte: Distinguem-se ambos porque no dolo eventual o resultado é querido, pois o agente assume o risco de produzi-lo, ao passo que na culpa consciente a lesão não é querida, visto que o agente esperava não produzir.

Não podemos concordar com tal entendimento. Se o resultado é querido pelo agente, haverá dolo direto, e não dolo eventual. O querer o resultado é exatamente o elemento volitivo que compõe o dolo direto e o distingue do eventual.

Anuir ao resultado não necessariamente equivale a querê-lo. Se assim fosse, não haveria distinção legal entre o dolo direto e o dolo eventual.

Outrossim, não aceitamos a corrente doutrinária que preceitua, para existir o dolo eventual, ser necessário provar que o agente teria agido de igual modo, mesmo

prevendo o evento lesivo como certo. Basileu Garcia (1972, p. 257), discorrendo sobre o tema, leciona:

Se, contudo, na compreensão do dolo eventual, se levasse a rigor a proposta, de alguns ilustres penalistas, de só identificá-lo quando a certeza da produção necessária do resultado, que não é diretamente pretendido, não faria o agente renunciar ao crime, ter-se-ia de entrever aí diferente modalidade de elemento subjetivo.

Ora, se o agente tem como certo o resultado, e mesmo assim age, atuará com dolo, se não direto, ao menos genérico, e não com dolo eventual, que requer, para sua configuração, a anuência a um resultado provável, e não a um resultado indubitável. Neste, estará presente sempre um componente de azar, pois a consumação danosa, apesar de possível ou provável, poderá não ocorrer.

Aníbal Bruno (1967, p.76), ressalta a necessidade de se averiguar as circunstâncias do fato, quando da identificação do dolo eventual, ao expor:

A representação do resultado como possível e a anuência a que ele ocorra são dados íntimos da psicologia do sujeito, que não podem ser apreendidos diretamente, mas só deduzidos das circunstâncias do fato. Da observação destas é que pode resultar a convicção da existência daqueles elementos necessária ao julgamento da situação psíquica do agente em relação ao fato como dolo eventual.

3.3.3 Identificação do dolo eventual

A grande dificuldade de identificar o dolo eventual na conduta do agente reside, precisamente, em saber se este anuiu ou não ao provável resultado lesivo.

Como saber se o sujeito ativo aceitou a possibilidade de ocasionar o evento danoso? Somente pela análise da conduta anterior e da conduta concomitante ao evento será possível identificar a anuência ao resultado.

3.3.3.1 Conduta anterior

No que concerne aos delitos de trânsito, a conduta anterior do agente é identificada como aquela realizada até o momento em que assume a condução do veículo automotor, e o põe em movimento. A partir deste momento sua conduta será tida como concomitante ao evento.

Será relevante a conduta anterior do agente quando configuradas quaisquer

das situações seguintes:

O condutor não possui permissão ou habilitação para dirigir. Não possuir autorização legal para guiar, seja sob a forma de permissão precária ou mesmo a própria CNH, pressupõe que o agente não se submeteu ainda aos exames no órgão de trânsito competente; ou, se o fez, não foi aprovado; ou ainda, se aprovado, teve seu direito de dirigir suspenso ou cassado, por ter cometido infração administrativa grave ou mesmo delito de trânsito. Quaisquer das hipóteses comprova a ausência de habilidade técnica para guiar veículo automotor, seja por imperícia, seja por insubmissão às regras da legislação viária. Deste modo, o indivíduo que, não possuindo autorização legal para guiar, ciente de sua inaptidão para a atividade de direção, mesmo assim assume a condução do veículo, certamente anteviu e aceitou a possibilidade de lesionar ou mesmo ceifar a vida de alguém.

Vejamos um exemplo de julgado onde o elemento inabilitação, juntamente com outros, levou ao reconhecimento do dolo eventual:

DELITO DE TRÂNSITO. DOLO EVENTUAL. Deficiente físico que dirige automóvel não adaptado à sua condição, embora inabilitado, e, em alta velocidade, após derrapagem, colhe criança nas proximidades do cordão da calçada, assume alto risco do resultado morte produzido. Apelo improvido". (Apelação Crime nº 694038860, 3ª Câmara Criminal do TJRS, Canela, Rel. Des. Aristides Pedroso de Albuquerque Neto, 29.09.94).

