



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE DIREITO

ALEXANDRE NATÃ VICENTE

**O PERITO OPERADOR DO DIREITO:
ANÁLISE DE CASOS DE CRIMES DE TRÂNSITO**

Brasília-DF
2019



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE DIREITO

ALEXANDRE NATÃ VICENTE

**O PERITO OPERADOR DO DIREITO:
ANÁLISE DE CASOS DE CRIMES DE TRÂNSITO**

Monografia apresentada à Faculdade de
Direito da Universidade de Brasília
como requisito parcial para obtenção do
grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Me. Felipe Inácio
Zanchet Magalhães

Brasília-DF
2019

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE DIREITO**

ALEXANDRE NATÃ VICENTE

**O PERITO OPERADOR DO DIREITO:
ANÁLISE DE CASOS DE CRIMES DE TRÂNSITO**

Monografia apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Aprovada por:

**Felipe Inácio Zanchet Magalhães, Mestre, UnB
(Orientador)**

**Vallisney de Souza Oliveira, Doutor, UnB
(Examinador)**

**Miroslav Milovic, Doutor, UnB
(Examinador)**

Brasília/DF, 19 de junho de 2019.

*Dedico este trabalho
à minha esposa, Lizandra Nascimento Vicente,
à minha mãe, Márcia da Fonseca Vicente,
ao meu pai, Dorival Aparecido Vicente,
e à minha irmã, Gisele Vicente.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha esposa Lizandra Nascimento Vicente pelo amor, por apoiar as horas dedicadas aos estudos, por compreender minha ausência dedicada aos estudos, por ficar ao meu lado em todos os momentos, sejam eles felizes ou tristes, e ter compartilhado minhas preocupações, pressões e obrigações.

Agradeço aos meus familiares, Márcia da Fonseca Vicente, Dorival Aparecido Vicente e Gisele Vicente, por me apoiarem mesmo à distância, e por suportarem a saudade.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Me. Felipe Inácio Zanchet Magalhães pela disponibilidade e atenção durante a realização deste trabalho.

Agradeço aos colegas de curso, em especial o grupo da “Panelinha da FD”, pelos momentos vividos e esforços conjuntos para superar os desafios.

Todos os acima citados e aqueles não citados, mas que fizeram parte da minha vida nesses últimos anos, meus sinceros agradecimentos: muito obrigado!

RESUMO

As normas processuais penais, civis e ainda mesmo as de direito administrativo, estabelecem uma dicotomia entre o que seria uma interpretação técnica – aquela fixada pelo perito – e uma outra denominada valorativa – a interpretação do juiz. O perito, pelo direito positivo, é um auxiliar do juiz no campo probatório. Numa redução, auxilia aquele que opera o direito. O presente trabalho estabelece a figura do perito no processo como operador do direito. A análise de casos demonstra a rotina no âmbito da perícia criminal da Polícia Civil do Distrito Federal em feitos de crime de trânsito, na qual a busca do nexos de causalidade e a causa determinante implicam na própria definição do crime, cabendo ao juiz apenas validar ou não, tais conclusões do operador perito (e não seu auxiliar).

PALAVRAS-CHAVE: Operador do direito. Nexos de causalidade. Causa determinante. Perícia criminal. Delitos de trânsito. Teoria da equivalência dos antecedentes causais. *Conditio sine qua non*.

ABSTRACT

The criminal, civil and even administrative procedural rules establish a dichotomy between what would be a technical interpretation - that established by the expert - and another denominated valorative - the interpretation of the judge. The expert, by positive law, is an auxiliary of the judge in the field of evidence. In a reduction, the expert helps who operates the law. The present work establishes the figure of the expert in the process as operator of the law. The case analyzes demonstrate the routine in the scope of the forensic science at Civil Police of the Federal District in traffic crime, in which the search for the causal link and the determining cause imply in the definition of the crime itself. Thus, it is for the court to only validate or not such conclusions of the forensic scientist, operator of the law (and not his auxiliary).

PALAVRAS-CHAVE: Legal operator. Causal link. Determinant cause. Traffic crimes. Forensic science. Theory of equivalence of causes. *Conditio sine qua non*.

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	VIII
LISTA DE FIGURAS	XI
LISTA DE SÍMBOLOS, NOMENCLATURA E ABREVIACÕES.....	XIII
1. INTRODUÇÃO.....	1
1.1. MOTIVAÇÃO.....	1
1.2. PERITO OPERADOR DO DIREITO	1
1.3. ESCOPO	2
1.4. ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	3
2. PROVA NO PROCESSO PENAL	4
2.1. VALORAÇÃO DA PROVA.....	5
2.2. PROVA PERICIAL	7
2.2.1. EXAME DE CORPO DE DELITO	11
2.2.2. PERITOS	15
2.2.3. FUNÇÃO DO LAUDO PERICIAL	18
2.2.4. ESTRUTURA DO LAUDO PERICIAL DE DELITO DE TRÂNSITO NO DF	19
3. NEXO DE CAUSALIDADE	21
3.1. CAUSA NO SENTIDO FÍSICO	21
3.2. TEORIA DA EQUIVALÊNCIA DOS ANTECEDENTES CAUSAIS (OU DA <i>CONDITIO SINE QUA NON</i>).....	22
3.3. TEORIA DA CAUSALIDADE ADEQUADA	24
3.4. TEORIA DA CAUSA JURIDICAMENTE RELEVANTE.....	26
3.5. TEORIA DA CAUSA PRÓXIMA	27
3.6. TEORIA DA CAUSA EFICIENTE	28
3.7. TEORIA DA CAUSA PREPONDERANTE	28

