

INSTITUTO FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE REFERÊNCIA EM FORMAÇÃO E EAD/CERFEAD
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PERÍCIA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

**A PERÍCIA E A LEGALIDADE COMO INSTRUMENTOS DE ASSESSORIA
JUDICIAL EM PERSECUÇÃO DO FIM DA IMPUNIDADE**

FÁBIO GONÇALVES DOS SANTOS

Florianópolis/SC
2017

FÁBIO GONÇALVES DOS SANTOS

**A PERÍCIA E A LEGALIDADE COMO INSTRUMENTOS DE ASSESSORIA
JUDICIAL EM PERSECUÇÃO DO FIM DA IMPUNIDADE**

Trabalho de Conclusão apresentado ao Centro de Referência em Formação e Ead/CERFEAD do Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC) como requisito parcial para Certificação do Curso de Pós-Graduação *lato sensu* em Perícia de Acidentes de Trânsito.

Orientadora: Prof^a. Francisca M. Mami Kaneoya, Esp.

Florianópolis/SC

2017

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor.

Santos, Fábio Gonçalves dos
**A perícia e a legalidade como instrumentos de assessoria
judicial em persecução do fim da impunidade / Fábio Gonçalves
dos Santos ; orientação de Francisca Maria
Mami Kaneoya. - Florianópolis, SC, 2017.**
38 p.

Monografia (Pós-graduação Lato Sensu - Especialização)
- Instituto Federal de Santa Catarina, Centro
de Referência em Formação e Educação à Distância
- CERFEAD. Especialização em Perícia de Acidentes
de Trânsito. Departamento de Educação à Distância.
Inclui Referências.

**1. Perícia. 2. Legalidade. 3. Trânsito. 4. Impunidade.
5. Homicídio. I. Mami Kaneoya, Francisca Maria.
II. Instituto Federal de Santa Catarina. Departamento de
Educação à Distância. III. Título.**

FÁBIO GONÇALVES DOS SANTOS

**A PERÍCIA E A LEGALIDADE COMO INSTRUMENTOS DE ASSESSORIA
JUDICIAL EM PERSECUÇÃO DO FIM DA IMPUNIDADE**

Este Trabalho de Conclusão foi julgado e aprovado para a obtenção do título de Especialista em Perícia de Acidentes de Trânsito do Centro de Referência em Formação e Ead do Instituto Federal de Santa Catarina - CERFEAD/IFSC.

Florianópolis, 20 de junho de ano.

.....
Prof. Nilo Otani, Dr.
Coordenador do Programa

BANCA EXAMINADORA

.....
Profa. Francisca M. Mami Kaneoya, Esp. - Orientadora

.....
Prof. Nelson Granados Moratta, MSc.

.....
Prof. Tércio Damasceno, Bel.

AGRADECIMENTOS

Paralelamente no decorrer desta empreitada acadêmica que gerou este Trabalho de Conclusão de Curso, coexistiram minha vida pessoal, profissional e discente. Então, humildemente venho agradecer algumas pessoas que direta ou indiretamente colaboraram para me auxiliar e perseverar.

Agradeço à minha mulher e filho por entenderem minha ausência e os momentos sacrificados às muitas horas dedicadas ao trabalho.

Agradeço ao corpo docente da Polícia Rodoviária Federal pela iniciativa de criar um curso tão importante e estratégico para as atividades policiais.

Ao corpo docente do Instituto Federal de Educação (IFSC/SC), como o Professor Nilo, Nelson e a todos que se dedicaram à essa missão, que certamente não foi fácil até pelo pioneirismo.

Finalmente, agradeço à minha orientadora Francisca M. Mami Kaneoya, que me atendeu e lutou comigo para que o trabalho fosse o mais fidedigno aos moldes que direcionamos e respeitando a minha forma de posicionamento e limitações. Sem sombra de dúvida, a pessoa mais prestativa e que mais me ajudou.

RESUMO

SANTOS, Fábio Gonçalves dos. **A perícia e a legalidade como instrumentos de assessoria judicial em persecução do fim da impunidade**. 2017. 38 f. Trabalho de Conclusão (Curso de Pós-Graduação *lato sensu* em Perícia de Acidentes de Trânsito) – Instituto Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2017.

O trânsito brasileiro registra oficialmente mais de 43 mil mortes por ano. Os homicídios de trânsito são um grave problema enfrentado pela sociedade moderna. As razões pela ocorrência deste tipo de acidente são diversas, contudo, exigem a identificação do autor culpado e sua conduta para determinar a sua responsabilização frente à Justiça.

A legislação em vigor apresenta um modelo falho que não tem trazido de forma eficaz e eficiente esses casos para os julgamentos e sentenças que atribuam sanção, sem exceções, ao culpado.

A ferramenta de perícia possui rigor científico e pode ser uma opção para assistir os julgamentos.

O desenvolvimento de um novo modelo otimizado para estes casos de homicídio ao volante é a miscigenação entre o emprego da perícia, mudança na lei e respeito à legalidade. Esses pilares do novo modelo podem acelerar o tempo dos julgamentos e trazer com precisão a Justiça às partes, findando ou minimizando a impunidade desses eventos.

Palavras-chave: Homicídio de trânsito. Perícia em acidentes de trânsito. Legalidade. Culpa consciente.

ABSTRACT

SANTOS, Fábio Gonçalves dos. **The expertise and legality as instruments of judicial advice in pursuit of the end of impunity**. 2017. p. 38. Conclusion Work (Post-Graduation Course lato sensu in Traffic Accident Expertise) - Federal Institute of Santa Catarina, Florianópolis / SC, 2017.

The Brazilian traffic officially registers more than 43 thousand deaths per year. Traffic homicides are a serious problem faced by modern society. The reasons for the occurrence of this type of accident are diverse, however, they require the identification of the culprit and his conduct to determine his accountability to justice.

The legislation in force presents a flawed model that has not effectively and efficiently brought these cases to trials and sentences that sanction, without exception, the culprit.

The expertise tool has scientific rigor and can be an option to help the trials.

The development of a new model optimized for these homicide cases at the wheel is the miscegenation between the use of expertise, change in law and respect for legality. These pillars of the new model can accelerate trial time and accurately bring justice to the parties, ending or minimizing the impunity of these events.

Keywords: Traffic homicide. Expertise in traffic accidents. Legality. Conscious guilt.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
1.1 Tema e problema.....	8
1.2 Objetivos.....	9
1.2.1 Objetivo Geral.....	9
1.2.2 Objetivos Específicos.....	9
1.3 Procedimentos metodológicos	9
1.3.1 Caracterização da pesquisa	9
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	11
2.1 Homicídios de trânsito.....	11
2.2 A impunidade	12
2.3 Legislação.....	15
2.3.1 Culpa. Culpa consciente e Dolo eventual.....	17
2.4 A prova pericial em acidentes de trânsito: perícia aplicada pela PRF.....	20
2.4.1 A perícia como ferramenta técnica para acidentes de trânsito.....	22
2.5 Legalidade: Reserva legal e Taxatividade máxima.....	24
3 RESULTADOS DE PESQUISA.....	27
3.1 Entraves jurídicos sobre o tema e soluções sugeridas apontadas.....	27
3.1.1 Apontamentos para mudanças na legislação criminal do homicídio de trânsito.....	27
3.1.2 Emprego da perícia de acidentes de trânsito da PRF como assistência ao judiciário.....	28
3.1.3 Cumprimento do princípio da legalidade.....	29
4 CONCLUSÕES.....	30
4.1 Recomendações de trabalhos futuros.....	32
REFERÊNCIAS.....	34

1 INTRODUÇÃO

O trânsito é fonte de controvérsias e conflitos de várias procedências e origens. Esse fenômeno ao qual denominamos trânsito é na verdade um conjunto de relações sociais e de outras naturezas que vão além da óbvia atribuição de transporte de pessoas e cargas. Em nosso país, o Brasil, um país soberano, porém de dimensões continentais e miscigenação de vários povos nativos e imigrantes que ingressaram nesta terra desde a chegada dos portugueses na época das grandes navegações, acabamos por constituir uma estrutura cultural diversificada em alguns aspectos e única em outros. A prova de uma unicidade quase anormal se comparado à outras nações em nosso mundo é de que são raros os países com tamanha dimensão em que a língua oficial é única.