O condutor encontra-se sob efeito de álcool, drogas ou qualquer substância análoga que cause perturbação na higidez mental. Todos conhecem os efeitos deletérios que o álcool ou outras substâncias análogas causam na mente do ser humano. Em relação à atividade de dirigir, tais conseqüências são ainda mais significativas. Geraldo de Faria Lemos Pinheiro (1967, p. 257), enumera vários efeitos que o álcool causa sobre o cérebro humano, entre os quais podemos destacar a perda do autocontrole, autoconfiança crescente, diminuição da capacidade de julgar, diminuição de atenção, transtornos da visão estereoscópica (de apreciação de distâncias, reconhecimento de formas etc), apatia, tremor, entorpecimento, alterações do equilíbrio. Discorrendo sobre o assunto, acrescenta o autor:

O álcool influencia negativamente a sensação de equilíbrio e a capacidade de coordenação, e esse fato exerce um efeito perigoso nos ciclistas e motoristas, assim como nos condutores de triciclos, a uma velocidade relativamente baixa. (...) As perturbações visuais ocasionadas pela ingestão de bebidas alcoólicas compreendem a diplopia de origem alcoólica, diminuição da acuidade visual, e diminuição da capacidade de

distinção de duas impressões luminosas. O álcool possui sobre a vista do condutor um efeito comparável ao que se obtém olhando por vidros fumados ou óculos de sol colocados ao crepúsculo.

Não se pode alegar que o embriagado não tinha consciência de sua incapacidade de dirigir ao assumir o controle de um veículo. As campanhas educativas que mostram a incompatibilidade entre álcool e direção são constantes. Ou o sujeito ativo estava desacordado e em total inconsciência, ou encontrava-se ainda acordado, restando-lhe um mínimo de consciência de seu estado de embriaguez.

Aquele que, fora de casa, consome bebidas alcoólicas, ciente que terá de retornar conduzindo veículo, anuí, de antemão, à ocorrência de atentado à incolumidade física de outrem.

A possibilidade de o agente, mesmo embriagado, estar ciente de sua incapacidade de dirigir, é corroborada por Vicente Greco Filho (1993, p.106) ao lecionar:

No plano da culpa e sua reprovabilidade, igualmente, o agravamento é adequado, porque aquele que dirige embriagado, além de causar, pela própria conduta, um perigo social maior, merece a acentuação da pena tendo em vista que sabe que não estaria em condições físicas de dirigir.

Deste modo, a embriaguez do condutor, seja por álcool ou qualquer outra substância inebriante, é mais um fator conformador do dolo eventual.

Transcrevemos ementa de julgado onde o elemento embriaguez foi decisivo para o reconhecimento do dolo eventual:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO – HOMICÍDIO – TRÂNSITO – EMBRIAGUEZ – DOLO EVENTUAL – PRONÚNCIA – O motorista que dirige veículo automotor embriagado causando a morte de outrem assume o risco de produzir o resultado danoso, restando caracterizado o dolo eventual. Em delitos desta natureza, neste momento processual impõe-se a pronúncia, cabendo ao tribunal do júri julgar a causa. (TJRS – RSE 70003230588 – 3ª C.Crim. – Rel. Des. Danúbio Edon Franco – J. 18.04.2002)

3.3.3.2 Conduta concomitante

As condutas concomitantes ao evento dizem respeito à maneira como o infrator conduz o veículo e podem configurar-se das seguintes formas:

O agente desenvolve velocidade incompatível com o local. Conforme

analisado no item 2.10, esta conduta configura o delito autônomo previsto no art. 311 do CTB, e ocorre quando o agente, nas proximidades de locais onde é grande o fluxo de pessoas, tais como escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, conduz a uma velocidade inadequada à área onde se encontra, não necessariamente violando o limite de velocidade, mas em grau que ponha em risco a incolumidade dos viandantes.

O elemento repressivo se justifica porque, em velocidade alta, o tempo de reação a qualquer obstáculo diminui sensivelmente, tornando-se muito mais difícil evitar um acidente.

No julgado transcrito abaixo, a velocidade excessiva foi suficiente para configuração do dolo eventual do agente:

HOMICÍDIO DOLOSO – PRONÚNCIA – PRETENDIDA
DESCLASSIFICAÇÃO PARA A FORMA CULPOSA –
INADMISSIBILIDADE – ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO – RÉU QUE
IMPRIMIA EXCESSIVA VELOCIDADE AO VEÍCULO QUE CONDUZIA –
RISCO ASSUMIDO DE PRODUZIR O RESULTADO LESIVO – DOLO
EVENTUAL – DECISÃO MANTIDA – Recurso não provido. Quem
desenvolve velocidade excessiva em seu veículo, não obstante advertido
para o perigo, na melhor das hipóteses, assume o risco de produzir o
resultado lesivo. (TJSP – RSE 249.097-3 – São Paulo – 2ª C.Crim. – Rel.
Des. Geraldo Xavier – J. 28.04.1999 – v.u.)