3.8.	TEORIA DO ESCOPO DA NORMA JURÍDICA VIOLADA	29
3.9.	TEORIA DA AÇÃO HUMANA	29
3.10.	TEORIA DO NEXO CAUSAL DIRETO E IMEDIATO	29
3.11.	TEORIA DA IMPUTAÇÃO OBJETIVA	30
3.12.	TEORIA ADOTADA PELO CP E CPM	31
4.	O PERITO E O CRIME – UM OUTRO OLHAR	34
4.1.	NEXO DE CAUSALIDADE NOS DELITOS DE TRÂNSITO	35
4.1.1.	CONCEITO DE CAUSA DETERMINANTE NOS DELITOS DE TRÂNSITO	36
4.1.1.1.	CRÍTICA À TEORIA DE SANTOS, SANTOS E KYOJI ENDO (2012)	38
4.1.1.2.	CRÍTICA À TEORIA DE ANDRADE (2018, P. 52).....	44
4.2.	EXEMPLOS DE CRIMES DE TRÂNSITO	44
4.2.1.	CASO 1 – CONVERSÃO EM REGIÃO DE CRUZAMENTO	44
4.2.2.	CASO 2 - ATROPELAMENTO	48
4.2.3.	CASO 3 – INTERCEPTAÇÃO VS AUSÊNCIA DE REAÇÃO	52
4.2.4.	CASO 4 – ENTRONCAMENTO SEM SINALIZAÇÃO	56
5.	CONCLUSÕES.....	59
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	60
A.	EXEMPLO 1 DE LAUDO DE PERÍCIA CRIMINAL DE DELITO DE TRÂNSITO	63
A.1.	HISTÓRICO	64
A.2.	EXAMES	64
A.2.1.	DO LOCAL.....	64
A.2.2.	DOS VEÍCULOS.....	65
A.2.2.1.	VEÍCULO 1 (V1).....	65
A.2.2.2.	VEÍCULO 2 (V2).....	66
A.2.2.3.	VEÍCULO 3 (V3).....	67
A.3.	DE OUTROS VESTÍGIOS MATERIAIS.....	68

A.4. DAS TRAJETÓRIAS E DAS VELOCIDADES	69
A.4.1. V1.....	69
A.4.2. V2.....	69
A.4.3. V3.....	70
A.5. DOS PONTOS DE COLISÃO	70
A.5.1. V1 COM V2	70
A.5.2. V2 COM V3	70
A.5.3. V2 COM OBSTÁCULOS – POSTE E PAREDE	70
A.6. DISCUSSÃO	71
A.7. CONCLUSÃO	71
B. EXEMPLO 2 DE LAUDO DE PERÍCIA CRIMINAL DE DELITO DE TRÂNSITO.....	74
B.1. HISTÓRICO	75
B.2. EXAMES.....	75
B.2.1. DO LOCAL.....	75
B.2.2. DO VEÍCULO 1 (V1).....	77
B.2.3. DO VEÍCULO 2 (V2).....	78
B.2.4. DE OUTROS VESTÍGIOS MATERIAIS.....	79
B.3. PRESERVAÇÃO DO LOCAL.....	80
B.4. ESTUDO E INTERPRETAÇÃO DOS VESTÍGIOS MATERIAIS	80
B.4.1. TRAJETÓRIAS E VELOCIDADES.....	80
B.4.1.1. VEÍCULO 1.....	80
B.4.1.2. VEÍCULO 2.....	80
B.5. DISCUSSÃO	80
B.6. CONCLUSÃO	81

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Vista aérea do local da colisão do Caso 1. As setas amarelam indicam a movimentação do Veículo 1 (V1) e a seta vermelha indica a movimentação do Veículo 2 (V2).	45
Figura 2 – Vista aérea em detalhe do local da colisão do exemplo paradigma. As setas amarelam indicam a movimentação do Veículo 1 (V1) e a seta vermelha indica a movimentação do Veículo 2 (V2).	45
Figura 3 – N1 entre a Rodoviária do Plano Piloto e a Torre de TV, próximo ao Shopping Conjunto Nacional.	49
Figura 4 – N1 próximo ao Palácio do Buriti.	52
Figura 5 – Entroncamento entre a via 1 e a via 2.	56
Figura 6 – Placa <i>Vorfahrtstraße</i> à esquerda, placa <i>ende der Vorfahrtsstraße</i> ao centro e placa <i>Vorfahrt</i>	58
Figura A.1 – Vista geral da via onde ocorreu o acidente, sentido [REDACTED], com parte da marca de frenagem do V1.	65
Figura A.2 – Vista geral da via onde ocorreu o acidente	65
Figura A.3 - Veículo 1 envolvido no acidente, detalhe da parte anterior com suas avarias devido à colisão com V2.	66
Figura A.4 - Discos de tacógrafo	66
Figura A.5 - Veículo 2 envolvido no acidente, vista geral da posição de repouso final, com poste de concreto quebrado indicado pela seta.	67
Figura A.6 - V2, com destaque para o ângulo posterior direito, avariado na colisão com V1.	67
Figura A.7 – V2 e V3 envolvidos no acidente, vista das partes anteriores.	67
Figura A.8 – V2, com destaque para a parte anterior.	67
Figura A.9 - V2 e a parede de alvenaria, com destaque para o quebraimento na parede de alvenaria.	67
Figura A.10 - V2, com destaque para o ângulo anterior direito.	67
Figura A.11 - Veículo 3 envolvido no acidente, vista da lateral direita.	68
Figura A.12 - V3, com destaque para as avarias na lateral média direita.	68
Figura A.13 - Marcas de arrastamento do V2, indicado pelas setas, e região de concentração de terra, indicado pela curva.	69
Figura A.14 - Marcas de fricção com aderência de tinta de V3.	69
Figura B.1 – Excerto modificado de fotografia aérea do local (retirado do Google Earth®), com a definição do início (0,0 m) do eixo X.	76
Figura B.2 – [REDACTED] (Via 1), sentido [REDACTED], com destaque para a ondulação transversal e as posições de repouso final do [REDACTED] (V1) e [REDACTED] (V2).	76
Figura B.3 – [REDACTED] (via 2), sentido [REDACTED] (via 1), com destaque para a ondulação transversal e as posições de repouso final do [REDACTED] (V1) e [REDACTED] (V2).	76