Dentro deste contexto cultural, o povo brasileiro ainda acabou por lograr uma escolha ora imposta ora por fruto de outras demandas, por um modal de transporte que, em exagero, tornou-se impróprio, tanto para cargas quanto para as pessoas: o modal rodoviário. E este modal perpetuou-se com o crescimento das zonas urbanas e o brasileiro viu-se aprisionado aos veículos automotores, de uso mais privado e quase individual e em uma ampla gama de complexidades e conflitos que são tramados entre a via e o veículo; o pedestre e os veículos; e muito mais. Migrações pendulares dos subúrbios aos grandes centros também retratam na atualidade a difícil mobilidade neste trânsito e que adicionaram as tão pouco seguras motocicletas nesta equação de conflito, o que só poderia terminar em um percentual elevado de acidentes e, finalmente, óbitos.

A conta desta matemática que é parte econômica, parte social, parte de saúde pública, etc. é imensa. O povo brasileiro não está preparado para as emoções exacerbadas que o trânsito caótico oferta. Todos os dias nos deparamos com notícias das mídias ou por outras fontes com casos em que pessoas se matam no trânsito, às vezes até literalmente, pela disputa supostamente originada por uma manobra que gerou uma colisão ou descontentamento entre as partes (algo que pode ser relacionado ou não com um acidente). Quando se diz partes, neste momento entende-se pelos seres humanos que ocupam esses veículos na relação de trânsito e que se ofendem pelo “atentado” cometido contra suas vidas ou seu patrimônio. Também por pessoas falhas que se lançam em um embate primitivo de poder e dominância artificial, pois não se trata mais da briga daquele com maior compleição ou inteligência,

o que seria típico da natureza. Neste momento, é a disputa entre os motores mais potentes, a maior massa de aço, a velocidade mais elevada ou, a maior 'coragem'. E vale salientar que não é uma disputa de inteligência por independer da habilidade do condutor ou capacidade de processar situações de maneira mais acurada, o que sobra é a desinteligência, no mínimo emocional, de se colocar ou permanecer no comportamento que pode findar em uma desgraça.

A problemática que mais atenta a esta operação conflitante no trânsito está enraizada nos casos mais graves, como os acidentes com óbitos (foco desse objeto de estudo). Afinal o que é acidente de trânsito? Qual a diferença e considerações sobre os delitos, culpa, pena e tratamento dos acidentes com óbito em que o responsável deve ser considerado praticante de um crime de dolo eventual, de uma culpa consciente ou da culpa *stricto sensu*? E o que as mudanças na lei podem colaborar para que o julgamento do réu desse tipo criminal seja rápido, preciso e isonômico? A ferramenta de perícia em acidentes de trânsito é hábil para colaborar na identificação do autor do crime de homicídio ao volante e colaborar com a redução da impunidade? O que é impunidade?

Existe um modelo atual vigente em nosso país que não traz o resultado satisfatório tanto para coibir as ações desregradadas ou delituosas que levam ao acidente fatal como também quando o evento acontece, qual a garantia que as pessoas têm da punição? A proposta de uma punição certa, muito mais do que à de uma severa, pode ser um caminho para aproximação do fim da impunidade. Para o iluminista italiano Beccaria (2016, p. 71), “[...] A perspectiva de um castigo moderado, mas inevitável, causará sempre uma impressão mais forte do que o vago temor de um suplício terrível, em relação ao qual se apresenta alguma esperança de impunidade”.

1.1 Tema e Problema de Pesquisa

Em virtude dos elevados índices de óbitos relacionados à acidentes de trânsito no Brasil e da impunidade dos autores dos homicídios de trânsito é necessário que se proponha uma solução para o problema e este consiste em: Como reduzir a impunidade nos casos de crime de homicídio ao volante?

Há dificuldades em atribuir com precisão a conduta, os eventos e a finalmente, a culpabilidade de acordo com a tipicidade aplicada ao autor para que este seja processado em tempo mínimo; que receba a sanção correta; e que vise promover

justiça às vítimas, sem que existam tratamentos desiguais entre os agentes autores, o que proporcionaria outras fontes de injustiça e impunidade.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Levantar os aspectos legais envolvidos e sugerir mudanças no modelo vigente e do tratamento do problema da impunidade relacionada ao crime de homicídio de trânsito.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Pesquisar sobre a credibilidade da ciência forense e criminalística na identificação de autor, conduta e fatos no crime de homicídio de trânsito;
- Propor que se desenvolva legislação que facilite o julgamento do autor de homicídio de trânsito no Brasil, com intuito de diminuir a impunidade em acidentes com óbitos.

1.3 Procedimentos metodológicos

O tema: “A perícia e a legalidade como instrumentos de assessoria judicial em persecução do fim da impunidade” foi desenvolvido para atingir o cerne da pesquisa, que é de grande relevância social e, ao mesmo tempo, traz a responsabilidade para a Polícia Rodoviária Federal em oferecer uma perícia com qualidade técnica-científica, como ferramenta contundente na apresentação de elementos de provas que por sua vez achataria a impunidade que se instaurou na modalidade criminal do homicídio de trânsito.

1.3.1 Caracterização da pesquisa

A pesquisa parte do método indutivo pois surge de uma realidade concreta e atenta-se ao problema dos óbitos oriundos de acidentes de trânsito e do sentimento de impunidade instaurado na sociedade brasileira.

A pesquisa é classificada como: documentação indireta; aplicada; exploratória; qualitativa e bibliográfica. Fontes como livros, artigos e monografias são a base para as informações que geram o conteúdo da pesquisa. A pesquisa explora o problema com o intuito de observar seus critérios gerando proximidade ao fenômeno.

As limitações numéricas e estatísticas levaram a pesquisa a tratar a subjetividade da gravidade do problema ao patamar mais objetivo através de uma análise qualitativa e finalmente, embasada em fontes bibliográficas de autores de renome. Inclusive de alguns autores selecionados por serem recorrentemente citados por outros autores.

Apesar de não instruir mudanças específicas na legislação e apenas propor o maior emprego da perícia é considerada uma pesquisa aplicada por fomentar esta reflexão em outros trabalhos futuros que se destinem a esse objetivo. Afinal, a pesquisa não determina como deve ser o texto desta legislação especificamente e nem cria outras técnicas, métodos ou instrumentos que aprimorem a perícia em acidentes de trânsito.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Homicídios no trânsito

O trânsito terrestre moderno para a movimentação de pessoas e cargas apresenta alguns desafios a serem minimizados ou mesmo superados. A morte no trânsito é dogmatizada como a consequência perversa máxima que atinge indivíduos, famílias e a sociedade. De acordo com documento elaborado pela Organização Pan-Americana da Saúde e Organização Mundial de Saúde (OPAS/OMS, 2013 s.p.), pode-se observar que o homicídio no trânsito é uma das mais expressivas causas de morte de pessoas no país:

[...] Para o Brasil, o relatório apresenta taxas próximas a 20 mortes no trânsito para cada grupo de 100 mil habitantes. Mostram ainda que usuários de motos e ciclomotores representaram a maior proporção dos óbitos por acidentes por transporte terrestres, tendo ultrapassado a de pedestres e de ocupantes de automóveis. Aponta-se também para o País os rigores da legislação em relação aos níveis de alcoolemia para condutores, mas identificam-se oportunidades de aprimoramento em aspectos relacionados ao pós-acidente (p. ex.: há mais de um número para chamadas emergência, e não um único, universal) e na fiscalização dos principais fatores de risco.

Há décadas que o problema relacionado à perda de vidas humanas no trânsito tem chamado a atenção e impactado à sociedade brasileira. Perder vidas humanas representa perder recursos humanos que compõem a população economicamente ativa. Também significa encorpar os gastos públicos com saúde ou assistência de familiares das vítimas e se traduz em um efeito nocivo à qualidade de vida e modelo familiar do brasileiro. Uma nação é composta pelo seu povo pois, se algo agride os indivíduos deste povo, é uma ameaça à nação. Neste cenário, o Brasil está em posição de destaque em um *ranking* de mortes, como ressalta os dados citados por Dearo (2010 apud OMS, 2014 s.p.),

[...] cerca de 3.400 pessoas morrem por dia em acidentes de trânsito. Outras dezenas de milhões são feridas a cada dia. São números assustadores. A média mundial, a cada 100 mil habitantes, é de 18 mortes [...]. O Brasil, se feita uma proporção com sua gigantesca população, aparece "apenas" na 42ª posição. Mas, se considerar o número absoluto, é o quarto pior do mundo: 43.869 fatalidades. Está atrás de China, Índia e Nigéria, apenas.

A ocorrência de homicídios no trânsito é originada por diversos fatores: faltas na segurança viária e/ou veicular, comportamento do condutor, etc. Contudo, um viés do problema está no trato estatal do autor do crime de acidente de trânsito com resultado morte. Observa-se que o Estado tem como responsabilidade operacionalizar

uma forma de tratamento do autor para esse crime de maneira que desestimule os comportamentos que geram este resultado fatal e também reduza o *status* de impunidade.

