

Crimes de trânsito: A aplicação das penas de lesão corporal dolosa e culposa na direção de veículo automotor.

Silvio Nazareno de Moraes¹

Marilene Sousa Pantoja²

RESUMO

O presente artigo aborda sobre os crimes de trânsito, especificamente sobre o crime de lesão corporal na direção de veículo automotor. Aborda-se desde a origem contexto do Código de Trânsito Brasileiro, passando pela conceituação do crime de lesão corporal e distinção da aplicação de suas penas, até finalizar com o aspecto sociológico do trânsito brasileiro. A lesão corporal dolosa ocorre quando o condutor tem a intenção de causar danos físicos a outra pessoa. Já a lesão corporal culposa, ocorre quando não há intenção de causar danos, mas o condutor age de forma negligente, imprudente ou imperita, causando lesões a outra pessoa. Trata-se de uma questão de grande importância na sociedade, pois coloca em risco a vida e a integridade física dos indivíduos. Busca-se analisar se as penas de lesão corporal dolosa e culposa nos crimes de trânsito são objeto de controvérsia no Direito Penal Brasileiro, porque a pena imposta possui diferença a depender do caso concreto. O Código Penal não trata, de forma especial, da lesão dolosa no trânsito, e o CTB trata somente sobre a lesão corporal culposa. Pretende-se com este trabalho analisar se há a existência de desproporcionalidade nas penas previstas nas duas espécies distintas de lesão corporal, a culposa e a dolosa.

¹Acadêmico do Curso de Bacharel em Direito, da Universidade da Amazônia - UNAMA.

²Professora Mestra do Curso de Direito da Universidade da Amazônia - UNAMA.

ABSTRACT

This article deals with traffic crimes, specifically the crime of bodily injury while driving a motor vehicle. It covers everything from the origin and context of the Brazilian Traffic Code, through the conceptualization of the crime of bodily injury and the distinction between the application of its penalties, to the sociological aspects of Brazilian traffic. Willful bodily injury occurs when the driver intends to cause physical harm to another person. Culpable bodily injury, on the other hand, occurs when there is no intention to cause harm, but the driver acts negligently, recklessly or imperfectly, causing injury to another person. This is an issue of great importance in society, as it puts the lives and physical integrity of individuals at risk. The aim is to analyze whether the penalties for intentional and culpable bodily injury in traffic crimes are the subject of controversy in Brazilian criminal law, because the penalty imposed differs depending on the specific case. The Penal Code does not deal specifically with intentional injury in traffic, and the CTB only deals with culpable bodily injury. The aim of this paper is to analyze whether there is any disproportionality in the penalties for the two different types of bodily injury, culpable and intentional.

1. INTRODUÇÃO

No Brasil, os crimes de trânsito são tipificados pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e abrangem uma série de infrações graves que resultam em danos físicos, lesões ou até mesmo a morte de pessoas. O CTB, conceitua crimes de trânsito como aqueles cometidos na direção de veículos automotores. Em relação à sanção nos crimes de trânsito, a Parte Geral do Código Penal, prevê diversas regras aplicáveis aos crimes de trânsito no Brasil, cuja compreensão é primordial para a adequação da sanção penal, tais como as diferenciações entre crime doloso e culposo, por outro lado, o CTB traz regras específicas para delitos como, por exemplo, homicídio, embriaguez ao volante e lesão corporal no trânsito, que é o tema deste artigo. Busca-se demonstrar o contexto de criação do CTB e como as penas de lesão corporal dolosa e culposa nos crimes de trânsito são objeto de controvérsia no Direito Penal Brasileiro, porque a pena imposta possui diferença a depender do caso concreto. Pretende-se responder a seguinte problemática de pesquisa: Quais os critérios adotados pelo legislador ao apenar os crimes de lesão corporal no Código Penal, com pena mais branda que o tipo previsto na lei de trânsito? Afinal, o Código Penal possui concordância com o Código de Trânsito Brasileiro nas penas de lesão corporal no trânsito? As penas de lesão corporal dolosa e culposa no trânsito são aplicadas de forma proporcional? São alguns dos questionamentos que se pretende responder.

No que concerne à dimensão pessoal, o tema deste trabalho é muito atual e interessante a ser estudado e pesquisado, pois é uma provocação em busca da elevação na qualidade social e na valorização da dignidade da pessoa humana, especialmente pela importância do CTB na preservação da vida e do meio ambiente e no combate à criminalidade, que resultaram na criação de uma normatização específica para os crimes de trânsito. Além disso, o trabalho ora apresentado tem grande relevância jurídica, pois percebe-se que o contexto de inclusão dos crimes de trânsito no CTB foi direcionado para a preservação da vida e do meio ambiente, diante da elevada criminalidade que ocorreu no Brasil, após a criação do automóvel.

No entanto, há divergência sobre as penas de lesão corporal dolosa e lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Isso porque, a lesão corporal, é tratada como duas espécies distintas, uma delas sobre a forma dolosa e culposa genérica prevista no Código Penal (art 129, caput e 129, § 6º) e a outra como lesão corporal culposa específica do CTB (art 303), o que acarreta uma diferenciação na aplicação da pena nesse crime de trânsito. Referente à dimensão social, é de grande importância o estudo do tema para uma melhor percepção da diferença doutrinária sobre a pena da lesão corporal, que proporciona debates tanto no âmbito do Direito Penal, quanto do Direito Processual Penal e especialmente no Direito de Trânsito brasileiro, considerando que entender o contexto de criação do CTB é fundamental para a análise dos crimes de trânsito no Brasil, por repercutir nas alterações legislativas que impactam a defesa da vida, em todas as suas formas.