Figura B.4 - Lateral anterior direita do V1 com destaque para as marcas de fricção no pneumático.....	77
Figura B.5 - Lateral anterior direita do V1 com destaque para o amassamento do para-lama anterior direito.	77
Figura B.6 - Lateral média direita do V1 com destaque para as marcas de fricção nas portas.	77
Figura B.7–Parte anterior do V2.	79
Figura B.8 - Parte anterior do V2 com destaque para o quebramento da capa protetora do conjunto óptico e para a as marcas de fricção na capa protetora do painel.	79
Figura B.9 - Lateral esquerda do V2 com destaque para o amassamento com marcas de fricção no tanque e empenamento do apoio de pé e alavanca de marcha.....	79
Figura B.10 - Lateral posterior esquerda do V2 com destaque para as marcas de fricção no apoio de mão posterior esquerdo.	79
Figura B.11 - Marcas de arrastamento de corpo flácido indicadas pela seta à esquerda e marcas de arrastamento produzidas pela motocicleta indicadas pela seta à direita.	79

LISTA DE SÍMBOLOS, NOMENCLATURA E ABREVIACÕES

CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CP	Código Penal
CPM	Código Penal Militar
CPP	Código de Processo Penal
CPPM	Código de Processo Penal Militar
CRFB/88	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
DPT	Departamento de Polícia Técnica
IC	Instituto de Criminalística
PCDF	Polícia Civil do Distrito Federal
SDT	Seção de Delitos de Trânsito

1. INTRODUÇÃO

Este capítulo apresenta as principais motivações para a investigação realizada neste trabalho (item 1.1.), a síntese da tese do perito operador do direito (item 1.2), o escopo do trabalho (item 1.3.), bem como a estrutura geral e a organização do texto (item 1.4.).

1.1. MOTIVAÇÃO

A motivação para este trabalho surgiu da minha atuação como Perito Criminal da Polícia Civil do Distrito Federal (PCDF). Ao assumir o cargo de Perito Criminal, a primeira seção em que trabalhei foi a Seção de Delitos de Trânsito do Instituto de Criminalística do Distrito Federal (SDT/IC), o qual faz parte do Departamento de Polícia Técnica da Polícia Civil do Distrito Federal (DPT/PCDF). Com formação em Engenharia Eletrônica, a atuação numa seção que exige formação na área de exatas foi natural.

No curso de formação para o cargo foi apresentada a formulação de “causa determinante” de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012), a qual é amplamente adotada na SDT/IC. Com a atuação profissional e elaboração dos laudos de perícia criminal, surgiu a curiosidade e a necessidade de aprofundar os estudos sobre direito penal, direito processual penal, a sistemática de provas e o nexo de causalidade no direito penal pátrio.

Este trabalho foi motivado por tal necessidade e passa pelo resumo da prova pericial no processo penal, pelas teorias de causalidade, incluindo o caso específico do nexo de causalidade nos crimes de trânsito e por exemplos de casos difíceis de crimes de trânsito e chega a conclusão de que os peritos oficiais de natureza criminal também são operadores do direito.

1.2. PERITO OPERADOR DO DIREITO

Costumeiramente se entende por operador do direito o conjunto formado pelos advogados, defensores públicos, membros do Ministério Público, membros do Poder Judiciário e doutrinadores. Os operadores se utilizam do método denominado analítico ou discursivo do direito.

Por sua vez, tradicionalmente os peritos, incluindo os peritos criminais, são classificados como auxiliares da justiça. Os peritos se utilizando do denominado método

científico, o qual é baseado em experimentos e formulação de regras gerais da natureza. Neste método, se formula uma hipótese de explicação e predição de determinado fenômeno, que devem ser passíveis de verificação ou falseamento via experimentos, seguindo o critério proposto por Karl Popper. Caso a hipótese não resista ao teste, ou seja, caso a hipótese seja falseada, deve-se reformulá-la.

Ao se analisar a realidade fática da atuação dos peritos criminais, conforme exposto ao longo de todo este trabalho, em especial no item 4, verifica-se que estes profissionais pautam seu trabalho nas normas e no mundo jurídico como um todo e, além do método científico, se utilizam também do método discursivo do direito.

O perito de natureza criminal ao interagir com a norma penal, ao identificar os elementos que dão materialidade a cada um dos tipos penais e ao estabelecer o nexos causal num crime atua como operador do direito, apesar de não possuir necessariamente formação acadêmica nessa área. Ao estabelecer o nexos de causalidade e analisar a responsabilidade de um delito de trânsito, o perito de natureza criminal realiza verdadeira interpretação das normas de direito, utiliza-se do método discursivo, e faticamente delinea julgamentos e formula verdadeira doutrina, a qual é amplamente acatada pelos órgãos julgadores.

Desta maneira, percebe-se que os peritos são mais do que meros auxiliares que funcionam tanto como os olhos, ouvidos e *longa manus* do juízo na apreciação das provas materiais. Na prática, os peritos dialogam também no campo normativo, com a doutrina jurídica, com o juízo e com as partes.

Ao se reconhecer essa realidade, se evidencia a relevância do diálogo entre os peritos criminais e aqueles já habitualmente denominados operadores do direito (advogados, defensores públicos, membros do Ministério Público, membros do Poder Judiciário e doutrinadores). Esta maior interação certamente contribui para as discussões teóricas das ciências jurídicas e, principalmente, para a prática diuturna do direito.

1.3. ESCOPO

Este trabalho tem como objetivo principal estudar a interação dos peritos oficiais de natureza criminal com o processo positivado, abordando mais detalhadamente a relação do trabalho desses profissionais com as teorias de nexos de causalidade em casos de crimes de trânsito.

A abordagem tem uma narrativa teórica que se confronta com uma análise de caso. Foram realizados estudos sobre a prova pericial no direito penal pátrio, incluindo os sistemas de valoração da prova existentes, sobre o conceito de prova pericial e de exame de corpo de delito e sobre quem são os peritos oficiais e a estrutura básica de um laudo de delito de trânsito.

Como contribuição, este trabalho faz uma crítica à teoria da causa determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012) e à teoria de Andrade (2018, p. 52). Por fim, se pugna pelo reconhecimento de que os peritos oficiais de natureza criminal também atuam ativamente com a normal e com o método discursivo do direito, o que os torna operadores do direito, para além de um discurso positivado e dogmático.