Se por um lado o homicídio é crime por atentar contra um bem tutelado como a vida, por outro, a punição através de uma pena restritiva de liberdade deve ser ponderada e recepcionada à prova de arbitrariedades e erros humanos daqueles que integram a estrutura do Estado, para que não se cometa o equívoco da injustiça contra o indivíduo, os discursos de impunidade indevidamente criados e finalmente, as contaminações nas leis e sentenças dos agentes criminosos. O clamor popular tem orientado muitas decisões em juízo e isso não é a apreciação da legalidade.

2.2 A Impunidade

A impunidade pode ocorrer pela falta de identificação do autor do crime, quando este se ausenta do local do crime ou mesmo, quando as investigações não atribuem satisfatoriamente a pessoa responsável pelo ato criminoso. Também pode ser observada pela identificação do autor, porém sem que este receba a devida cominação legal ou, quando a sua conduta não seja devidamente tipificada, existam atos falhos, enfim, que não traga ao réu as consequências reservadas em lei. Não obstante, pela tardia prestação jurisdicional, pode se obter a sensação de impunidade pois a demora na conclusão de um julgamento maltrata as pessoas vítimas e confere uma mensagem de que o crime pode compensar.

Outra perspectiva do conceito de impunidade é trazida por Cruz (2002, s.p.):

Impunidade é o gozo da liberdade, ou de isenção de outros tipos de pena, por uma determinada pessoa, apesar de haver cometido alguma ação passível de penalidade. É a não aplicação de pena, mas também o não cumprimento, seja qual for o motivo, de pena imposta a alguém que praticou algum delito.

Quanto ao direito de prazo razoável e combate à demora na prestação jurisdicional como elemento de impunidade descreve Annoni (2006, p.211):

No Brasil, apenas recentemente o direito de acesso à justiça em um prazo razoável foi alçado ao rol de direito constitucional, sendo incorporado ao art. 5º da Constituição Federal de 1988, por meio da Emenda Constitucional 45, de 8 de dezembro de 2004. A EC 45/04, como é conhecida no Brasil, acresceu ao art. 5º, que trata dos direitos e garantias fundamentais, o inc. LXXVIII, que dispõe expressamente: “a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação.

A ineficácia da lei referente aos direitos das vítimas gera uma demanda por alterações desta e o processamento dela de tal maneira que otimize a estrutura Estatal em persecução de melhorias que minimizariam a ideia de impunidade. Para tanto, a visão dos gargalos que atualmente retardam o processamento do réu, do evento do crime à prolação da pena, resguardados cada caso, exclusivamente pelas complexidades e peculiares, podem ser eliminados em prol da celeridade. Entretanto, tais mudanças em prol da celeridade, deve observar a limitação das garantias individuais e outros direitos descritos na Carta Magna de nosso país, como a ampla defesa e o contraditório do réu. A subtração de direitos e garantias fundamentais além de injusta, pode ser objeto de nulidade do processo de um réu e, portanto, não pode ser objeto de mudanças consideráveis.

Esses gargalos podem ser encontrados tanto na Administração Pública como um todo, mas atenta Annoni (2006, p.180) que uma parcela importante se encontra no processamento judicial:

Por funcionamento anormal da administração da justiça entende-se todo e qualquer descumprimento à norma jurídica válida, uma vez que não pode justamente o Estado de Direito furtar-se a cumprir a lei que impõe às partes. Se a lei for injusta e ineficaz, permitindo às partes e à Administração Pública fazerem uso do processo para procrastinar a decisão final, essa lei deve, sim, ser modificada. Mas não modificada para atender aos anseios da Administração Pública e de seu orçamento. Modificada para garantir efetividade ao direito de acesso à justiça e de sua prestação em um prazo razoável.

Um exemplo de funcionamento ineficaz do judiciário brasileiro no tratamento dos homicídios de trânsito é citado por Russo (2006, apud Vilela, 2012 p.114) em uma pesquisa realizada na cidade de Anápolis - GO: “[...] o resultado obtido foi de que somente em menos de 1% dos casos houve a condenação efetiva, e mesmo assim convertida em pagamento de cesta básica”. A pesquisa foi realizada tendo como base 184 acidentes de trânsito com vítimas fatais no período de 2000 e 2001.

Outra faceta da impunidade é a forma do um discurso que retroalimenta a ideia de impunidade e até a apologia ao crime, como descreve Tasse (2008, p. 47):

As sociedades conflitivas e desiguais dos países latino-americanos geram desespero contínuo nas pessoas, que recebem atualmente uma forte carga discursiva favorável ao delito, na medida em que a divulgação das hipóteses criminais ocorridas é sempre seguida do discurso da impunidade, o que faz gerar a imagem de que o crime compensa, pois ninguém é por ele punido. Assim, ao mesmo tempo em que nada de positivo é produzido, com a postura em geral assumida por setores importantes dos meios de comunicação de massa, desperta-se um sentimento contraditório, em que o cidadão desesperado, com necessidades as mais variadas e cego pelo desejo de consumo, vê no crime, ainda que abandonando todos os seus valores pessoais ético-morais, uma solução viável, pois há uma afirmação

permanente de que ninguém é punido e ele também não o será, pensa.

O discurso da impunidade, que nada mais consiste do que a sensação de que nada é feito para que os violadores das leis sejam punidos precisa ser contido para que não se confunda com a verdadeira impunidade. Pois, a que se almeja solucionar é a verdadeira, isto é, na busca do criminoso, sua conduta e finalmente no devido tratamento ágil e sem que se finde as garantias fundamentais de todas as partes envolvidas. Contudo, observa-se a ampliação deste discurso e a contaminação dos legisladores, julgadores e até mesmo os executores de qualquer parte. Isso, só tem como serventia para o crescimento do poder estatal e apropriação de garantias fundamentais do cidadão comum, algo que se propõe retificar para o foco em um tratamento definitivamente igualitário e em prazo razoável.

Segundo Beccaria (2016, p. 23),

[...] só a necessidade constringe os homens a ceder uma parte de sua liberdade; daí resulta que cada um só consente em pôr no depósito comum a menor porção possível dela, isto é, precisamente o que era necessário para empenhar os outros em mantê-lo na posse do resto.

O conjunto de todas essas pequenas porções de liberdade é o fundamento do direito de punir.

Como supracitado, as sociedades modernas já passaram por lutas e ciclos similares ao que se vivencia na atualidade e a liberdade como direito individual de primeira dimensão já teve sua cota sacrificada não devendo ser mais alienada. Conforme Tasse (2008, p. 81),

Tem-se claro, por conseguinte, que o poder punitivo vem ampliando-se continuamente. Embora muito se diga que a evolução estatal é no sentido apontado pelo liberalismo, a verdade é que a cada garantia obtida, ou a cada momento histórico de conquista, os controladores do poder imediatamente desenvolvem um discurso para tornar tais garantias ou conquistas nulas e permanecer exercendo o controle pleno sobre os sujeitos, objetivando-os para o atendimento dos seus interesses.

O pensador iluminista italiano, Marquês de Beccaria, antecipava há séculos a necessidade de frear a vontade do Estado de punir e delimitar um modelo muito mais eficaz e efetivo, ao que se observa hoje Beccaria (2016, p. 13), “A perspectiva de um castigo moderado, mas inevitável, causará, sempre, mais forte do que o vago temor do terrível suplício, em torno do qual se oferece a esperança da impunidade”.

Entre impunidade e discurso de impunidade existe o primeiro a ser combatido e o segundo a ser ignorado, especialmente pelos operadores do direito. Uma forma de acabar com a impunidade pode ser a reformulação da legislação que vigora sobre o assunto no momento.

2.3 Legislação

As regras que regem os indivíduos de uma sociedade são estabelecidas para que as relações entre as pessoas sejam capazes de ordenar e estabelecer limites. No Brasil as regras, ou normas, são oficializadas para que através de leis os administrados pelo Estado saibam o que devem respeitar. A origem desses interesses acolhidos em lei costuma ser o bem coletivo e também os direitos e garantias individuais.

Uma fração das regras é tomada com maior importância pelos legisladores. Estas são ponderadas para que o descumprimento dessas leis atribua aos infratores penalidades (como a restrição de liberdade), isto é, a legislação criminal. Ocorre que essas regras apresentam o desafio de propor condutas civilizadas para que o homem consiga viver harmonicamente e ao mesmo tempo que não se esqueça da natureza humana, que é falível. Ou seja, essas regras, sob a ótica de quem é regido por elas, devem ser observadas de tal forma que um indivíduo pondere sobre a necessidade de cumpri-las *versus* as consequências do seu descumprimento. Corroborando com essa ideia de pensamento professou Beccaria (2016, p. 22):

A moral política não pode proporcionar à sociedade nenhuma vantagem durável, se não for fundada sobre sentimentos indeléveis do coração do homem.