Utiliza-se a pesquisa bibliográfica e documental por meio de artigos científicos, internet, livros, que visa a análise sobre o contexto histórico do CTB e sua repercussão na inclusão dos crimes de trânsito, especificamente sobre o delito de lesão corporal no trânsito, que consiste na exposição do pensamento de autores que escreveram sobre o tema escolhido. Na pesquisa bibliográfica, utiliza-se como referencial teórico os autores que trazem contribuições da doutrina criminal e da doutrina de trânsito para embasar o assunto em questão, tais como, Honorato, que trata sobre o CTB e suas repercussões sobre os crimes de trânsito no Brasil, e Cezar Roberto Bitencourt que trata sobre o crime de lesão corporal e seus desdobramentos, sendo os dois principais doutrinadores utilizados neste estudo. No primeiro capítulo aborda-se o crime de

trânsito no Brasil no contexto da criação do Código de Trânsito Brasileiro. O segundo capítulo trata sobre o crime de lesão corporal no CTB e no Código Penal brasileiro. E no terceiro capítulo apresenta-se a distinção entre a aplicação da pena de lesão corporal culposa no CTB e da lesão corporal dolosa no Código Penal brasileiro, encerrando-se com uma breve abordagem sociológica do trânsito. Trata-se de uma pesquisa de natureza qualitativa, considerando que o enfoque se baseia em uma realidade que não pode ser quantificada, pois trabalha com o universo de significados do contexto do trânsito no Brasil e as suas repercussões no âmbito criminal do delito de lesão corporal. 7

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 OS CRIMES DE TRÂNSITO NO BRASIL NO CONTEXTO DA CRIAÇÃO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

Na Era Moderna, o fenômeno trânsito, especialmente ocorrido na Europa, foi influenciado pela Revolução Industrial (1760-1830), que ocasionou um profundo processo de industrialização, com a urbanização rápida e intensa das cidades, avanço das regiões industriais sobre as rurais, incremento do comércio interno e internacional, aperfeiçoamento dos meios de transporte e crescimento demográfico.

Há de se perceber a necessidade de regras claras sobre o trânsito, nesse período, em que predominavam os transportes de carroças, carruagens, cavalos, bicicletas e pedestres, de forma desordenada, até a chegada do motor à combustão interna e a fabricação do automóvel, que surgiu no final de 1800, que demandou a construção de boas estradas e o surgimento da legislação de trânsito. Segundo Honorato (2004), uma das primeiras legislações da Era Moderna, a reger a legislação das vias terrestres, surgiu na Inglaterra, um país do Sistema Common Law, cujo Direito possui caráter jurisprudencial. Consta que, "A lei de Estrada, de 1835, estabelecia que carruagens e animais deveriam se manter à esquerda da estrada, junto à margem. Surgem assim, os primeiros Códigos de Trânsito da Europa, tais como o Código de Trânsito da Espanha e de Portugal: O primeiro Código de Trânsito da Espanha, assim considerado por reunir normas gerais para regular exclusivamente o fenômeno trânsito, data de 17 de dezembro de 1900, e seu regulamento de 1918. A unificação do Código e do Regulamento somente ocorreu em 1934, com a publicação do Código de La Circulación. Em Portugal, o primeiro Código da Estrada (CE) data de 1930; seguido de outro de 1954 (Dec. Lei n. 39.672), já alterado em 1970. A atual legislação de trânsito portuguesa é composta pelo Dec. Lei n. 114/94 (alterado pelo Dec. Lei n. 2/98) e por alguns regulamentos de âmbito nacional ou local (HONORATO, 2004).

Nesse contexto, o processo de integração regional iniciado na Europa projetou os próximos esforços legislativos nos países das Américas. Ocorre que, no Brasil, no século XVIII, antes da chegada da família real predominava o transporte terrestre a pé. Posteriormente, outros meios de transporte foram introduzidos, mas até a metade do século XIX, as condições das estradas eram precárias, e a precariedade dos caminhos levou o Governo Central a editar a Lei Geral de 29 de agosto de 1828 que disciplinava a competência dos Governos Imperial, Provincial e Municipal na execução e conservação das obras públicas.

A partir de 27 de maio de 1853, foram assinados pelo Imperador D. Pedro II, os primeiros dispositivos de trânsito no país, quando aprovou as "Posturas da Câmara Municipal da Corte" sobre carros, seges, e outros veículos de transporte. E fundou a Inspetoria de Veículos do Brasil, que foi transformada em Serviço de Trânsito do

Estado da Guanabara, originando os órgãos de Administração pública de trânsito no país (BASSA apud HONORATO, 2004). Já no século XX, surgiram os primeiros carros importados, datados de 1897 no Rio de Janeiro, demonstrando que a Revolução Automobilística ocorrida mundialmente também foi sentida no Brasil (HONORATO, 2004, p.22).

Com o crescimento dos centros urbanos e o aumento da circulação de automóveis, houve a necessidade da criação de leis que organizassem a vida urbana e as diferentes situações decorrentes da utilização de veículos automotores e da intensificação do trânsito nas cidades brasileiras. Nota-se que foi no decorrer do século XX, que o trânsito brasileiro se tornou cada vez mais intenso e caótico, com um crescimento significativo da frota de veículos. No início desse período, não havia uma normatização clara e efetiva para orientar os condutores e garantir a segurança viária nas cidades, o que levou a um aumento alarmante de acidentes e mortes nas ruas e estradas (HONORATO, 2004).

Diante desse contexto, surgiram as primeiras legislações de trânsito no Brasil a partir de 1910, mas foi somente em 1941 que surgiu o primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT), por meio do Dec. Lei n. 2.994, de 28 de janeiro de 1941, dispondo sobre normas gerais de trânsito e circulação internacional de automóveis no território brasileiro, sinalização viária, veículos, habilitação de condutores, infrações e penalidades. No entanto, no mesmo ano em que entrou em vigor, o primeiro CNT foi revogado, mais precisamente em 25 de setembro de 1941. O segundo Código Nacional de Trânsito também publicado em 1941 passou a disciplinar “o trânsito de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres abertas à circulação pública, em todo o território nacional”, até o ano de 1966, quando surgiu o terceiro Código Nacional de Trânsito, que criou o "Sistema Nacional de Trânsito" em seu art. 3º, denominação mantida no Código atual (HONORATO, 2004). 9

O CNT de 1966 vigorou por 30 anos, complementado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de Janeiro de 1968, que passou a ser chamado RCNT – Regulamento do Código Nacional de Trânsito, e somente foi revogado pelo atual Código de Trânsito Brasileiro, o quarto código de trânsito do país, promulgado em 23 de setembro de 1997, por meio da Lei Federal nº 9.503, que entrou em vigor em 1998 e permanece vigente até a atualidade. O atual CTB conta com 341 artigos e dois anexos, destacando-se a inovação do seu capítulo XIX ao tratar dos crimes de trânsito, considerando que os outros Códigos não tratavam sobre o tema, o que potencializou o seu objetivo principal que é a defesa da vida e a preservação do meio ambiente, como prioridade, conforme previsão normativa do art. 1º:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. § 1º Considera-se trânsito 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. § 2º 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. § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO) § 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente. (grifos nossos). Nota-se que, logo em seu artigo 1º, o CTB apresenta-se com clareza ao conceituar o trânsito (§ 1º), e em especificar que transitar em condições seguras é um direito de todos os cidadãos e dever do Estado, cabendo a adoção de medidas públicas aptas a assegurar esse direito, bem como o exercício do direito do trânsito seguro (§ 3º). Além disso, informa que deve haver prioridade à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente (§ 5º). Nesse sentido, cabe aos órgãos executivos estaduais de trânsito cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito. Trata-se de uma competência privativa a execução e a fiscalização das normas de trânsito, inclusive para autuar e aplicar as penalidades previstas no âmbito de suas atribuições, conforme preceitua o CTB: 10