1.4. ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

Este trabalho está organizado da seguinte maneira: o Capítulo 2 analisa a prova no processo penal, incluindo o conceito de prova, os sistemas de valoração da prova e a prova pericial; o Capítulo 3 aborda as principais teorias denexo de causalidade discutidas na doutrina; o Capítulo 4 apresenta um outro olhar sobre o perito e o crime, discorre sobre o conceito de “causa determinante” utilizado pela criminalística no Brasil e tece críticas a ele, adicionalmente, são demonstrados casos que evidenciam a dificuldade de se definir a responsabilidade em crimes de trânsito; por fim, o Capítulo 5 apresenta as conclusões do trabalho.

2. PROVA NO PROCESSO PENAL

Na lição de Malatesta (2001, p. 23), prova “é o meio objetivo pelo qual o espírito humano se apodera da verdade”, e verdade é a “conformação da noção ideológica com a realidade”.

Conforme ensina Capez (2018, p. 371), prova, do latim *probatio*, é o conjunto de atos praticados pelas partes, pelo juiz e por terceiros, utilizando-se de qualquer meio de percepção, com a finalidade de comprovar a verdade de uma alegação, de levar ao magistrado a convicção.

A finalidade da prova no processo penal é formar a convicção dos julgadores sobre os fatos relevantes para o desfecho da causa. As provas são os sentidos do processo, sobre elas é que giram as principais discussões num litígio penal. As discussões jurídicas relacionam-se com aquilo que se prova.

A análise do quadro probatório coletado é que permite ao julgador produzir o conhecimento acerca do fato investigado. Portanto, na persecução criminal, provar significa desvendar os fatos com a maior proximidade da realidade fática do delito, da verdade real.

Neste contexto, é importante diferenciar os conceitos de objeto de prova, elemento de prova, meio de prova e fonte de prova.

Objeto da prova “é toda circunstância, fato ou alegação referente ao litígio sobre os quais pesa incerteza, e que precisam ser demonstrados perante o juiz para o deslinde da causa” (CAPEZ, 2018, p. 371).

Elementos de prova são todos os fatos ou circunstâncias em que repousa a convicção do Juiz (TOURINHO FILHO, 2010, p. 235).

Meio de prova “é tudo quanto possa servir, direta ou indiretamente, à comprovação da verdade que se procura no processo: testemunhas, documentos, perícias etc” (TOURINHO FILHO, 2010, p. 235). Meio de prova são as formas por meio da qual as provas são introduzidas e reveladas no processo.

Por fim, fonte de prova é “tudo quanto possa ministrar indicações úteis cujas comprovações sejam necessárias. Assim, a denúncia, embora não seja elemento ou meio de prova, é fonte desta, uma vez que contém indicações úteis, exigindo comprovação” (TOURINHO FILHO, 2010, p. 235).

2.1. VALORAÇÃO DA PROVA

A valoração da prova evoluiu de acordo com os costumes, racionalidade e pensamento científico de cada povo. Os principais sistemas de valoração da prova são: sistema das provas irracionais, sistema da prova legal, sistema da certeza moral do juiz e sistema da persuasão racional.

O sistema das provas irracionais, também denominado sistema das ordálias ou ainda sistema dos juízos de Deus, foi bastante utilizado na Idade Média, porém, possui registros de utilização mais antigos e em diversos locais como Europa, Índia e Congo. Ele se baseia na crença de que o ente divino irá interceder no julgamento, demonstrando a culpa ou a inocência do acusado. Assim, o acusado é submetido a uma prova que racionalmente é impossível de ser aprovado, então, caso o acusado seja inocente, o ente divino irá interceder e fazer o acusado passar na prova. Por exemplo, o acusado era obrigado a imergir algo em um líquido fervente, e se fosse inocência, o acusado não se queimaria ou teria uma recuperação muito rápida.

No sistema da prova legal, da certeza moral do legislador, da verdade legal, da verdade formal ou tarifado, a lei impõe ao julgador regras preestabelecidas de hierarquia entre as provas, o valor de cada prova, retirando do julgador a discricionariedade de valorar a importância, relevância ou robustez de cada prova (CAPEZ, 2018, p. 412) (CUNHA e PINTO, 2009, p. 93). Exemplos: confissão é prova máxima, uma vez confesso o crime, o réu está automaticamente condenado; uma testemunha apenas não possui qualquer valor; prova pericial é superior à prova testemunhal.

No sistema da certeza moral do juiz, da prova livre ou da íntima convicção, o julgador é absolutamente livre para analisar a prova, atribuir o valor que bem entender e formar sua convicção, inclusive, sem precisar fundamentar tal decisão. Neste sistema não há qualquer baliza para os critérios utilizados pelo julgador (CAPEZ, 2018, p. 412) (CUNHA e PINTO, 2009, p. 93).

No sistema da persuasão racional, da livre convicção, da verdade real ou do livre convencimento, o juiz tem liberdade para formar sua convicção, sem estar preso a qualquer critério preestabelecido de valores probatórios, entretanto, tal liberdade não é absoluta, devendo ser devidamente fundamentada e racional. Assim, o juiz decide livremente de acordo com a sua consciência, explicitando os motivos e as razões que o levaram a tal convencimento, obedecendo certos limites impostos pelo ordenamento

jurídico (e.g. só pode utilizar elementos presentes nos autos, não pode utilizar provas ilícitas, etc) (CAPEZ, 2018, p. 412-413) (CUNHA e PINTO, 2009, p. 93).

O direito processual penal pátrio adotou precipuamente o sistema da persuasão racional, conforme se depreende do art. 155, *caput*, do CPP, e do art. 297 do CPPM, vejamos:

CPP

Art. 155. O juiz formará sua convicção pela livre apreciação da prova produzida em contraditório judicial, não podendo fundamentar sua decisão exclusivamente nos elementos informativos colhidos na investigação, ressalvadas as provas cautelares, não repetíveis e antecipadas.

Parágrafo único. Somente quanto ao estado das pessoas serão observadas as restrições estabelecidas na lei civil.

CPPM

Avaliação de prova

Art. 297. O juiz formará convicção pela livre apreciação do conjunto das provas colhidas em juízo. Na consideração de cada prova, o juiz deverá confrontá-la com as demais, verificando se entre elas há compatibilidade e concordância.