O agente conduz o veículo de forma perigosa. Este tipo de conduta se caracteriza pela realização de manobras que põem em risco a integridade física dos outros condutores e de transeuntes. Tais manobras, via de regra, são tipificadas como infrações administrativas ou até mesmo como crime de trânsito, e demonstram a insubmissão do guiador aos ditames da legislação viária. São exemplos de conduta perigosa no trânsito, entre outras, conduzir com cansaço físico, ultrapassagem pela direita, cruzamento de semáforo fechado, invasão da preferencial, condução pela contramão, trafegar com excesso de velocidade, condução noturna sem faróis acesos, realização de derrapagens propositais (cavalode-pau) e principalmente aquela que, após a embriaguez, talvez seja a mais arriscada e perigosa conduta no trânsito, tipificada como crime no art. 308 do CTB, que é a participação em disputa não autorizada de veículos em via pública, os mal-famados pegadas ou rachas, onde dois ou mais condutores realizam disputa ou competição em avenidas ou rodovias, a fim de verificar qual deles apresenta maior habilidade no volante ou possui veículo mais potente, concorrendo, ao troféu da

imprudência.

A realização de pegas ou rachas configura atividade de alto risco porque, no intento de vencer a disputa e levados pelo calor da contenda, os competidores ignoram as regras básicas do trânsito e, por desenvolverem velocidades excessivas, terão dificuldades em reagir, a tempo hábil, a qualquer obstáculo que se apresente o que resulta, não poucas vezes, em graves acidentes.

Vejamos exemplo de julgado onde a prática de racha foi suficiente à configuração do dolo eventual:

HOMICÍDIO – Desclassificação para a modalidade culposa. Inadmissibilidade. Fundada suspeita de racha. Dolo eventual. Hipótese em que o sujeito assumiu o risco de produzir o resultado. Circunstância que obriga o julgamento dos réus pelo Tribunal do Júri. Recurso não provido. Quem se lança numa competição automobilística de velocidade, numa cidade populosa, à custa da possibilidade de produção de um resultado lesivo, age igualmente com dolo eventual de homicídio, lesões e danos. (TJSP – RSE 249.440-3/5 – 5ª C.Crim. – Rel. Des. Dante Busana – J. 30.11.2000)

As condutas enumeradas como anteriores ou concomitantes ao evento representam indícios da configuração do dolo eventual do sujeito ativo, que deverão ser levados em consideração pelo magistrado. A existência de apenas um elemento ou conduta normalmente não será suficiente para a comprovação do dolo eventual. Exige-se, então, a concomitância de dois ou mais elementos para uma maior probabilidade de configuração.

Outras vezes, porém, a existência de apenas um elemento será forte indicador do dolo eventual. É o que acontece com o elemento de condução perigosa na forma de pegas ou rachas.

Os comportamentos listados são apenas parâmetros indicadores da anuência do agente à possibilidade de resultar evento lesivo de seu comportamento, e deverão ser cotejados com a situação de fato, na análise detalhada de cada caso concreto, visando à identificação do dolo eventual.

Transcrevemos ementa de julgado onde, para configuração do dolo eventual, concorreram vários elementos, não só condutas anteriores como também concomitantes ao evento:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO – DELITO NO TRÂNSITO – DOLO EVENTUAL – CIRCUNSTÂNCIAS EXCEPCIONAIS – PRONÚNCIA – JUÍZO ACUSATÓRIAS – ADMISSIBILIDADE – Delitos causados por

veículos nas vias públicas, em regra são culposos, não se excluindo o dolo eventual quando as circunstâncias indicarem conduta de risco que extrapola os limites da inobservância das normas de segurança do trânsito. Admissível o dolo eventual quando o condutor, em completo estado de embriaguez (27dg álcool por litro de sangue), dirige caminhão que transporta toras de eucalipto e, ciente de defeito nos freios, imprime velocidade inadequada, realiza ultrapassagem arriscada invadindo a pista contrária e colhe o coletivo, causando a morte de 14 pessoas. Pronúncia e juízo de admissibilidade da acusação; só se afasta a classificação pelo dolo eventual se os elementos probatórios forem sólidos e contundentes no sentido de que, embora previsível o resultado, o agente acreditou que poderia evitá-lo (culpa consciente). Recurso improvido. (TJRS – RSE 70003504610 – 3ª C.Crim. – Relª Desª Elba Aparecida Nicolli Bastos – J. 14.03.2002)

3.3.3.3 Aplicação da pena

Uma das dificuldades do reconhecimento do dolo eventual diz respeito à aplicação da pena em concreto. O Código Penal, no art. 18, ao definir crime doloso e ali incluir a previsão do dolo eventual, não fez nenhuma referência a maior ou menor punibilidade em relação a cada modalidade de dolo.

De acordo com a escala de grau de culpabilidade nas várias espécies de dolo e culpa anteriormente mostrada verificou-se que ao dolo direto corresponde uma maior intensidade de culpabilidade do que ao dolo eventual, sendo certo merecer maior punição aquele que objetiva o evento lesivo, do que o agente que somente assumiu o risco de produzi-lo.