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições; (...) § 2º Compete privativamente aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas nos arts. 165-D, 233, 240, 241, 242 e 243 e no § 5º do art. 330 deste Código. (Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023)

Com efeito, a inclusão dos crimes de trânsito no atual CTB, surgiu nesse contexto de preservar a segurança nas vias para resguardar a vida das pessoas, incluindo-se a preservação da saúde do meio ambiente. A partir dessa definição, o Capítulo XIX do CTB, no artigo 291 conceitua o que vem a ser os crimes de trânsito: Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber. (grifos nossos)

Por meio dessa classificação, o CTB afasta as condutas praticadas por condutores de veículos de tração animal (charrete / carroça) e de tração e propulsão humana (bicicleta / carro de mão), para definir que os crimes de trânsito são aqueles cometidos na direção de veículos automotores, cuja definição está descrita no próprio CTB (ANEXO I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES): VEÍCULO AUTOMOTOR - veículo a motor de propulsão a combustão, elétrica ou híbrida que circula por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas, compreendidos na definição os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico) (BRASIL, 2023).

Portanto, os crimes de trânsito são aqueles cometidos na direção de veículo automotor, conforme a definição legal descrita no CTB. Dessa forma, o CTB prevê 11 crimes de trânsito, que são descritos no Capítulo XIX - Seção II - Dos Crimes em Espécie:

- 1.(art. 302) Praticar homicídio culposo na direção do veículo automotor;
- 2.(art. 303) Praticar lesão corporal culposa na direção do veículo automotor;

3. (art. 304) Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar socorro à vítima;
4. (art. 305) Afastar-se do veículo do local do acidente;
5. (art.306) Dirigir com a capacidade psicomotora alterada;
6. (art. 307) Violar a suspensão ou a proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor;
7. (art. 308) Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada; 11
8. (art. 309) Dirigir com a CNH ou permissão para dirigir suspensa;
9. (art. 310) Entregar a condução do veículo a pessoa não habilitada;
10. (art. 311) Desrespeitar a velocidade permitida;
11. (art. 312) Fraude processual no trânsito; incluído pela Lei 14.599/2023.

Com a inclusão dos crimes de trânsito em sua redação, o CTB endureceu as penalidades e as multas para os crimes de trânsito e mudou o cenário no trânsito brasileiro, colocando prioridades muito claras para pedestres, motoristas, ciclistas e motociclistas, ordenando o uso de vias e rodovias, estabelecendo regras e normas de circulação, prioridades, sinalização, infrações de trânsito, penalidades, entre outros aspectos relacionados ao tráfego viário. Além da definição dos crimes de trânsito, o atual CTB busca promover a conscientização e educação para o trânsito, por meio da inclusão de temas como a formação de condutores, a fiscalização e o controle de infrações, a engenharia de tráfego e a medicina de tráfego, trazendo uma amplitude na defesa da vida, enquanto direito fundamental a um trânsito seguro.

De acordo com o Supremo Tribunal Federal (STF), desde a sua criação pela Lei 9.503/1997, há mais de 25 anos, o CTB regulamenta o trânsito nas vias terrestres em território nacional, e reestruturou o Sistema Nacional de Trânsito, elencando direitos e deveres a todos os usuários. A partir de sua vigência, alguns de seus dispositivos foram alvo de questionamento no STF, inclusive em matéria de competência, quando a Suprema Corte passou a decidir se leis estaduais e municipais invadiram a competência legislativa da União. Dentre as principais decisões colegiadas do STF relacionadas com o CTB, destacam-se:

Bafômetro e lei seca - No julgamento do Recurso Extraordinário com repercussão geral (RE 1224374 - Tema 1.079).

Fuga do local - No julgamento da Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 35.

Excesso de velocidade - no julgamento da ADI 3951, ajuizada pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

Motorista profissional condenado - No julgamento do RE 607107, com repercussão geral (Tema 486).

Infrações de trânsito - Ao analisar a ADI 2998.

Pena mais gravosa - Em mais um Recurso Extraordinário com Agravo (ARE 639496), com repercussão geral (Tema 430). 12

Normas estaduais - Desde a entrada em vigor do Código de Trânsito, o STF julgou inconstitucionais diversas leis estaduais que versavam sobre regulações que conflitavam com as estabelecidas pelo CTB (SUPERIOR TRIBUNAL FEDERAL – STF).

Observa-se, com isso que, ao longo dos anos e dos intensos debates que culminaram na sua evolução normativa, o CTB passou por atualizações e adequações, seja para acompanhar as mudanças na sociedade e nas necessidades do trânsito brasileiro, seja para incorporar novas tecnologias e práticas de segurança viária, ou ainda para criminalizar mais severamente condutas diante dos casos alarmantes de mortes e vítimas de sinistros de trânsito.

Com isso, o CTB é considerado um marco importante na história do trânsito no Brasil, pois trouxe avanços significativos na segurança e organização do tráfego, contribuindo para a redução de acidentes e mortes nas vias brasileiras. Desde a sua implementação, o Código tem sido constantemente fiscalizado e aprimorado para melhor atender às necessidades de um trânsito mais seguro e eficiente, em respeito à preservação da vida e do meio ambiente. No entanto, apesar do significativo avanço legislativo, as mortes e lesões ocasionadas pelos sinistros de trânsito, são um dos principais problemas de saúde mundial. De acordo com dados da Organização Pan-Americana da Saúde - OPAS, mais de 90% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda, mesmo em países de alta renda, pessoas de menor nível socioeconômico são mais propensas a se envolver nesses eventos (OPAS, 2023).