Porém, há ainda resquícios do sistema da prova legal, apenas como exceções. Isto pode ser visto no art. 155, parágrafo único, do CPP e, analogamente no art. 294 do CPPM, ao estabelecerem que o estado das pessoas necessita ser provado observando as restrições da lei civil, e art. 158, *caput*, do CPP e, analogamente nos arts. 315 e 318 do CPPM, ao determinarem que, quando a infração deixar vestígios, o exame de corpo de delito é obrigatório, não suprimindo a sua falta qualquer outra prova, mesmo a confissão do acusado.

CPP

Art. 155. O juiz formará sua convicção pela livre apreciação da prova produzida em contraditório judicial, não podendo fundamentar sua decisão exclusivamente nos elementos informativos colhidos na investigação, ressalvadas as provas cautelares, não repetíveis e antecipadas.

Parágrafo único. Somente quanto ao estado das pessoas serão observadas as restrições estabelecidas na lei civil.

Art. 158. Quando a infração deixar vestígios, será indispensável o exame de corpo de delito, direto ou indireto, não podendo supri-lo a confissão do acusado.

Parágrafo único. Dar-se-á prioridade à realização do exame de corpo de delito quando se tratar de crime que envolva:

I - violência doméstica e familiar contra mulher;

II - violência contra criança, adolescente, idoso ou pessoa com deficiência.

CPPM

Irrestrição da prova

Art. 294. A prova no juízo penal militar, salvo quanto ao estado das pessoas, não está sujeita às restrições estabelecidas na lei civil.

Determinação

Art. 315. A perícia pode ser determinada pela autoridade policial militar ou pela judiciária, ou requerida por qualquer das partes.

Negação

Parágrafo único. Salvo no caso de exame de corpo de delito, o juiz poderá negar a perícia, se a reputar desnecessária ao esclarecimento da verdade.

Infração que deixa vestígios

Art. 328. Quando a infração deixar vestígios, será indispensável o exame de corpo de delito, direto ou indireto, não podendo supri-lo a confissão do acusado.

Corpo de delito indireto

Parágrafo único. Não sendo possível o exame de corpo de delito direto, por haverem desaparecido os vestígios da infração, supri-lo-á a prova testemunhal.

A excepcionalização do exame de corpo de delito é razoável por ser, em regra, um exame cautelar, que se não realizado imediatamente após o delito, os elementos serão perdidos. Adicionalmente, as provas colhidas no exame de corpo de delito podem servir tanto para a tese de acusação quanto para a tese de defesa, não sendo raro que tal exame revele que outra pessoa que não o acusado estava na cena do crime ou evite que crimes sejam forjados e atribuídos propositalmente a determinadas pessoas. É importante para a ampla defesa que o exame de corpo de delito não fique à mercê do juízo do julgador ou da autoridade policial, assim, justificada a obrigatoriedade de sua realização. Por outro lado, a norma legal apenas exige a realização do exame de corpo de delito, não havendo uma tarifação prévia do seu valor probante quando da apreciação das provas pelo julgador. Nesse sentido é o art. 182 do CPP e o art. 326 do CPPPM, vejamos.

CPP

Art. 182. O juiz não ficará adstrito ao laudo, podendo aceitá-lo ou rejeitá-lo, no todo ou em parte.

CPPM

Liberdade de apreciação

Art. 326. O juiz não ficará adstrito ao laudo, podendo aceitá-lo ou rejeitá-lo, no todo ou em parte.

Por fim, há também resquícios do sistema da certeza moral do juiz. Isto pode ser visto nas decisões proferidas pelo júri popular, nas quais o jurado profere seu voto, sem necessidade de qualquer fundamentação ou justificação.

2.2. PROVA PERICIAL

A perícia é um meio de prova bastante presente no processo penal. Segundo definição de Capez (2018, p. 418):

“O termo “perícia”, originário do latim peritia (habilidade especial), é um meio de prova que consiste em um exame elaborado por pessoa, em regra profissional, dotada de formação e conhecimentos técnicos específicos, acerca de fatos necessários ao deslinde da causa. Trata-se de um juízo de valoração científico, artístico, contábil, avaliatório ou técnico, exercido por especialista, com o propósito de prestar auxílio ao magistrado em questões fora de sua área de conhecimento profissional”.

O julgador não conhece toda e qualquer matéria relevante para um julgamento, e nem seria possível exigir isso. Disto surge a necessidade de pessoas especializadas em certos conhecimentos técnicos, os chamados experts, os peritos em determinados conhecimentos. Cabe aos peritos serem os olhos e ouvidos técnicos do julgador, produzindo a prova material com base na ciência. Apesar da base da prova pericial ser a ciência, há um certo grau de subjetividade, conforme admite Capez (2018, p. 418), vejamos:

“Tratando-se de uma prova pessoal, a perícia tem em considerável parcela de seu conteúdo certa dose de subjetividade, demandando uma apreciação pessoal que, em alguns casos, pode variar de perito para perito”.

Em concordância com este raciocínio estão o art. 180 do CPP e o art. 322 do CPPM, ao explicitamente preverem a divergência entre os peritos e que a solução nestes casos, caso a divergência seja relevante, é a submissão a um terceiro perito, vejamos.

CPP

Art. 180. Se houver divergência entre os peritos, serão consignadas no auto do exame as declarações e respostas de um e de outro, ou cada um redigirá separadamente o seu laudo, e a autoridade nomeará um terceiro; se este divergir de ambos, a autoridade poderá mandar proceder a novo exame por outros peritos.

CPPM

Divergência entre os peritos

Art. 322. Se houver divergência entre os peritos, serão consignadas no auto de exame as declarações e respostas de um e de outro, ou cada um redigirá separadamente o seu laudo, e a autoridade nomeará um terceiro. Se este divergir de ambos, a autoridade poderá mandar proceder a novo exame por outros peritos.

Uma característica muito peculiar da prova pericial é o fato dela ser regida pelo princípio do contraditório diferido. No processo penal, a regra é que as provas colhidas na fase pré-processual sejam repetidas na fase processual, entretanto as perícias realizadas mesmo na fase pré-processual (momento em que não há contraditório, como durante o inquérito policial) não necessitam ser repetidas na fase processual, na qual todas as provas são submetidas ao contraditório. Daí se diz que a prova pericial é regida pelo princípio do contraditório diferido, já que num primeiro momento ela é produzida sem qualquer

contraditório, passando a ser passível de contraditório apenas em um momento posterior, já na fase processual.