Deste modo, ao se analisar a culpabilidade do agente, conforme dispõe o art. 59 do CP, aquele que agiu com dolo eventual terá sua pena-base fixada mais próxima dos limites mínimos, em relação ao infrator que agiu com dolo direto, merecedor de uma reprimenda mais severa. Não se deve olvidar, porém, que a pena aplicada deve estar em conformidade com o desvalor e gravidade do evento antijurídico resultante.

Saber se o agente foi impulsionado pelo dolo ou pela culpa no momento da ação praticada em desacordo com os preceitos legais requer do jurista uma exegese mais detalhada, pois, com efeito, qual seja o resultado alcançado, isto é, interpretado à luz do caso concreto, será o agente reprimido com maior ou menor intensidade por parte do Estado, através do seu Jus Puniendi, consoante e apresenta um ou outro elemento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando os objetivos iniciais deste trabalho acadêmico, realizou-se um estudo detalhado sobre a impunidade nos crimes de trânsito, onde ficou observado através de dados que a violência no trânsito vem aumentando bastante nos últimos anos.

Por conseguinte, conclui-se pela possibilidade de inserir o dolo eventual nas condutas típicas de homicídio e lesão corporal praticados no trânsito.

O capítulo inicial trouxe aspectos de grande relevância para o desenvolvimento do trabalho em estudo, pois obteve uma análise geral sobre a formação do trânsito, em que foram especificados seus conceitos e a sua evolução histórica desde tempos mais remotos. Desde a antiguidade já existia uma preocupação com o elevado crescimento no número de veículos nas estradas, onde o estado já buscava medidas para que houvesse uma regulamentação no trânsito. Também foi mostrado que a atual legislação de trânsito inseriu algumas condutas que antes não eram consideradas crimes, havendo também a elevação das penas de alguns crimes. Mesmo com essa inserção, a violência no trânsito continua e os infratores muitas vezes ficam impunes.

Dando prosseguimento ao trabalho, houve no capítulo segundo a preocupação em realizar um estudo específico sobre os dados no trânsito, o aumento da violência nos últimos anos, as pessoas mais atingidas. Constatando-se que mesmo com a regulamentação existente, esse número aumenta todos os dias e que isto acontece porque os infratores não temem, pois sabem que não existem penas severas para tais crimes no trânsito.

No último capítulo, foi abordado a problemática que o trabalho desejou solucionar, sendo a diminuição da violência no trânsito através da inserção do dolo eventual nas condutas praticadas no trânsito. Embora muitos juízes e promotores sintam-se desamparados de teses jurídicas que possam embasar suas denúncias ou sentenças, já existem muitas decisões favoráveis sobre a inserção do dolo eventual nas condutas típicas do homicídio e lesão corporal, devendo observar que o reconhecimento do dolo eventual, não se imputa só por responsabilidade objetiva, nem por vingança social, mas sua efetivação deve existir porque está previsto em lei.

REFERÊNCIAS

ALVES, Vilson Rodrigues, *Acidentes de Transito e Responsabilidade Civil*. Bookseller, 1ª edição. Tomo.

BRUNO, Aníbal. *Direito penal parte geral: fato punível*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 1967.

COSTA JÚNIOR, Paulo José. *Direito penal: curso completo*. 7ª edição. São Paulo: Saraiva, 2000.

FARIA, Eloir de Oliveira. *A História dos Transportes Terrestres no Mundo*. Disponível em <http://www.transitocomvidaUFRJ.br.historiadotransitonomundoasp>.

GARCIA, Basileu. *Instituições de direito penal*. 4ª edição. São Paulo: Max Limonad, 1972.

GRECO FILHO, Vicente. *A culpa e sua prova nos delitos de trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1993.

HONORATO, Cássio Mattos, *Transito infrações e crimes*. Millennium. 1ª edição, 2000.

HUNGRIA, Nélon; FRAGOSO, Heleno Cláudio. *Comentários ao código penal*. 5ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 1978.

JESUS, Damásio E de. *Crimes de Trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito*. 6ª edição revista e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2006.

_____. *Direito Penal*. 25ª edição revista e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2003.

MARQUES, José Frederico. *Tratado de direito penal*. Edição atual. Campinas: Bookseller, 1997.

NORONHA, E. Magalhães. *Direito penal*. 32 ed. atual. São Paulo: Saraiva, 1997.

NOGUEIRA, Paulo Lúcio. *Delitos do automóvel*. 5ª ed. rev. atual. amp. São Paulo: Saraiva, 1988.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. *Código nacional de trânsito (comentado): veículos e culpa*. São Paulo: Saraiva, 1997.