No Brasil, de acordo com dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), o trânsito brasileiro é o quarto mais violento do continente americano. Dentro do País, São Paulo é o Estado com maior número de óbitos no trânsito e dirigir alcoolizado é a segunda maior causa de mortes acidentárias no tráfego urbano. Nota-se que os sinistros de trânsito se configuram como um grave problema de saúde pública no país (IPEA, 2023). Nesse contexto, os crimes de trânsito, apesar dos avanços proporcionados pelo CTB, são uma das principais causas de mortandade e de saúde pública no país, e um dos principais casos de alterações legislativas e judiciais que desbordam no Judiciário, cabendo ao intérprete compatibilizar as normas jurídicas com os casos elevados de crimes e com a gravidade dos homicídios e lesão corporal que ocorrem no trânsito. 13

Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA - (2023), para o Brasil, apesar de estar bem situado em relação à realidade de outros países na legislação de trânsito, o desafio maior não está em se criar normas, mas sim de tornar efetiva essa legislação que já existe, com estruturas adequadas de fiscalização e gestão, além do necessário engajamento da sociedade no cumprimento da legislação, considerando que o CTB é um dos códigos mais avançados do mundo. Ressalta-se que, os crimes de trânsito são tipificados severamente no Brasil, pois a legislação estabelece penas rigorosas para os infratores, que podem incluir desde multas e suspensão da carteira de habilitação até prisão, dependendo da gravidade do crime e de suas circunstâncias.

Nesse sentido, quando se trata da lesão corporal na direção de veículo automotor, objeto deste estudo, entende-se que há necessidade de uma penalidade adequada, especialmente no que se refere à regulamentação desse crime de acordo com a legislação penal brasileira, haja vista que o CTB traz um capítulo dedicado aos crimes de trânsito, mas esse não é o seu foco principal, pois seu foco principal é nos elementos do trânsito (o homem, enquanto motorista, passageiro, ciclista ou pedestre; os animais; o veículo, seja ele motorizado ou não; a via composta pelas ruas,

avenidas, estradas, tráfego e o meio ambiente). Ou seja, o papel da legislação de trânsito não é criminalizar condutas, pois o trânsito é um fenômeno muito mais amplo que abrange outros aspectos da vida cotidiana. Nesse sentido, a legislação criminal e das contravenções penais, tem uma ótica bastante complexa em relação aos crimes de trânsito. Nesse contexto, surgem controvérsias jurídicas relacionadas aos crimes de trânsito, especialmente porque a lesão corporal, nessa seara, é tratada como duas espécies distintas, uma delas sobre a forma dolosa e culposa genérica prevista no Código Penal (art. 129, caput e 129, § 6o) e a outra a forma da lesão corporal culposa específica do Código de Trânsito Brasileiro (art. 303), conforme redação abaixo:

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 1997).

Ressalta-se, que o CTB não tratou de forma especial da lesão dolosa no trânsito, cujo regramento consta na norma incriminadora prevista no Código Penal (art 14 129). Diante de tal premissa, falar sobre crime de lesão corporal no trânsito causa grande interesse no cenário jurídico, especialmente em razão da existência de desproporcionalidade nas penas previstas às duas espécies distintas de lesão corporal, a culposa e a dolosa.

A repercussão desse instituto, atinge tanto o âmbito do Direito Penal, quanto do Direito Processual Penal, como o próprio Direito de Trânsito brasileiro. Diante disso, Bittencourt (2020) conclui que se trata de uma questão irrespondível: a punição mais grave da lesão corporal culposa do que a da lesão corporal dolosa, que não teve nova cominação penal. Esse é o objeto deste estudo que será analisado nos próximos capítulos.

2.2 A LESÃO CORPORAL NO CÓDIGO DE TRÂNSITO E NO CÓDIGO PENAL BRASILEIRO

A origem da pena remonta a um passado primitivo de vinganças, castigos e sangue até evoluir historicamente para uma nova ideologia de defesa social e ressocialização na legislação penal e processual penal brasileira (BITTENCOURT, 2020).

Na esteira da civilização, se em um primeiro momento a sociedade punia de forma desordenada toda e qualquer forma de violação às regras estabelecidas pelos povos, a evolução histórica aos dias atuais trouxe uma aplicação da pena a partir de critérios de justiça insculpidos na norma penal, e especialmente na Constituição Federal. Nesse contexto, o Direito Penal surge como instrumento de proteção subsidiária de bens jurídicos, como ultima ratio do sistema criminal, que regulamenta os crimes e as penas imputáveis por condutas castigáveis, recorrendo-se apenas quando não seja possível a aplicação de outro ramo do Direito.

Diante disso, o Direito Penal passa também a ser valorativo, pois trata-se de uma ciência prática que não serve somente à administração da Justiça, mas constitui uma teoria do atuar humano, justo e injusto, pois não deixa de preocupar-se com a gênese e com as consequências do crime, assumindo também uma função criadora, preocupando-se para além do campo puramente normativo, com as causas do fenômeno criminal e o seu impacto sobre a sociedade (BITTENCOURT, 2020). 15

Dessa forma, o Direito Penal estabelece as suas próprias normas, que dispõem em escala hierárquica, de forma que não resultem incompatíveis com as normas de natureza constitucional e supranacional, protegendo a ordem jurídica e cominando

sanções, diante de seu caráter sancionador. Em relação à sanção nos crimes de trânsito, a Parte Geral do Código Penal, prevê as regras aplicáveis aos crimes de trânsito no Brasil, cuja compreensão é primordial para a adequação da sanção penal, tais como as diferenciações entre crime consumado e tentado ou doloso e culposos, dentre outras.

No mesmo sentido, as normas processuais, trazidas pelo Código de Processo Penal, devem ser de domínio do operador do direito, para o correto enquadramento e punição dos crimes de trânsito. Ocorre que, houve a necessidade da criação de uma Legislação Penal Especial para regulamentar as hipóteses não previstas no Código Penal e Processual Penal, e a partir de sua promulgação, o atual CTB passou a regulamentar a matéria crimes de trânsito no Brasil com uma normatização específica. Nesse sentido, com a criação do CTB houve o seguinte enquadramento a respeito da aplicação das penas nos crimes de trânsito:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber. § 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver: (...) (grifos nossos) (BRASIL, 1997).

Observa-se que, quando não previstas as penalidades para os crimes de trânsito no CTB, aplicam-se, subsidiariamente, as normas gerais do Código Penal, do Código de Processo Penal e da Lei dos Juizados Especiais - Lei 9.099/95, conforme o caso.