O exame pericial distingue-se das demais provas, não só pelo seu caráter eminentemente técnico, mas também por possuir, além de um caráter retrospectivo, como os demais meios de prova, um caráter prospectivo, na medida em que os vestígios são avaliados e valorados, quando da elaboração dos respectivos laudos, apresentando, nesse aspecto, um cunho subjetivo.

A perícia, apesar de ser uma prova técnica, não obriga à autoridade judicial. Conforme comentado no item 2.1., o ordenamento é regido pelo sistema da persuasão racional, e é expressamente autorizado no art. 182 do CPP e no art. 326 do CPPM à autoridade judicial rejeitar no todo ou em parte o laudo pericial, desde que de maneira motivada.

Caso haja dúvidas acerca do laudo ou imperfeições formais, é previsto no art. 181 do CPP que apenas a autoridade judicial pode determinar que o laudo seja esclarecido e a formalidade suprida. Já no diploma militar, conforme art. 323 do CPPM tais providências podem ser tomadas tanto pela autoridade policial militar quanto pela judiciária.

CPP

Art. 181. No caso de inobservância de formalidades, ou no caso de omissões, obscuridades ou contradições, a autoridade judiciária mandará suprir a formalidade, complementar ou esclarecer o laudo.

Parágrafo único. A autoridade poderá também ordenar que se proceda a novo exame, por outros peritos, se julgar conveniente.

CPPM

Suprimento do laudo

Art. 323. No caso de inobservância de formalidade ou no caso de omissão, obscuridade ou contradição, a autoridade policial militar ou judiciária mandará suprir a formalidade, ou completar ou esclarecer o laudo. Poderá igualmente, sempre que entender necessário, ouvir os peritos, para qualquer esclarecimento.

Procedimento de novo exame

Parágrafo único. A autoridade poderá, também, ordenar que se proceda a novo exame, por outros peritos, se julgar conveniente.

Salienta-se que no caso dos parágrafos únicos, ou seja, no caso de ser realizada nova perícia, a segunda perícia não anula a primeira, permanecendo ambas nos autos para apreciação. O mesmo ocorre no caso de divergência entre peritos e realização de nova perícia, conforme previsão do art. 180 do CPP e do art. 322 do CPPM.

A Lei n.º 11.690, de 9 de junho de 2008, trouxe significativas alterações no tocante à prova pericial, aumentando o contraditório e a ampla defesa no tocante a este meio de prova. Passou a ser previsto a atuação de assistente técnico, que passa a atuar a partir da sua admissão pelo juiz e somente após a conclusão dos exames e elaboração do laudo pelos peritos oficiais, conforme previsão do art. 159, § 4º e § 5º, II do CPP.

Também passou a ser permitida a formulação de quesitos ao Ministério Público, ao assistente de acusação, ao ofendido, ao querelante e ao acusado, conforme art. 159, § 3º do CPP.

Art. 159. O exame de corpo de delito e outras perícias serão realizados por perito oficial, portador de diploma de curso superior.

§ 1º Na falta de perito oficial, o exame será realizado por 2 (duas) pessoas idôneas, portadoras de diploma de curso superior preferencialmente na área específica, dentre as que tiverem habilitação técnica relacionada com a natureza do exame.

§ 2º Os peritos não oficiais prestarão o compromisso de bem e fielmente desempenhar o encargo.

§ 3º Serão facultadas ao Ministério Público, ao assistente de acusação, ao ofendido, ao querelante e ao acusado a formulação de quesitos e indicação de assistente técnico.

§ 4º O assistente técnico atuará a partir de sua admissão pelo juiz e após a conclusão dos exames e elaboração do laudo pelos peritos oficiais, sendo as partes intimadas desta decisão.

§ 5º Durante o curso do processo judicial, é permitido às partes, quanto à perícia:

I – requerer a oitiva dos peritos para esclarecerem a prova ou para responderem a quesitos, desde que o mandado de intimação e os quesitos ou questões a serem esclarecidas sejam encaminhados com antecedência mínima de 10 (dez) dias, podendo apresentar as respostas em laudo complementar;

II – indicar assistentes técnicos que poderão apresentar pareceres em prazo a ser fixado pelo juiz ou ser inquiridos em audiência.

§ 6º Havendo requerimento das partes, o material probatório que serviu de base à perícia será disponibilizado no ambiente do órgão oficial, que manterá sempre sua guarda, e na presença de perito oficial, para exame pelos assistentes, salvo se for impossível a sua conservação.

§ 7º Tratando-se de perícia complexa que abranja mais de uma área de conhecimento especializado, poder-se-á designar a atuação de mais de um perito oficial, e a parte indicar mais de um assistente técnico.

Estas alterações privilegiam o contraditório, já que se expandiu o rol de atores que podem fazer quesitos a serem respondidos pelos peritos e a prova pericial passou a ser debatida por especialistas indicados pela acusação ou pela defesa.

Já no CPPM não há previsão para admissão de assistente técnico, no entanto, há previsão das partes formularem quesitos, conforme disposto nos arts. 48, parágrafo único, 316 e 325, parágrafo único, todos do CPPM, vejamos:

Preferência

Art. 48. Os peritos ou intérpretes serão nomeados de preferência dentre oficiais da ativa, atendida a especialidade.

Compromisso legal

Parágrafo único. O perito ou intérprete prestará compromisso de desempenhar a função com obediência à disciplina judiciária e de responder fielmente aos quesitos propostos pelo juiz e pelas partes.

Formulação de quesitos

Art. 316. A autoridade que determinar perícia formulará os quesitos que entender necessários. Poderão, igualmente, fazê-lo: no inquérito, o indiciado; e, durante a instrução criminal, o Ministério Público e o acusado, em prazo que lhes fôr marcado para aquêle fim, pelo auditor.

Prazo para apresentação do laudo

Art. 325. A autoridade policial militar ou a judiciária, tendo em atenção a natureza do exame, marcará prazo razoável, que poderá ser prorrogado, para a apresentação dos laudos.