Toda lei que não for estabelecida sobre esta base encontrará sempre uma resistência à qual será constringida a ceder.

Especificamente quando se trata sobre os homicídios ao volante existem dois problemas enraizados com a legislação em vigor. Cabe-se entender que se interpreta o homicídio ao volante como aquele que acontece quando o autor, motorista, está em condução de um veículo automotor, envolve-se em um acidente de trânsito cujo resultado deste é a morte de uma ou mais pessoas.

Segundo Souza (2007, s.p.), “No Brasil, trabalha-se com o conceito de acidente de transporte como evento não intencional, porém evitável, causador de lesões físicas e emocionais. Esse conceito é importante por traduzir a previsibilidade do evento”.

O primeiro problema que se aponta é na atual interpretação que se tem obtido dos fatos ocorridos e na determinação do enquadramento legal do homicídio de trânsito. Um óbito por acidente de trânsito em sua essência é o resultado de algo não intencional e imprevisível, ou de previsibilidade tão complexa que não se pode exigir do autor a capacidade mental para raciocinar com precisão sobre suas manobras e

suas consequências. Ainda mais quando isso ocorre dependendo de infinitas variáveis e sendo uma delas o tempo, isto é, o breve período que o condutor possui em muitas vezes para a tomada de decisão entre manobras que poderiam evitar o acidente. Assim é como se deve imaginar a conduta de um homicida de trânsito: envolto em um veículo automotor feito de aço, que imprime velocidades e forças muito acima das necessárias para gerar danos suficientes para o resultado morte e, que por qualquer descuido, acaba por materializar o acidente sem desejá-lo.

Acontece que, esses homicidas do trânsito são tratados sem isonomia e trazidos à contaminação dos julgamentos pelo clamor popular, mídia e outras forças externas para que se condene o homicida do trânsito fora da tipicidade reservada a ele na Lei 9503/97.

A mídia e a sociedade, diante deste drástico quadro, exigem o fim da suposta impunidade nos crimes de trânsito"... "o que gera, obviamente, na sociedade, reações de caráter repressivista, e, como consequência disso, nota-se uma inclinação de alguns juristas em enquadrar os autores dos homicídios cometidos na direção de veículo automotor, delito eminentemente culposos, na figura do tipo doloso, mais precisamente na figura do dolo eventual (ROMERO, 2006, s.p.)

Lembra-se que no ornamento jurídico brasileiro, princípios como a legalidade, anterioridade, reserva legal e taxatividade estão presentes e em destaque na Constituição Federal de 1988. Esta referida contaminação de juízo é um obstáculo à impunidade, gera um clima de insegurança jurídica e também se torna arbitrária.

O clamor popular tem serventia para provocar os legisladores na criação de uma nova lei, mas não para fazer este estímulo junto ao Poder Judiciário. Essa pressão nos julgamentos e sentenças fora de lei própria não é justificativa para a vulgarização do homicídio de trânsito, como tipificado no Código Penal em sua modalidade dolosa.

A legislação que trata de homicídio de trânsito é única e se denomina Código de Trânsito Brasileiro. Contudo, é cada vez mais comum o tratamento do homicídio ao volante dentro do Código Penal para compensar a conduta mais grave e que assume os riscos de produzir o resultado fatal. A seguir, observa-se a diferença fundamental entre a reserva legal das leis para o homicídio no Código de Trânsito Brasileiro e o Código Penal:

A Lei 9503/97, o Código de trânsito brasileiro (CTB), define em sua Seção II, Dos Crimes em Espécie, o artigo que provê a reserva legal do homicídio culposos de trânsito e seus agravantes, segundo Brasil (1997, s.p.):

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

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

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

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

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

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

O autor do crime de homicídio de trânsito de caráter culposo *stricto sensu* é o condutor de um veículo automotor que se envolve em um acidente em que por negligência, imprudência ou imperícia acaba por gerar a morte de outrem.

Já o Decreto Lei 2848/40, denominado Código Penal brasileiro, em seu Capítulo I, Dos Crimes Contra a Vida, possui a reserva legal onde trata o homicídio em sua natureza dolosa e desprovida de outras qualificações como, segundo Brasil (1940, s.p.):

Homicídio simples

Art. 121. Matar alguém:

Pena - reclusão, de seis a vinte anos.

Caso de diminuição de pena

§ 1º Se o agente comete o crime impelido por motivo de relevante valor social ou moral, ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima, o juiz pode reduzir a pena de um sexto a um terço.

No caso do homicídio doloso eventual em acidentes de trânsito, o réu é quem conduz um veículo automotor e é considerado culpado por ter uma conduta previsível na possibilidade de matar alguém. Muito comumente associa-se a embriaguez ao volante e o resultado morte como sendo esta conduta.

A hipótese do homicídio doloso como arbítrio de um homicídio de trânsito, ou homicídio simples com dolo eventual, ainda há de se adicionar o julgamento pelo tribunal do júri, por ser considerado um crime contra a vida, o que confere mais prazo para o processo.

Então observam-se dois problemas bem pontuais: a falta de legislação que gradue as condutas não intencionais e as outras condutas com grau de previsibilidade, e o tratamento distinto que os autores recebem e que possuem consequências no seu processamento no judiciário.

2.3.1 Culpa, Culpa consciente e Dolo eventual

Se parte do problema da legislação está na falta de graduação da conduta ilícita

e finalmente na pena atribuída ao autor, pode-se operar no desenvolvimento de uma nova legislação que respeite os princípios do Direito Constitucional e Penal.

Segundo Coalhado (2015, s.p.), a teoria do crime, um conceito analítico diz que “o crime é fato típico, antijurídico e culpável”. Isso traz a informação de que para ser crime existe a necessidade de existir uma norma (lei) escrita informando sobre esta conduta proibida; a conduta reprovável pela norma deve ser proibida; e, a norma deve determinar um caminho que vincula a conduta às reprovações por ela expressa em forma de penalidades.

Nesse prisma, focado ao crime de homicídio na direção de veículo automotor na atualidade, temos duas formas de classificação ordinárias da culpa em sentido amplo: a de origem culposa de *strictu sensu* descrita pelo CTB e a forma dolosa (dolo eventual) pelo Código Penal, que determinam através da tipicidade dentro da lei o enquadramento em que o agente deverá ser penalizado. São estas formas de culpa mais comuns no ordenamento jurídico brasileiro, a Culpa em sentido estrito e o Dolo.

Assim traz a legislação sobre as modalidades de culpa, Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. O Código Penal, segundo Brasil (1984, s.p.),

Art. 18 - Diz-se o crime:

Crime doloso

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

Crime culposos

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

Parágrafo único - Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente.

A conduta delituosa de natureza culposa é aquela em que o autor age por negligência, imprudência ou imperícia, são os postulados da inobservância do dever de cuidado ou também chamado de dever de diligência. Já retratou isso Romero (2006, p. 10):

Com efeito, o conceito de dever jurídico de cuidado, ou cuidado objetivo, ou, ainda, dever de diligência finca-se no fato de se exigir que todas as pessoas devam, para uma coexistência pacífica, comportarem-se dentro de certos parâmetros culturais e sociais exigidos e, também, que, ao realizarem ações, empreguem prudência, cautela, apuro e diligência, imprimindo em todas as suas atividades uma direção finalista capaz de impedir a produção de resultados lesivos, com o escopo de evitar que bens jurídicos alheios sofram dano.

Já a conduta delituosa dolosa é aquela em que o agente deseja (tem vontade) e representa para o resultado criminoso. Segundo Romero (2006, p. 7),

Assim, o dolo pressupõe um querer (vontade) e um conhecer (representação). Para que alguém possa querer algo, necessário,

obviamente, que o conheça antes. Não basta, então, apenas que o autor represente um resultado, sendo imprescindível a existência da vontade de realizar uma conduta para produzi-lo (ou assumir e admitir o risco de produzi-lo).

Porém, existe a possibilidade de mais uma forma, que provém um escalonamento intermediário entre a Culpa e o Dolo (no caso do homicídio de trânsito – Dolo indireto eventual ou Dolo eventual) e que se denomina de Culpa Consciente.

Ainda sobre a diferenças de culpabilidade nos casos de homicídio de trânsito aprecia-se, de acordo com Netto (2014, s. p.),

[...] ocorrendo o delito será necessário averiguar se a conduta praticada pelo autor é dolosa ou culposa.

[...] O agente que utiliza do veículo automotor como arma responderá por homicídio como descreve a tipificação do Código Penal, caracterizando a forma dolosa.