Quanto à aplicação da pena no crime de lesão corporal, a previsão legal está contida no art. 303 do CTB:

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. 16

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima (BRASIL, 1997).

Da leitura do art. 303 do CTB, percebe-se que o legislador não delimita a definição do crime de lesão corporal, mesmo porque, não é objeto do CTB a conceituação dos crimes previstos no Código Penal, cuja conceituação deve-se obter a partir da leitura do art. 129 do CP “ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem”: “Lesão corporal Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem: Pena - detenção, de três meses a um ano” (BRASIL, 1997). Essa é a conceituação legal do crime de lesão corporal que vai nortear a

aplicação da pena. Para delimitar a matéria a nível doutrinário, quando se trata de conceituar o crime de lesão corporal, Cezar Roberto Bitencourt (2020, p. 726) assim define:

(...) consiste em todo e qualquer dano produzido por alguém, sem animus necandi, à integridade física ou à saúde de outrem. Ela abrange qualquer ofensa significativa à normalidade funcional do organismo humano, tanto do ponto de vista anatômico quanto do fisiológico ou psíquico. (grifos nossos) (BITENCOURT, p. 726, 2020).

A ausência de animus necandi significa que o indivíduo não tem a intenção de matar, o autor complementa essa conceituação por meio das seguintes definições: Ofensa à integridade corporal compreende a alteração, anatômica ou funcional, interna ou externa, do corpo humano, produzindo, por exemplo, equimoses, luxações, mutilações, fraturas, hematomas etc. Em outros termos, ofensa à saúde compreende a alteração de funções fisiológicas do organismo ou mesmo perturbação psíquica da vítima. A simples perturbação de ânimo ou aflição não é suficiente para caracterizar o crime de lesão corporal por ofensa à saúde. (BITENCOURT, p. 733, 2020).

Nota-se que, além do doutrinador Cezar Roberto Bitencourt definir o conceito de lesão corporal, ainda apresenta os desdobramentos conceituais do que vem a ser a ofensa à integridade corporal, concluindo que a simples perturbação de ânimo, não caracteriza a lesão corporal. Em complementação, Fernando Capez (2018), define que o crime de lesão corporal consiste em qualquer dano ocasionado à integridade física e à saúde fisiológica ou mental do homem. 17

A partir desse conceito, é importante perceber que a legislação penal brasileira tutela não somente a vida, mas também a incolumidade das pessoas, ou seja, a sua integridade física, sendo este o objeto do crime de lesão corporal, seja ela dolosa ou culposa. Pelas definições expostas, nota-se que, na lesão corporal, o bem jurídico protegido é a incolumidade do indivíduo, sua integridade corporal e a saúde da pessoa humana, tanto em seu aspecto anatômico, fisiológico e psíquico. Portanto, tanto para Bitencourt (2020) quanto para Capez (2018), o objeto da proteção legal do crime de lesão corporal é a integridade física e a saúde do ser humano. Por sua vez, ao disciplinar a matéria, o CTB trouxe uma definição específica, tratando exclusivamente sobre a lesão corporal culposa na direção de veículo automotor.

Com efeito, esse tipo penal no CTB possui uma singularidade, trata-se do fato de que não basta ser lesão corporal, mas o resultado deve decorrer do comportamento culposamente realizado pelo agente que se encontra na direção de um veículo automotor. Deve haver uma relação de causalidade entre o comportamento do agente, na direção do veículo, e o resultado lesão corporal produzida. Além disso, é necessário nexos de causalidade existente entre a conduta e o dano. Trata-se da necessidade de demonstrar que o agente, na direção de veículo automotor, cria ou incrementa uma situação de perigo que viola a integridade física da vítima, ultrapassando os níveis de risco tolerados no tráfego viário, e que esse risco proibido é determinante para o resultado de lesão corporal.

Quanto ao sujeito ativo do crime de lesão corporal culposa, tipificado no art. 303 do CTB, Cezar Roberto Bittencourt especifica que, em princípio, pode ser qualquer pessoa, desde que o crime tenha sido praticado na direção de veículo automotor. Por sua vez, o sujeito passivo pode ser qualquer pessoa humana, desde que esteja viva (BITENCOURT, 2020, p.732).

Quanto à lesão corporal dolosa, que ocorre quando o agente quer ou assume o risco de produzir o resultado, a previsão normativa está contida no caput do artigo 129 do Código Penal, e se caracteriza pelo emprego de violência ou grave ameaça, 18 in verbis: Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem: Pena -

detenção, de três meses a um ano. Nota-se que se trata de uma previsão genérica, não tratando especificamente de lesão corporal no trânsito, mas de qualquer lesão corporal. Quanto à lesão corporal culposa, também com previsão normativa no Código Penal, só que no art. 129, § 6º, trata-se de crime comum, podendo ser praticado por qualquer sujeito ativo, sem exigir nenhuma qualidade ou condição especial do agente.

Art. 129., § 6º Se a lesão é culposa: Pena - detenção, de dois meses a um ano. Por outro lado, Bittencourt (2020, p. 782) afirma que a redação do art. 303 do CTB especifica que a lesão corporal culposa só pode ser cometida na direção de veículo automotor. Nesse caso, trata-se de crime especial, diante da presença de elemento especial do tipo: Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 1997).

Logo, o crime de lesão corporal consuma-se com a lesão efetiva à integridade física ou à saúde de outrem, isto é, no exato momento em que se produz o dano resultante da conduta do motorista do veículo automotor. Nesse sentido, o tipo penal contido no art. 303 do CTB contém um elemento especial, tornando sua aplicação preferencial em relação ao tipo penal do art. 129, § 6º, na medida em que requer que o sujeito ativo esteja, no momento dos fatos, realizando uma atividade específica, isto é, na direção de veículo automotor:

Lesão corporal Dolosa CP, Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem: Pena - detenção, de três meses a um ano.

Lesão corporal Culposa CP, § 6º Se a lesão é culposa: Pena - detenção, de dois meses a um ano.