Vista do laudo

Parágrafo único. Do laudo será dada vista às partes, pelo prazo de três dias, para requererem quaisquer esclarecimentos dos peritos ou apresentarem quesitos suplementares para êsse fim, que o juiz poderá admitir, desde que pertinentes e não infrinjam o art. 317 e seu § 1º.

2.2.1. EXAME DE CORPO DE DELITO

Corpo de delito “é o conjunto de vestígios materiais (elementos sensíveis) deixados pela infração penal, ou seja, representa a materialidade do crime. Os elementos sensíveis são os vestígios corpóreos perceptíveis por qualquer dos sentidos humanos” (CAPEZ, 2018, p. 421-422). Para (CUNHA e PINTO, 2009, p. 96), “corpo de delito é o vestígio deixado pelo crime, como, por exemplo, o cadáver da vítima, o cheque utilizado pelo estelionatário, a carta escrita pelo autor de uma ameaça”. Por sua vez, exame de corpo de delito é o exame pericial que teve como objeto de exame o corpo de delito ou parte dele.

Portanto exame de corpo de delito não é apenas aquele realizado no corpo do acusado ou na vítima. Exame de corpo de delito é o exame realizado em todo e qualquer elemento relacionado ao crime, incluindo o exame do local do crime, dos instrumentos do crime, do corpo e das vestes da vítima e do corpo e das vestes do acusado.

O exame de corpo de delito pode ser direto, quando ele é realizado sobre o próprio corpo de delito (o cadáver, a janela arrombada, a chave utilizada, etc), ou indireto, quando advém de um raciocínio dedutivo sobre um fato narrado por testemunhas, sempre que impossível o exame direto (CAPEZ, 2018, p. 422).

Também é comum denominar de exame de corpo de delito indireto aquele que os peritos fazem com base em outros meios (que não o corpo de delito diretamente) que possibilitem a análise e a conclusão em relação ao fato investigado e às circunstâncias

que tenham relevância para a elucidação do crime, por exemplo, por meio de fotografias ou vídeos de elementos relativos ao crime.

O exame de corpo de delito é o mais importante exame pericial e muitas vezes a prova mais relevante do processo penal. O artigo 6º do CPP determina as primeiras providências que a autoridade policial deve tomar ao saber de um crime. Neste mesmo artigo, é determinado que o local deve ser preservado e nada deve ser movido nem mesmo apreendido antes do exame de corpo de delito realizado pelos peritos criminais (incisos I e II). Nota-se que a alteração na redação realizada pela Lei n.º 8.862, de 28 de março de 1994, veio para tornar o exame do local do crime obrigatório e retirar qualquer discricionariedade de sua realização ou preservação por parte da autoridade policial.

Art. 6º Logo que tiver conhecimento da prática da infração penal, a autoridade policial deverá:

~~— I - se possível e conveniente, dirigir-se ao local, providenciando para que se não alterem o estado e conservação das coisas, enquanto necessário; (Vide Lei n.º 5.970, de 1973)~~

I - dirigir-se ao local, providenciando para que não se alterem o estado e conservação das coisas, até a chegada dos peritos criminais; (Redação dada pela Lei n.º 8.862, de 28.3.1994)

~~— II - apreender os instrumentos e todos os objetos que tiverem relação com o fato;~~

II - apreender os objetos que tiverem relação com o fato, após liberados pelos peritos criminais; (Redação dada pela Lei n.º 8.862, de 28.3.1994)

III - colher todas as provas que servirem para o esclarecimento do fato e suas circunstâncias;

IV - ouvir o ofendido;

V - ouvir o indiciado, com observância, no que for aplicável, do disposto no Capítulo III do Título VII, deste Livro, devendo o respectivo termo ser assinado por duas testemunhas que lhe tenham ouvido a leitura;

VI - proceder a reconhecimento de pessoas e coisas e a acareações;

VII - determinar, se for caso, que se proceda a exame de corpo de delito e a quaisquer outras perícias;

VIII - ordenar a identificação do indiciado pelo processo datiloscópico, se possível, e fazer juntar aos autos sua folha de antecedentes;

IX - averiguar a vida pregressa do indiciado, sob o ponto de vista individual, familiar e social, sua condição econômica, sua atitude e estado de ânimo antes e depois do crime e durante ele, e quaisquer outros elementos que contribuam para a apreciação do seu temperamento e caráter.

X - colher informações sobre a existência de filhos, respectivas idades e se possuem alguma deficiência e o nome e o contato de eventual responsável pelos cuidados dos filhos, indicado pela pessoa presa. (Incluído pela Lei n.º 13.257, de 2016)

O exame de corpo de delito é obrigatório para os crimes que deixam vestígios, ou seja, só está dispensado da realização do exame de corpo de delito aqueles delitos que por ventura não deixaram vestígios. Com o aumento da tecnologia, cada vez é mais difícil encontrar um crime que não deixe vestígio. Mesmo em crimes como ameaça ou injúria,

dependendo do meio utilizado para tal, como envio de mensagens via celular ou internet, haverá vestígios do delito, atraindo a necessidade de exame de corpo de delito.

O exame de corpo de delito é realizado em regra por perito oficial, portador de diploma de nível superior. Somente na falta de perito oficial, tal exame poderá ser realizado pelos chamados peritos *ad hoc*, que necessitam ser duas pessoas idôneas, portadoras de diploma de curso superior preferencialmente na área específica.

O exame de corpo de delito e a sua obrigatoriedade estão previstos nos arts. 158 e 159 do CPP, vejamos.

Art. 158. Quando a infração deixar vestígios, será indispensável o exame de corpo de delito, direto ou indireto, não podendo supri-lo a confissão do acusado.

Parágrafo único. Dar-se-á prioridade à realização do exame de corpo de delito quando se tratar de crime que envolva:

I - violência doméstica e familiar contra mulher;

II - violência contra criança, adolescente, idoso ou pessoa com deficiência.

Art. 159. O exame de corpo de delito e outras perícias serão realizados por perito oficial, portador de diploma de curso superior.

§ 1º Na falta de perito oficial, o exame será realizado por 2 (duas) pessoas idôneas, portadoras de diploma de curso superior preferencialmente na área específica, dentre as que tiverem habilitação técnica relacionada com a natureza do exame.