[...] Aquele que causa o acidente sem as observâncias do dever de cuidado, responderá pelo delito existente no Código de Trânsito Brasileiro, caracterizando a forma culposa.

Especificamente quando o dolo é eventual, o agente não deseja o resultado previsto, mas assume o risco de produzi-lo. Conforme Netto (2014, s.p.),

Assumir o risco do resultado é o mesmo que tratá-lo com indiferença. Quem está dirigindo o veículo (na maioria das vezes) está certo de que nada ocorrerá, pois, sua vida também está em jogo e por isso não trata a vida com indiferença.

Na modalidade culposa só haverá o delito quando houver resultado não desejado, pois, existindo o desejo, a conduta será dolosa.

Aprofundando em busca do conceito da forma culposa consciente e sua diferenciação, recepciona-se a explicação de Netto (2010, apud Estefan, 2014 s.p.) sobre essas duas espécies de culpa:

a) Culpa inconsciente - Situação em que o resultado é previsível, mas o agente não prevê e pratica a conduta voluntária.

b) Culpa consciente - É aquela em que o agente realiza a previsão, mas confia sinceramente que o resultado não ocorrerá.

Netto (2010, apud Portocarrero, 2014 s.p.) explica que “são admitidas as duas modalidades de culpa: a inconsciente e a consciente”.

Pela natureza comum dos homicídios resultados de verdadeiros acidentes de trânsito, sem intencionalidade do autor, pode-se desenvolver um tipo legal de homicídio ao volante culposo consciente. Traz-se a luz da justiça, lei capaz de oferecer à sociedade a resposta à altura do problema.

O próximo passo para a redução da impunidade verdadeira é aprimorar as formas de busca pela veracidade dos fatos. O desenvolvimento das técnicas e

metodologias em busca de provas periciais podem trazer o hábito do uso mais corriqueiro destas provas para os tribunais.

2.4 A prova pericial em acidentes de trânsito: perícia aplicada pela PRF

O perito vale-se de seus conhecimentos, métodos e ferramentas como um conjunto de instrumentos que compõem a atividade de perícia a fim de demonstrar como ocorreu um evento, elucidando dúvidas que restaram de possíveis testemunhos viciados por erros diversos.

A Perícia pode ser realizada através de laudos ou pareceres.

Segundo Aragão (2016, p.2) a peça do laudo pericial e do parecer técnico são conceituados da seguinte maneira:

O laudo pericial é o documento oficial elaborado por perito oficial ou judicial no atendimento de requisição de autoridade judicial ou judiciária. Sendo subscrito por expert oficial, é meio de prova que desfruta de acentuado grau de credibilidade, gerando presunção de procedência e veracidade quanto aos fatos que descreve e às conclusões que emite, presunção esta que só se desfaz em caso de convincente prova em contrário ou manifesta incongruência interna nos elementos de convicção [...].

O parecer técnico é a resposta por escrito a uma consulta feita por um interessado a um ou mais peritos ou uma instituição tecnocientífica especializada sobre fatos referentes a uma questão a ser esclarecida. Por tratar-se de um exame propriamente dito, direto ou indireto, ou de uma opinião a respeito do valor científico de um trabalho anteriormente produzido, quer seja por peritos oficiais ou não, é um documento particular que é aceito e faz fé, pelo renome, competência e qualidades técnicas e morais de quem o subscreve.

Através dessas duas formas de perícia é possível colaborar com o juiz em seu julgamento, traçando uma relação de nexos entre eventos, comportamento e, inclusive, atribuindo a culpa ao autor ou autores do crime.

O fundamento que dá maior crédito ao agente perito como auxiliar da Justiça, é o mesmo que o rege e homologa suas atividades. O perito de acidentes de trânsito da Polícia Rodoviária Federal é respaldado e orientado pelo Código de Processo Penal (Decreto-Lei nº 3.689/41) e por outros dispositivos, o que confere a ele a posição de assistência ao juiz na esfera criminal. Nota-se esta característica segundo Brasil (1941, s.p.), “Art. 275. O perito, ainda quando não oficial, estará sujeito à disciplina judiciária”.

Sobre a perícia na Polícia Rodoviária Federal podemos verificar que existem vários dispositivos legais que validam o emprego de perícia pelos agentes deste órgão.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) é órgão de segurança pública competente à defesa do Estado e das instituições democráticas, encontrado na Constituição Federal de 1988 em seu art.144, conforme Brasil (1988, s.p.),

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

[...] II - polícia rodoviária federal;

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.

As disposições legais que tratam da perícia voltada aos acidentes de trânsito no âmbito da PRF são originárias do Código de trânsito brasileiro (CTB), que em sua circunscrição de estradas e rodovias federais, baseado no artigo 20 recebe o seguinte dever, segundo Brasil (1997, s.p.), “efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas”.

O Decreto nº 1655/95 reserva-se a tratar com minúcia as atribuições da PRF e assim descreve o dever que essa instituição possui na realização de perícias, conforme Paiva (2015 ,p. 9, apud Brasil, 1995, s.p.):

Art. 1º À Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, no âmbito das rodovias federais, compete:

[...] V- realizar perícias, levantamentos de locais, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;

O ministério da justiça, ao qual pertence a Departamento de Polícia Rodoviária Federal, estabeleceu o regimento interno da PRF e em seu artigo 1º, inciso V, elencando como atribuições da PRF, conforme Paiva (2015, p. 11, apud Brasil, 2007, s.p.):

V – Realizar levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrências, análise do disco diagrama, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei ou regulamentos, imprescindíveis a completa elucidação dos acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias e estradas federais.

E, finalmente, o próprio Departamento de Polícia Rodoviária Federal, através da Instrução Normativa nº 47/14/DG trata da perícia através laudo pericial pela PRF e do Parecer Técnico. Segundo Paiva (2015, p.11, apud Brasil, 2014, s.p.), “A referida IN estabelece em seu art. 3º que são passíveis de perícia os acidentes dos quais resulte vítima fatal e aqueles em que pelo menos um dos veículos envolvidos seja oficial”. Também elucida em seu artigo 2º que Parecer Técnico é, conforme Paiva

(2015, p. 11) “O pronunciamento, por escrito, de uma opinião técnica, emitida por um especialista, sobre uma determinada situação que exija conhecimentos específicos, sendo este produzido sob uma solicitação específica”.

Para a realização das perícias é necessário que o perito cumpra as demandas legais que se encontram no art. 159 do Código Processual Penal (CPP) exigindo que, segundo Paiva (2015, p. 16) “o exame de corpo de delito e outras perícias serão realizados por perito oficial, portador de diploma de curso superior”.

Do Policial Rodoviário Federal é exigido através da IN 47/2014/DG, que possua diploma de curso de nível superior e a formação em perícia em acidentes de trânsito para o cumprimento das formalidades do art. 159 do CPP.

Como regramento interno, ao agente da PRF perito exige-se, IN 47/2014/DG, conforme Brasil (2014, s.p.):

Art. 5º. A elaboração, emissão e revisão do Laudo Pericial somente poderá ser realizada por policial rodoviário federal aprovado em curso de perícia em acidente de trânsito organizado pela Coordenação de Ensino – COEN/PRF.
Parágrafo único: O Laudo Pericial será firmado por pelo menos 02 (dois) policiais, sendo o primeiro o autor do laudo (aquele que compareceu ao local do acidente e efetuou os levantamentos), e o segundo, o revisor (encarregado de analisar e revisar).

No que se refere ao pericista a IN 47, é um pouco mais flexível e assim descreve, conforme Brasil (2014, s.p.):

Art. 6º. O Parecer Técnico será confeccionado, preferencialmente, por policial rodoviário federal aprovado em curso de perícia em acidente de trânsito organizado pela COEN/PRF.
Parágrafo único. Caso não seja possível atenderá condição estabelecida no caput, o Parecer Técnico poderá ser confeccionado por policiais que possuam conhecimento técnico-científico, validado pela COEN, na área de questionamento.

Quanto aos prazos para a conclusão de uma perícia o CPP fixou, no art. 160 o prazo de dez dias, podendo este prazo ser prorrogado, em casos excepcionais, a requerimento dos peritos.

2.4.1 A perícia como ferramenta técnica para acidentes de trânsito

A perícia em acidentes de trânsito é ferramenta de alto rigor técnico. Através da coleta de vestígios e análise destes até se tornarem evidências de um corpo de delito possui a capacidade reprodutiva dos eventos, permitindo simular e reconstituir com precisão satisfatória o que ocorreu no acidente e determinar as causas deste. Outra questão importante que é desmistificada através da perícia é a previsibilidade

do evento, um assunto essencial para que se defina se o condutor suspeito por gerar o acidente é de fato culpado e se for, qual o seu grau de contribuição para o resultado.