Lesão corporal Culposa na direção de veículo automotor CTB, Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Observa-se que, enquanto a pena para lesão corporal dolosa no CP é de três meses a um ano, a pena de lesão corporal culposa no CTB é de seis meses a dois anos, ou seja, o crime culposo é apenado com maior rigor do que o crime doloso. 19 E isso só ocorre em relação ao crime de lesão corporal, considerando que o CTB prevê 11 crimes de trânsito, e somente na lesão corporal, a forma culposa é apenada de forma mais acentuada que a dolosa. Toma-se como exemplo o crime de homicídio na direção de veículo automotor, cuja pena prevista para o crime doloso é bem mais acentuada (reclusão de 6 a 20 anos) do que para o crime culposo na direção de veículo automotor que é de detenção de dois a quatro anos. Durante este estudo, não se identificou a causa de o legislador ter procedido dessa forma em relação ao crime de lesão corporal, mas considerando que o papel do CTB é a preservação da vida com absoluta prioridade, denota-se uma conduta incongruente do Código Penal que não acompanhou a sistemática da evolução dos crimes de trânsito no Brasil, haja vista que, mesmo sendo um crime sem intenção de causar danos, as consequências da lesão corporal culposa podem ser graves e impactar a vida das vítimas de forma significativa.

A legislação penal brasileira, neste caso, representada pelo CTB, estabelece para esse tipo de crime uma pena maior, visando a punição e prevenção de novas ocorrências, enquanto que o Código Penal não buscou tutelar a forma dolosa deste delito de forma mais acentuada. Outra diferenciação em relação ao crime de lesão

corporal culposa no CP e no CTB, diz respeito ao § 8º do art. 129 do CP que prevê o “perdão judicial” nessa espécie de crime, instituto através do qual o juiz pode deixar de aplicar a pena diante de determinadas circunstâncias expressamente determinadas em lei. Ocorre que, o CTB não disciplina o perdão judicial para os crimes de lesões corporais culposas na direção de veículo automotor, o que configura maior privilégio para quem comete o crime de forma dolosa. Por outro lado, as medidas penais despenalizadas aplicáveis em casos de lesão corporal culposa no trânsito, por ser crime de menor potencial ofensivo, pode se citar a transação penal, a suspensão condicional do processo, e mais recentemente, o acordo de não persecução penal. Ante o exposto, no que diz respeito ao crime de lesão corporal dolosa na direção de veículo automotor, percebe-se a aplicação de uma pena menor para a conduta intencional do agente, conforme apresentado neste capítulo, pois o artigo 129 do CP tem pena menor do que o artigo 303 do CTB que trata sobre a lesão corporal culposa. Diante disso, será analisada essa diferenciação no capítulo a seguir. 20

2.3 A DISTINÇÃO ENTRE A APLICAÇÃO DA PENA DE LESÃO CORPORAL CULPOSA NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E DA LESÃO CORPORAL DOLOSA NO CÓDIGO PENAL

Conforme o art. 18, inciso II, do Código Penal o crime é culposo quando praticado com imprudência, negligência ou imperícia. O conceito de cada um desses institutos é uma construção doutrinária, considerando que a legislação não traz a sua conceituação. A negligência é caracterizada por uma conduta omissiva, inerte, passiva, enquanto a imprudência é caracterizada por uma conduta sem a cautela necessária, e a imperícia decorre da ausência de conhecimentos técnicos necessários para a conduta praticada. Há necessidade de entender essa diferenciação, para conceituar o crime culposo na direção de veículo automotor. Isso porque, nos crimes de trânsito, a imprudência pode ocorrer quando o condutor dirige em velocidade incompatível com a via em que trafega, mesmo tendo conhecimento de que isso pode causar um acidente. Ou seja, o motorista tem consciência da velocidade correta e, mesmo assim, escolhe trafegar de maneira perigosa e contrária àquela esperada. Rogério Sanches (2020) assim conceitua o crime culposo:

Crime culposo é o que se verifica quando o agente, deixando de observar o dever objetivo de cuidado, por imprudência, negligência ou imperícia, realiza voluntariamente uma conduta que produz um resultado naturalístico indesejado, não previsto nem querido, mas objetivamente previsível, e excepcionalmente previsto e querido, que podia, com a devida atenção, ter evitado (CUNHA, 2020). Desse conceito, extrai-se que, o condutor do veículo, ao deixar de observar o dever objetivo de cuidado, comete o delito por culpa, sem a intenção de cometê-lo, embora tenha previsão de que o resultado pudesse ocorrer. Por sua vez, o crime doloso está previsto no artigo 18, inciso I, do Código Penal, que considera como dolosa a conduta criminosa na qual o agente quis ou assumiu o resultado:

Art. 18 - Diz-se o crime: Crime doloso I - doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Crime culposo 21 II - culposo, 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 (BRASIL, 1940). Comparando-se os dois incisos, observa-se que a vontade é o que diferencia o crime doloso do crime culposo, considerando que no crime doloso o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo, enquanto no

crime culposos o resultado decorre de imprudência, negligência ou imperícia do agente. Conforme o capítulo anterior, em relação ao crime de lesão corporal culposa no CTB, sua previsão está disciplinada no artigo 303. Há também previsão do crime de lesão corporal culposa no Código Penal, art. 129, §6º, no entanto, o crime de lesão corporal dolosa na direção de veículo automotor possui previsão geral somente no artigo 129 do Código Penal, não havendo previsão específica no CTB. Comparando-se os artigos do Código Penal e do Código de Trânsito Brasileiro, em relação ao crime de lesão corporal, tem-se o seguinte: CP: Lesão corporal (dolosa) Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem: Pena - detenção, de três meses a um ano.

CP: Lesão corporal culposa Art. 129, § 6º Se a lesão é culposa: Pena - detenção, de dois meses a um ano.

CTB, Lesão corporal culposa Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Analisando-se os dispositivos, percebe-se que no CTB não há previsão da lesão corporal dolosa, mas somente a figura da lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Trata-se de uma disposição específica da legislação de trânsito. Se, por exemplo, um motorista sem qualquer intenção, por imprudência, atropelar e ferir uma pessoa, a pena para este delito será maior do que se tiver praticado a conduta com dolo, ou seja com a intenção de fazê-lo, pois nesse caso, responderá criminalmente com base no Código Penal, cuja pena é menor, e não no CTB, que disciplinou a lesão corporal de trânsito, com a pena mais acentuada (CUNHA, 2020). 22

Nota-se com isso, possível afronta ao princípio da especialidade criminal, haja vista que, realizando-se uma comparação com a tipificação da conduta, um tipo penal mais grave terá uma reprovação menor, enquanto o menos grave será punido de forma mais acentuada. Se um bem jurídico é atingido de forma culposa (não intencional), a punição será menos severa do que se o mesmo bem jurídico for violado de forma dolosa (intencional). É por esse motivo que Cunha (2020) entende haver uma incoerência normativa quando a pena estabelecida para a lesão corporal culposa no trânsito, cuja pena é de detenção de 6 meses a 2 anos, apresenta-se superior e mais acentuada do que a pena decorrente da lesão corporal dolosa, de natureza leve, que é de detenção de 3 meses a 1 ano. Nesse aspecto, destaca-se a importância da aplicação do princípio da proporcionalidade, que exerce papel importante no sistema criminal, pois orienta o legislador na elaboração e aplicação dos tipos penais para que os crimes que atinjam ou ameacem bens jurídicos de maior valor possuam uma aplicação de pena mais acentuada, de acordo com a sua gravidade.