A perícia é baseada em princípios científicos e, portanto, exclui os vícios e interesses que podem sobrestar em testemunhos de pessoas.

Existem cinco princípios básicos de perícia que não devem faltar para a confecção de um laudo ou parecer de acidente de trânsito bem elaborado. São estes princípios: o princípio da observação, o princípio da análise, o princípio da interpretação, o princípio da descrição e o princípio da documentação.

De acordo com Negrini e Kleinubing (apud Locard, 2012, p. 2), “o princípio da observação, guardadas as devidas limitações técnicas, metodológicas e de equipamentos, deve buscar vestígios no local do acidente para a apreciação do perito. Todo contato deixa uma marca”.

O princípio da análise traz metodologia capaz de gerar hipóteses coerentes que fundamentam uma teoria para o evento criminoso. Segundo Negrini e Kleinubing (2012, p. 3) “Analisar é decompor os diversos passos da investigação científica em seus elementos constituintes, de maneira ordenada e sequencial”.

O princípio da interpretação é baseado na distinção que cada objeto possui, sendo individualmente peculiar e representando fonte de informação sobre o evento. Não obstante, Araújo et al (2015, p. 32) “Intepretar é relacionar os vestígios entre si, identificando-os e buscando as relações entre eles, com base na análise de sua origem”.

O princípio da descrição refere-se à necessidade de exames periciais apresentarem detalhamento redigido de forma clara para oferecer a possibilidade da refutabilidade em uma contestação. Este exame pericial será bem logrado, se apesar de ser expedido contraditório, ainda assim o resultado é o mesmo, inclusive independente do tempo em que se faça esta contradição, isto é, quando bem descrito e elaborado, os exames devem ser perenes em seus resultados. Conforme Negrini e Kleinubing (2012, p. 4) “O resultado de um exame pericial é constante com relação ao tempo e deve ser exposto em linguagem ética e juridicamente perfeita”.

Finalmente, o princípio da Documentação retrata que, segundo Negrini e Kleinubing (2012, p. 5) “Toda amostra deve ser documentada, desde seu nascimento no local de crime até sua análise e descrição final, de forma a se estabelecer um histórico completo e fiel de sua origem”. A importância deste princípio é a garantia de inviolabilidade destas amostras trazendo registros fidedignos que auxiliem na busca

da veracidade dos fatos.

A base de uma perícia de trânsito composta com perfeição está enraizada nesses princípios de criminalística. O emprego de metodologia científica torna a perícia uma ciência forense.

No contexto dos acidentes de trânsito, a perícia preocupa-se com as interações veiculares, os aspectos viários-ambientais, humanos, das dinâmicas dos movimentos, da física aplicada. Enfim, de uma visão ampla e sistêmica que oferece para o julgador de uma ação judicial o retrato da ocorrência fielmente.

2.5 Legalidade: Reserva legal e Taxatividade máxima

Muitos são os iluministas e outros pensadores que se filiam a ideia de que deve existir a submissão do Juiz a lei, e somente esta pode declarar o que é considerável antijurídico e a sanção respectiva. O doutrinador mais relevante no assunto trata desta condição quando diz Beccaria (2016, s.p.), “Só as leis podem decretar as penas para os delitos. Esta autoridade não pode residir se não no legislador, que representa toda a sociedade organizada por um contrato social”.

Esses axiomas deram origem ao princípio moderno da legalidade (também composto por mais três partes: reserva legal, taxatividade e irretroatividade) e que existe como cláusula pétrea em muitas Constituições de países mundo afora. “*Nullum crime nulla poena, sine previa lege*”, traduzindo: não há crime nem pena sem lei anterior que os defina. Esta frase, notória no âmbito do Direito, atribuída à Ludwig Anselm von Feuerbach, firma o compromisso irretroatável dos cidadãos serem regidos por normas expressas, afastando dúvidas sobre a condição de condutas consideradas repreensíveis e conferindo isonomia no trato dos administrados, assim como, celeridade no processamento dos agentes criminosos, tendo em vista que, identificado o autor, sua conduta, sua culpabilidade e sendo todos estes elementos expressamente (por lei) antijurídicos e típicos, basta conferir ao autor a possibilidade de apresentar sua defesa para que o mesmo receba sentença com a imputação da devida cominação legal ou a sua absolvição, sem delongas.

Não obstante, ainda sobre a legalidade em uma perspectiva genérica, instrui Maracajá (2014, apud Batista, 2001, p.67):

O princípio da legalidade, base estrutural do próprio estado de direito, é também a pedra angular de todo direito penal que aspire à segurança jurídica, compreendida por Roxin não apenas na acepção da “previsibilidade da

intervenção do poder punitivo do estado”, mas também, conforme Zaffaroni na perspectiva subjetiva do “sentimento de segurança jurídica”. Além de assegurar prévio conhecimento dos crimes e das penas, o princípio garante que o cidadão não será submetido à coerção distinta daquela predisposta na lei. Está o princípio da legalidade inscrito na declaração Universal dos Direitos do Homem e na Convenção Americana sobre Direitos Humanos.

No âmbito brasileiro a nossa Constituição Federal acolheu o tema como descreve em seu artigo 5º, inciso II, conforme Brasil (1988, s.p.): “II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”.

O princípio da irretroatividade preconiza que são alcançados pela lei, dentro do critério tempo, apenas as ações ou omissões determinadas na lei a partir da sua implementação. É um critério de complementação lógica pois não se poderia cobrar dos cidadãos conduta anterior ao nascimento da lei.

O princípio da Legalidade é formado por três partes, sendo as duas partes mais íntimas, por sua natureza, que são o princípio da reserva legal e o da taxatividade. Objetivando o foco sobre os postulados da reserva legal e da taxatividade, em prol da observação destes como estrutura jurídica potencialmente capaz de trazer eficácia e eficiência no processamento de autores do homicídio de trânsito e preservando a segurança jurídica, atenta-se à lição sobre a importância da reserva legal do professor Luisi (2003, p. 21):

[...] O postulado da Reserva Legal é um patrimônio comum da legislação penal dos povos civilizados, estando, inclusive presentes em textos legais internacionais mais importantes do nosso tempo. Basta lembrar o que dispõe o artigo II, 2 da Declaração Universal dos Direitos do Homem aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas de 10 de dezembro de 1948: “ninguém será condenado por atos ou omissões que no momento em que se cometerem não forem crimes segundo o direito nacional ou internacional. Tão pouco se imporá pena mais grave que a aplicável no momento da comissão do delito.

Outro postulado do princípio da Legalidade é a Taxatividade ou determinação taxativa. Este consiste na habilidade do legislador de inserir na estrutura da norma expressa a descrição de forma clara e inequívoca o que se pretende censurar com a norma, seja uma ação ou omissão, ofertando aos destinatários linguagem compreensível, desprovida de ambiguidades e, tudo isso, voltado a uma única interpretação comum a todos, o que entrega uma mensagem natural e de simples compreensão do que a lei pretende com o seu vigor.

No que se refere ao crime de homicídio ao volante existe um problema que cresce na atualidade que diz respeito ao crivo que tem levado condutores homicidas ao volante à serem julgados e penalizados fora do contexto típico do crime de trânsito

e na seara do crime penal, de caráter doloso. Essa confusão e a busca por uma penalização mais severa do autor deste tipo de crime tem levado o mesmo a júri popular. Paradoxalmente, quando em júri popular este autor pode responder e recorrer à sentença desfavorável em liberdade. Existem casos com décadas procrastinados à justiça brasileira.

3 RESULTADOS DE PESQUISA

3.1 Entraves jurídicos sobre o tema e soluções sugeridas apontadas

Destacado por vários autores, hodiernamente apontam-se os mais diversos problemas referente ao tema. Referenciando as palavras de Batista, no qual trouxe os ensinamentos do professor Zafaroni, para resolver o problema da impunidade em acidentes de trânsito com mortes: deve-se observar o princípio da legalidade ante a uma interpretação extensiva da norma penal. Pois, segundo o alusivo professor, adentramos em um campo obscuro onde decisões judiciais equivocadas e midiáticas, que maculam o ordenamento gerando a insegurança jurídica. Sendo os meios aplicados isoladamente, podem não surtir efeito amplo e suficiente para a resolução do problema. Contudo, as propostas executadas concomitantemente, podem minimizar a impunidade.