Considerando que os sinistros de trânsito são uma das principais causas de morte e violência, percebe-se que não houve uma evolução do Código Penal no combate e prevenção dessa criminalidade, que somente vem se aperfeiçoando por meio do CTB, enquanto norma específica que trata sobre o tema em um de seus capítulos, com o intuito de minimizar os sinistros, principalmente para cumprir o seu maior objetivo que é a defesa da vida. No CTB, art. 1º, § 5º, prevalece com prioridade a defesa da vida e da incolumidade física das pessoas, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente. Assim, a vida é o valor primordial a ser defendido e preservado por todos os componentes do denominado Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Diante disso, com relação aos crimes de trânsito, bem como a todos os demais crimes taxativamente estabelecidos na norma penal, a reprimenda deve ser proporcional e adequada ao caso concreto. Nesse sentido, o artigo 5º, inciso XLVI, da CF define que: "a lei regulará a individualização da pena" (CF, 1988).

Portanto, não se percebe elementos de discriminação razoável, que justifiquem a desigualdade aplicada na pena de lesão corporal dolosa e culposa no trânsito, pois o que ocorre no crime em questão é a possível quebra do princípio da isonomia. 23 Por consequência, a pena deve ser mais grave se um crime possui maior reprobção social e violar bem jurídico mais relevante e com maior intensidade, do que aqueles crimes de menor potencial de ofensa ao bem jurídico tutelado. Com relação à lesão corporal culposa, se um condutor, por meio de comportamento imprudente, negligente ou imperito, causar lesões físicas em outra pessoa no trânsito, por meio de colisões, atropelamentos ou outras situações que resultem em danos à integridade física, poderá sofrer uma reprimenda maior do Estado do que aquele que deliberadamente teve a intenção de causar a lesão. Destarte, observa-se que a legislação prevista no Código Penal referente à lesão corporal no trânsito, não acompanha a evolução da reprimenda prevista no CTB, considerando que no CTB houve a atualização na pena de lesão corporal compatível com a prevenção e combate à criminalidade, enquanto no CP, não se apresenta uma pena compatível com a criminalidade no trânsito.

Entende-se que, nos crimes dolosos, as penas devem ser maiores e mais rígidas do que as penas para os crimes culposos, pois quem tem a intenção de praticar um crime, deve ser punido de forma mais severa pela norma penal. Isso porque, quando o agente comete um crime culposos, juridicamente entende-se que agiu sem a intenção de cometer o crime, pois apesar da conduta ser previsível e/ou evitável, o resultado indesejado decorreu de falta de atenção, por inobservância de um dever de cuidado, por imprudência, negligência ou imperícia. Por outro prisma, no crime doloso, o agente tem a intenção e a vontade de cometer o crime, ou seja, ele assume o risco e age livremente com a finalidade de cometê-lo.

Observa-se que, nos crimes de trânsito o rigor de punição tem se elevado, pois tanto o Poder Legislativo quanto o Poder Judiciário têm tratado com mais rigidez esses delitos, por meio de constantes atualizações no CTB, e no recrudescimento das decisões judiciais, o Código Penal precisa acompanhar essa evolução normativa, por meio da atualização da pena do crime doloso de lesão corporal no trânsito. Sendo assim, a codificação penal brasileira demanda normas mais compatíveis com os crimes de trânsito, pois percebe-se que os crimes de trânsito no Brasil são afetados por diversos fatores sociológicos, como a desigualdade social, a falta de infraestrutura adequada e o comportamento violento dos motoristas. Segundo Martin Gegner (2011), o trânsito constitui o espaço público em que se desenvolve a grande diferença de classes e a violência cotidiana. A disparidade 24 econômica reflete-se na qualidade das vias e no acesso desigual aos meios de transporte, contribuindo para congestionamentos e condições precárias.

Além disso, questões culturais e de educação no trânsito influenciam no respeito às leis e às normas de convivência nas ruas. Esses elementos sociológicos desempenham um papel significativo nos desafios enfrentados pelo legislador, quando constroem as normas de trânsito frente às realidades sociais. Dick apud Gegner (2011) ressalta que, no Brasil, considera-se normal o comportamento agressivo dos motoristas. O carro, por sua força e velocidade, seduz o condutor a adotar um comportamento irresponsável perante os direitos de pedestres, ciclistas e motociclistas, constantemente violados pelo acelerador.

Nesse sentido, há de se buscar pela sociedade um caminho para a fuga do mito do "Senhor Willer"³ em que o seu temperamento se transforma de um pacato pedestre, para um violento condutor.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o crescimento dos centros urbanos e o aumento da produção de automóveis, houve alteração no comportamento social nas cidades brasileiras, desencadeando o aumento de acidentes e mortes, devido ao intenso fluxo nas vias terrestres, e com isso a necessidade da criação de leis que organizassem a vida urbana e as situações decorrentes da utilização de veículos e da intensificação do trânsito nas cidades.

Nota-se que foi no decorrer do século XX, que o trânsito brasileiro se tornou cada vez mais intenso e caótico, quando houve a criação do CTB, que é a principal legislação de trânsito do país, e busca promover a conscientização e educação para o trânsito, por meio da inclusão de temas como a formação de condutores, a fiscalização e o controle de infrações, priorizando a defesa da vida em todas as suas formas e a preservação da saúde e do meio ambiente.

Observa-se que, ao longo dos anos, o CTB passou por atualizações e adequações, seja para acompanhar as mudanças na sociedade e nas necessidades. 3 Senhor Willer é personagem da Walt Disney representado pelo "Pateta", um pacato e bondoso senhor, que se transforma em um violento motorista quando está na direção de seu veículo automotor. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=v2kjANgbnLo>. Acesso em: 23. nov. 2023.