3.1.1 Apontamentos para mudanças na legislação criminal do homicídio de trânsito

Apontado por diversos doutrinadores e estudiosos do tema como forma de atingir os anseios da sociedade, surge a ideia de inovar a legislação com a criação de um tipo penal específico que encerre de uma vez por todas a lacuna legal existente. Vale destacar que se o crime de homicídio de trânsito em sua natureza é essencialmente ligado a uma conduta do tipo culposa, porém considerando que existem graus diferenciados de comportamento e manobras no trânsito que podem promover o resultado morte e que alguns desses comportamentos se aproximam mais da intencionalidade ou da previsibilidade do resultado, fica certo de que é proporcional que exista uma legislação que penalize mais a conduta intencional e o resultado previsível, do que uma conduta tipicamente culposa.

Como destacado anteriormente por Batista a legislação tornou-se omissa por conta de uma ausência legal, uma norma específica para o homicídio de trânsito que é praticado sob a ótica de uma tipicidade que contemplasse a culpa consciente. A

resposta de uma criação de lei, que segundo o entendimento de estudiosos do tema, urge a criação da *novatio legis* posicionada dentro do CTB, sobre homicídio de trânsito culposo consciente. Sendo apontado por seus defensores como forma de graduar o crime e vinculá-lo o fato à legalidade, o que afasta influências externas ao julgamento, facilitando a identificação da conduta, imputando pena maior ao autor do que a culpa *stricto sensu* e praticamente afastando o dolo eventual deste tipo de crime de trânsito.

Por conta da legislação em vigor, negligente nessa conduta mais grave, o professor Zafaroni, como anteriormente mencionado por Batista destaca uma vulgarização no emprego inadequado da norma penal. No caso em tela do emprego do crime de dolo eventual para os homicídios de trânsito. Pois, acontece que o dolo eventual é caso de exceção e o julgamento em face de um dolo eventual exige como rito especial, a do tribunal do júri, podendo o réu responder em liberdade. Situação que traz à ideia de impunidade, pelo tempo de demora para a realização de um júri popular e a demanda de pessoas envolvidas. Como preconiza o Código de Processo Penal – CPP (Decreto-Lei 3689, 1941, s.p):

Art. 425. Anualmente, serão alistados pelo presidente do Tribunal do Júri de 800 (oitocentos) a 1.500 (um mil e quinhentos) jurados nas comarcas de mais de 1.000.000 (um milhão) de habitantes, de 300 (trezentos) a 700 (setecentos) nas comarcas de mais de 100.000 (cem mil) habitantes e de 80 (oitenta) a 400 (quatrocentos) nas comarcas de menor população. [...]

O Tribunal do Júri possui um rito peculiar no qual quem julga é a sociedade transvertida em jurados que são escolhidos nas camadas sociais. Sendo um processo caro e talvez promova a sensação de impunidade, no caso deste julgamento se estender por muito tempo.

A resposta pode ser a criação do tipo legal: Praticar homicídio culposo consciente na direção de veículo automotor. A pena apontada pelos *expertis* deve ser maior do que o Art.302 do Código de Trânsito Brasileiro e menor do que o Art. 121 do Código Penal de forma a contemplar o princípio da proporcionalidade.

3.1.2 Emprego da perícia de acidentes de trânsito da PRF como assistência ao judiciário

Diante das mais variadas atribuições conferidas a um juiz de Direito e da peculiaridade de cada caso e das complexidades distintas, o magistrado para formar sua convicção e proferir a sentença que mais contemple a satisfação pretendida as

quais por mérito de estudo e muito sacrifício pessoal tem uma das maiores responsabilidades conferidas a um ser humano, a de decidir sobre a vida de outros seres humanos.

A promoção desta Justiça a qual cabe ao Juiz, seria muito eficaz se fosse compartilhado o peso desta responsabilidade a outros promotores de justiça. Surgindo como opção o perito Agente da PRF, na figura de um assistente do Juiz para a resolução deste grave problema social, a impunidade nos homicídios de trânsito, como já elencado pelo ordenamento da PRF.

Se a ferramenta de perícia é apta, técnica, científica e formadora de provas que conduzam a elucidação de fatos, das condutas, dos autores, das vítimas etc., então que seja empregada cada vez mais para colaborar com a Justiça e afastar a impunidade e o conflito social, seja este real ou criado por forças escusas.

3.1.3 Cumprimento do princípio da Legalidade

A legalidade e seus postulados foram desenvolvidas e absorvidas por quase todos os povos civilizados do mundo. A nossa Constituição Federal acolheu este princípio por ser a garantia da segurança jurídica e neste trabalho propõe-se que se utilize este princípio de forma inédita, a qual agilize os processos relacionados aos homicídios de trânsito, imputando o crime e a sanção para o réu assim que determinado pela perícia ou testemunhas as condições do crime.

Se a lei é satisfatória e apresenta a tipicidade para todos os casos de homicídios de trânsito; se a perícia atribui o autor e sua conduta ou, na falta de conclusão pericial, as testemunhas auxiliem e esclareçam o ocorrido; basta o gesto quase mecanicista de se observar o tipo legal e sentenciar o autor do crime. Não se esquecendo, que esta visão mecanicista não afronte o direito ao contraditório e ampla defesa, que podem refutar testemunhas ou a perícia por erros, vícios e outros prejuízos. *In dubio pro reo* ainda é pilar do Direito Penal brasileiro e deve ser respeitado.

Com o cumprimento da legalidade, o tempo do julgamento resta menor e a pena resta certa. As partes são respeitadas e novamente se afasta a impunidade.

4 CONCLUSÕES

Algumas conclusões foram alcançadas através de conhecimentos previamente gerados por autores respaldados por sua formação e experiência e com o intuito de propor com credibilidade soluções na redução da impunidade e esclarecer como esta mazela atenta a sociedade fundamentalmente no que se refere ao crime de homicídio praticado ao volante de um veículo automotor em trânsito.

A impunidade, a sensação de impunidade pela demora da prestação jurisdicional, e as dificuldades impostas pela legislação nos acidentes com vítimas fatais são problemas notórios da sociedade, com ampla divulgação em mídia, de destaque para autores renomados e também de consenso dos operadores do Direito. Contudo, são poucas as referências bibliográficas de fontes confiáveis que falem da impunidade em acidentes de trânsito. Além disso, é desafiador obter dados sobre os processos relacionados aos acidentes de trânsito com óbitos. O que limita o escopo da pesquisa também às fontes de informações e procedimentos técnicos de origem bibliográfica e até de fontes secundárias.

Após contato, tanto o Tribunal de Justiça Catarinense quanto o Conselho Nacional de Justiça, afirmaram não possuírem dados sobre o tema ou que são muito falhos. Nem dados sobre o tempo dos processos, nem sobre o número de condenações, nem sobre o tipo de condenação, etc. Resta assim propor algumas hipóteses, sendo estas:

Se parte do problema pode estar na falta ou deficiência da legislação que existe na atualidade, então a primeira hipótese é de que se deve alterar e/ou complementar a legislação vigente, especialmente para casos omissos.

Outra hipótese de aspecto da ciência do Direito é de que se os julgadores se limitarem ao enquadramento dos autores de homicídio de trânsito, nos tipos legais respectivos à sua conduta no delito, dentro do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) buscando apreciar a reserva legal e a taxatividade máxima, como preconiza o Direito positivista, o julgamento poderia ser mais eficiente.

E por último, a hipótese de que na fase prévia ao julgamento, a perícia pode ser o instrumento científico capaz de trazer a assistência ao Juiz para os esclarecimentos sobre o evento de acidente de trânsito com óbito.

Desta maneira, existem algumas soluções plausíveis que são frutos da apreciação dos autores que embasaram as ideias deste estudo.

São aspectos conclusivos:

Primeiramente, destaca-se que frente às dificuldades que geram obstáculos e, portanto, a inviabilidade ou demora na identificação do autor do crime, assim como, na demora no processamento deste autor, a forma encontrada para se combater o problema é a utilização da perícia como um elemento de prova útil e puro que assiste o Juiz em sua convicção em um julgamento.

Em outro plano, o da legislação, criar um tipo leal para o homicídio ao volante culposo consciente, encerra com a indeterminação sobre casos em que existam elementos maiores do que a *culpa stricto sensu*, porém não conforme com o crime da forma dolosa (mesmo que no subtipo: eventual).

Complementar a legislação conclui-se que a determinação máxima e os postulados da legalidade, além de serem de apreciação inexorável nos julgamentos, deve trazer a rapidez necessária para o processamento do autor do crime e para seu sentenciamento.

Vale ressaltar também que imputar a pena ao tipo legal preciso objetiva eliminar obstáculos, reduzir prazos e firmar acordo justo no contrato que toda a sociedade firma através das leis, reduzindo os sentimentos interligados à sensação de impunidade, assim como, punindo o culpado.

Deve a sociedade se contentar com a ideia de que: ao invés de uma pena desproporcionalmente elevada a um autor, e que na prática apenas atinge poucos autores, em manobras que demoram décadas para acontecer, que se busque a lei e sua justiça desprovida de emoção, mais eficaz e eficiente, objetivando como meta, trazer todos os autores de crime de trânsito à penalização isonômica a cada tipicidade e sem exceções. Lembrando que o cidadão pode compreender que sob a ótica cega da justiça, um dia este pode ser a vítima, mas também em outra oportunidade, pode ser este o autor.

Não se deve tratar a impunidade levemente como um problema estatal, de um Estado que deve fiscalizar e punir com excelência, embora isto também seja muito importante. O problema da impunidade relacionada aos acidentes de trânsito é cultural. Se os acidentes de trânsito com óbitos são um fenômeno mundial, por outro lado, a impunidade daqueles culpados por darem causa ao homicídio ao volante de um veículo automotor, são um problema de educação, de responsabilidade, de culto ao coletivo, à honra e a coisa justa, e outros valores que, em sua ausência, só promovem a injustiça. Nesta ordem, verificamos similaridades na busca de um trânsito

justo e ordenado, de uma sociedade cidadã. Deseja-se, por fim, que os ensinamentos e repercussões do trânsito contaminem positivamente à sociedade para melhorar o convívio coletivo.

4.1 Recomendações para trabalhos futuros

Em leitura de vários autores na busca de explicar o fenômeno da impunidade, dos problemas do trânsito, do nível de consciência dos condutores que se envolvem nos acidentes e sua conduta, na possível solução para redução dos acidentes e, por consequência, das mortes no trânsito, acredito em alguns trabalhos que seriam de grande valor para a reflexão e desenvolvimento de conhecimento aplicável para o desafio do trânsito brasileiro e mundial.

Apresentamos alguns desses temas a seguir:

A pesquisa para a criação de um modelo de formulário ou questionário que identifique o condutor propenso a se envolver em acidentes graves. Destaco que este desafio já foi recepcionado pelas autoras de um trabalho científico de psicologia, porém sem resultados determinantes, mas muito interessante, denominado: “Desempenho em Inteligência, Atenção Concentrada e Personalidade de Diferentes Grupos de Motoristas”, as autoras são Tatiana de Cássia Nakano e Maria Helena de Lemos Sampaio e pode ser encontrado nas referências.

Uma outra pesquisa desenvolvida na área da psicologia, para se criar uma avaliação psicológica e traçar o perfil do bom condutor e do mau condutor é: “Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas”. As autoras Jocemara Ferreira Mognon e Acácia Aparecida Angeli dos Santos, apresentaram resultados interessantes e aparentemente falta pouco para cruzar dados de pesquisas como essa e aplicar na concessão de carteiras de habilitação de cada categoria dentro dos Departamentos de Trânsito e, quem sabe um dia, restringir na origem os condutores que não podem dirigir de forma alguma e aqueles que só podem dirigir certos tipos de veículos ou em condições bem específicas. Esta pesquisa também pode ser encontrada nas referências.

Finalmente, sugiro trabalhos na área da educação para o trânsito de todas as idades. Trabalhos sérios embasados em pesquisa científica de campo, através da criação de dados estatísticos, de temas selecionados, com questionários completos e que visem mudar a longo prazo o “jeitinho do brasileiro”. Acredito que educação para

a cidadania e não apenas para o círculo familiar engrandece nossas crianças e os torna cidadãos que entendem sua importância nesta entidade que chamamos de nação. Que a contaminação pelo respeito e ordem no trânsito atinja muitos outros ramos do cotidiano das pessoas. Sem logro de vantagens indevidas ou de irresponsabilidade.

REFERÊNCIAS

ANNONI, Danielli. **O Direito humano de acesso justiça em um prazo razoável**. 346 f. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724**: informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2011.

ARAÚJO, Adriano Xavier; SENA, André de Vasconcelos; JESUS, Gabriel Melo; ZANCAN, João Maurício; NASCIMENTO, Valdeci Alves do. **Levantamento de Local de Acidente de Trânsito** – Módulo I. 1.ed. Florianópolis: IFSC, 2015.

BATISTA, Nilo. **Introdução Crítica ao Direito Penal Brasileiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2001.

BECCARIA, Cesare, 1738-1794. **Dos Delitos e das penas**; tradução Paulo M.Oliveira. – [Ed.Especial] – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2016.

BRASIL. Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984. **Diário oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>, Acesso em 14/02/2017

_____. Decreto-Lei Nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. **Diário oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3689.htm>, Acesso em 20/02/17

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>, Acesso em 20/02/2017

_____. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Diário oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>, Acesso em 25/01/2017

_____. Decreto-Lei Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. **Diário oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm, Acesso em 25/01/2017

_____. Polícia Rodoviária Federal. **Instrução Normativa 47.Boletim de Serviço nº73**, de 10/10/2014.

COLHADO, Junyor Gomes. **Conceito de crime no Direito Penal brasileiro**. 2015. Disponível em < <https://jus.com.br/artigos/47517/conceito-de-crime-no-direito-penal-brasileiro>>, Acesso em 14/05/2017

CRUZ, Levy. **Impunidade na sociedade brasileira**: Algumas idéias para o seu estudo. Disponível em <<https://periodicos.fundaj.gov.br/TPD/article/download/945/666>>, Acesso em 27/04/2017

DEARO, Guilherme. **Os 20 países com mais mortes no trânsito e os 20 com menos**. Revista Exame. 22/05/2014. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/mundo/os-20-paises-com-mais-mortes-no-transito-e-os-20-com-menos>>. Acesso em 11/02/2017

ROMERO, Diego. **A repercussão social e midiática do homicídio de trânsito e a dicotomia dolo eventual e culpa consciente**. Jusvigilantibus, Vitória, Espírito Santo Brasil, 2006. Disponível em <<http://sisnet.aduaneiras.com.br/lex/doutrinas/arquivos/homicidio.pdf>>, Acesso em 10/12/2016

ESTEFAN, André. **Direito penal esquematizado**. Parte geral, Saraiva, 2012.

LUIZI, Luiz. **Os princípios constitucionais penais**. Sergio Antonio Fabris Editor, 2003.

MARACAJÁ, Luciano de Almeida. **Princípio da legalidade penal**: postulados. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 19, n. 3858, 23 jan. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/26482>>, Acesso em: 13 fev. 2017.

MOGNON, Jocemara Ferreira e SANTOS, Acácia Aparecida Angeli dos. **Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas**, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/pusf/v19n3/09.pdf>>, Acesso em 18/12/2016

NAKANO, Tatiana de Cássia e SAMPAIO, Maria Helena de Lemos. **Desempenho em Inteligência, Atenção Concentrada e Personalidade de Diferentes Grupos de Motoristas**, 2016. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/pusf/v21n1/2175-3563-pusf-21-01-00147.pdf>>, Acesso em 18/12/2016

NEGRINI NETO, Osvaldo; KLEINÜBING, Rodrigo. **Dinâmica de Acidentes de Trânsito**: análises, reconstruções e prevenção. 4.ed. Campinas: Millenium, 2012.

NETTO, Santos Fiorini. **Homicídio culposo no trânsito. Dolo eventual ou culpa consciente** - qual a solução? Disponível em <<https://jus.com.br/artigos/27270/homicidio-culposo-no-transito>>. Acesso em 01/03/2017.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Países de renda média, como o Brasil, respondem por 80% das mortes no trânsito no mundo**, 2013. Disponível em: <http://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=3176:países-renda-media-brasil-respondem-80percent-mortes-no-transito-no-mundo-&Itemid=839> Acesso em 11/02/2017. Publicado em 18/03/2013.

PAIVA, Letícia Oliveira. **Legislação aplicada à perícia**. Florianópolis: Publicações do IFSC, 2015. 54 p.

PORTOCARRERO, Cláudia Barros. **Legislação especial para concursos**. Niterói, RJ: Impetus, 2010.

RUSSO, Maurício Bastos. **Violência no trânsito" À Moda Brasileira": insegurança, letalidade e impunidade**. 2012. Tese de Doutorado. <www.teses.ufc.br>, Acesso em 27/04/2017

SOUZA, Maria de Fátima Marinho et. Al. **Análise descritiva e de tendência de acidentes de transporte terrestre para políticas sociais no Brasil**, 2007.

Disponível em:

<http://scielo.iec.pa.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742007000100004>, Acesso em 14/02/2017

TASSE, Adel El. **O que é impunidade**. Curitiba: Juruá, 2008.

VILELA, Marli Ferreira. **A punibilidade dos autores de crimes de trânsito - uma abordagem no Município de Anápolis**. IN: Brasil Escola. Disponível em: <<http://www.monografias.brasilecola.com/imprimir/380>>. Acesso em 09/02/2017