25 do trânsito brasileiro, seja para incorporar novas tecnologias e práticas de segurança viária, ou ainda para criminalizar condutas diante dos casos alarmantes de mortes e vítimas de sinistros de trânsito.

Diante disso, o presente trabalho demonstra os crimes de trânsito no Brasil, especialmente sobre a lesão corporal, que é tratada como duas espécies distintas, uma delas sobre a forma dolosa e culposa, genérica prevista no Código Penal (art. 129, caput e 129, § 6º) e a outra, da lesão corporal culposa, específica do CTB (art. 303).

Portanto, este trabalho analisa um tema que causa grande interesse no cenário jurídico, que é a existência de distinção nas penas previstas às duas espécies de lesão corporal, a culposa e a dolosa. Nota-se com isso, a possível ausência do princípio da proporcionalidade e da especialidade criminal, haja vista que, realizando-se uma comparação com a tipificação da conduta, um tipo penal mais grave terá uma reprovação menor, enquanto o menos grave será punido de forma mais acentuada.

Considerando que é a intenção do agente que vai determinar se ele vai responder pelo crime de lesão corporal culposa de trânsito, cuja pena é mais grave, ou pelo crime de lesão corporal dolosa no trânsito, cuja pena é mais leve, essa diferença normativa é suficiente para elevar a importância do tema. Isso porque, as penas de lesão corporal dolosa e culposa nos crimes de trânsito são objeto de controvérsia no Direito Penal Brasileiro, porque a pena imposta possui diferença a depender do caso concreto, pois a pena dolosa de lesão corporal no trânsito é de detenção, de três meses a um ano, e a pena culposa de lesão corporal trânsito é de detenção, de seis meses a dois anos.

Considerando as referidas penas, por meio dessa pesquisa, não se identifica que o legislador tenha adotado critérios para apenar os crimes de lesão corporal culposa no Código Penal, com pena mais branda que o mesmo tipo previsto na lei de trânsito, tampouco com relação à lesão corporal dolosa. Não se percebe uma competição ou afronta, ou discordância entre as legislações do CP e do CTB, pois durante este

estudo, não se identificou a causa de o legislador ter procedido de forma diferente em relação ao crime de lesão corporal nos dois Códigos.

No entanto, considerando que o papel do CTB é a preservação da vida com absoluta prioridade, denota-se uma conduta incongruente do Código Penal que não acompanhou a sistemática da evolução dos crimes de trânsito no Brasil, haja vista que, mesmo sendo um crime sem intenção de causar danos, as consequências da lesão corporal culposa podem ser graves e impactar a vida das vítimas de forma significativa.

Entende-se que, em relação às penas de lesão corporal dolosa no trânsito, sua aplicabilidade não é proporcional, pois deveria ser aplicada de forma mais severa, sempre priorizando a defesa da vida. Isso porque, quando o agente tem a intenção e a vontade de cometer o crime, ou seja, quando ele assume o risco e age livremente com a finalidade de cometê-lo, a pena deve ser mais grave, sob pena de injustiças na análise do caso concreto.

Por todo o exposto, este trabalho se propõe a provocar a discussão a respeito da aplicação da pena do crime de lesão corporal no trânsito, e sugerir que o Código Penal acompanhe a evolução normativa, por meio da atualização da pena do crime doloso de lesão corporal no trânsito. Além disso, visa proporcionar conhecimento sobre o tema aos estudiosos do direito do trânsito, acadêmicos e profissionais da área jurídica.

27

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BITENCOURT, Cezar Roberto. Tratado de Direito Penal. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2020.

BRASIL. Constituição Federal da República Federativa do Brasil 1998. Planalto

Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 2 abr. 2023.

BRASIL. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 2 abr. 2022.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Brasília,

31 dez. 1940. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto

[lei/del2848compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/lei/del2848compilado.htm). Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Código de Processo Penal.

Brasília, 13 out. 1941. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto

[lei/del3689.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/lei/del3689.htm). Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL, Supremo Tribunal Federal (STF). Recurso Extraordinário RE428864 SP.

Relator (a): Min. ELLEN GRACIE, Segunda Turma, julgado em 14/10/2008, DJe-216

DIVULG 13-11-2008 PUBLIC 14-11-2008 EMENT VOL-02341-06 PP-01035 RTJ
VOL-00209-01 PP-00364 RJSP v. 56, n. 373, 2008, p. 175-178 RT v. 98, n. 880, 2009,
p. 490- 492.

CAPEZ, Fernando. Curso de direito penal: parte geral. 12 ed. São Paulo: Saraiva,
2018, v.1.

CALLEGARI, André Luís. Dolo eventual e crime de trânsito. In: MENDES, Gilmar
Ferreira e outros (Coord.). Direito Penal Contemporâneo: questões controvertidas.
1ª ed. São Paulo: Saraiva, 2011. P 291.

CUNHA, Rogério Sanches, Membro do Ministério Público do Estado de São Paulo.
Teses do STJ sobre crimes de trânsito (1ª Parte). 30 de julho de 2019.

HONORATO, Cássio M. Sanções do Código de Trânsito Brasileiro: análise das
penalidades e das medidas administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97. Campinas:
Millennium, 2004. 311 p.

Vasconcellos EA. Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade
excludente. Barueri: Manole; 2013. <https://blog.ituran.com.br/2018/10/voce-conhece-origem-do-codigo-de-transito-brasileiro/> 28

Sérgio Salomão Shecaira, Primeiras perplexidades..., Boletim cit., p. 3; William Terra
de Oliveira, CTB — controvertido natimorto tumultuado, Boletim do IBCCrim, n. 61,
dez. 1997, p. 5, Jornal da USP.

Universidade São Paulo.

2019. (Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/acidentes-de-transito-no-brasil-um-problema-de-saude-publica/>. Acesso em 23.out.

SANCHES, Rogério. Manual de Direito Penal - Parte Especial, arts. 121 ao 361.

Juspodium. Salvador

HUNGRIA, Nélson. Comentários ao Código Penal, volume V. Rio de Janeiro: Editora
Forense, 1955, p. 313.

GRECO, Rogério. Código Penal Comentado. Niterói: Editora Impetus, 2011, p. 293

NUCCI, Guilherme de Sousa. Manual de Direito Penal. Forense e Gen. Rio de Janeiro.