§ 2º Os peritos não oficiais prestarão o compromisso de bem e fielmente desempenhar o encargo.

§ 3º Serão facultadas ao Ministério Público, ao assistente de acusação, ao ofendido, ao querelante e ao acusado a formulação de quesitos e indicação de assistente técnico.

§ 4º O assistente técnico atuará a partir de sua admissão pelo juiz e após a conclusão dos exames e elaboração do laudo pelos peritos oficiais, sendo as partes intimadas desta decisão.

§ 5º Durante o curso do processo judicial, é permitido às partes, quanto à perícia:

I – requerer a oitiva dos peritos para esclarecerem a prova ou para responderem a quesitos, desde que o mandado de intimação e os quesitos ou questões a serem esclarecidas sejam encaminhados com antecedência mínima de 10 (dez) dias, podendo apresentar as respostas em laudo complementar;

II – indicar assistentes técnicos que poderão apresentar pareceres em prazo a ser fixado pelo juiz ou ser inquiridos em audiência.

§ 6º Havendo requerimento das partes, o material probatório que serviu de base à perícia será disponibilizado no ambiente do órgão oficial, que manterá sempre sua guarda, e na presença de perito oficial, para exame pelos assistentes, salvo se for impossível a sua conservação.

§ 7º Tratando-se de perícia complexa que abranja mais de uma área de conhecimento especializado, poder-se-á designar a atuação de mais de um perito oficial, e a parte indicar mais de um assistente técnico.

A ausência do exame de corpo de delito enseja a nulidade do processo penal, nos termos do art. 564, III, “b” do CPP. Exceção é feita apenas nos casos em que os vestígios

já tenham desaparecido e, por consequência, seja impossível o exame de corpo de delito, conforme previsão do art. 167 do CPP.

Art. 167. Não sendo possível o exame de corpo de delito, por haverem desaparecido os vestígios, a prova testemunhal poderá suprir-lhe a falta.

(...)

Art. 563. Nenhum ato será declarado nulo, se da nulidade não resultar prejuízo para a acusação ou para a defesa.

Art. 564. A nulidade ocorrerá nos seguintes casos:

(...)

III - por falta das fórmulas ou dos termos seguintes:

(...)

b) o exame do corpo de delito nos crimes que deixam vestígios, ressalvado o disposto no Art. 167;

(...)

Art. 566. Não será declarada a nulidade de ato processual que não houver influído na apuração da verdade substancial ou na decisão da causa.

Segundo Nucci (2012, p. 968), a nulidade do art. 564, III, “b” do CPP (por falta do exame de corpo de delito, ressalvado o disposto no art. 167) é absoluta. As nulidades absolutas dispensam a demonstração de prejuízo prevista no art. 566 do CPP, pois tal prejuízo é tido como presumido nesses casos.

Assim, em um crime que deixou vestígios, caso o Estado, por meio de suas autoridades e agentes, deixem de proceder ao exame de corpo de delito por omissão, a consequência é a absolvição do acusado por falta de provas (art. 386, VII, do CPP). A exceção do art. 167 só se aplica quando o desaparecimento dos vestígios se deu por outros motivos que não a omissão do Estado, sob pena de afronta ao arts. 6º, I, e 158 do CPP. Este entendimento é corroborado por Capez (2018, p. 412-413), vejamos:

“A regra do art. 158 do CPP, tornando obrigatória a realização do exame de corpo de delito quando a infração deixar vestígios, excepciona o princípio da livre apreciação da prova pelo juiz (CPP, art. 155, *caput*), bem como o da verdade real. Trata-se de adoção excepcional do sistema da prova legal, não podendo o julgador buscar a verdade por nenhum outro meio de prova, seja pela confissão do acusado, robusta documentação ou depoimentos testemunhais idôneos, pois a lei se apegua ao formalismo de exigir a prova pericial como único meio de comprovar a materialidade delitiva. Assim, quando possível a realização da perícia, a sua falta implica a nulidade de qualquer prova produzida em sua substituição (CPP, art. 564, III, b) e, por conseguinte, a absolvição do imputado com fundamento no art. 386, VII, do CPP, com as modificações operadas pela Lei n. 11.690/2008. O art. 167 do CPP somente se aplica aos casos em que o exame direto já não era possível ao tempo do descobrimento do delito, em face do desaparecimento dos vestígios. Se havia possibilidade de realizar o exame de corpo de delito direto, a omissão da autoridade em determiná-lo não pode ser suprida por nenhuma outra prova, sob pena de afronta a determinação expressa da lei (CPP, art. 158). Nota-se, contudo, uma tendência da jurisprudência dos tribunais superiores a atenuar os rigores dessa regra, sob o argumento de que, não sendo ilícitas, as demais provas podem ser valoradas pelo juiz como admissíveis. Nesse sentido, o STF: “A nulidade decorrente da falta de realização do exame de corpo de delito não tem sustentação frente à jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que não

considera imprescindível a perícia, desde que existentes outros elementos de prova” (1ª T., HC 76.265-3/RS, rel. Min. Ilmar Galvão, DJU, 18 out. 1996, p. 39847; 2ª T., HC 70.118-3/SP, rel. Min. Carlos Velloso, DJU, 28 maio 1993, p. 10385; 1ª T., HC 72.788-3/MG, rel. Min. Moreira Alves, DJU, 20 out. 1995, p. 35259; e 2ª T., HC 72.283-1/SP, rel. Min. Marco Aurélio, DJU, 9 jun. 1995, p. 17233)”.

Ressalta-se essa tendência da jurisprudência em relativizar a nulidade absoluta derivada da ausência do exame de corpo de delito. No mundo fático, os tribunais têm adotado esta postura principalmente pela falta de infraestrutura dos órgãos de perícia oficial que não são capazes de atender todos os crimes noticiados. Apesar disso, entendo incorreta tal interpretação, pois o exame de corpo de delito é uma garantia ao réu e o Estado não pode invocar suas deficiências para suprimir meios de defesa do particular, principalmente no campo penal. Conforme exposto no item 2.1., o exame de corpo de delito é um resquício do sistema de prova legal, justificada esta exceção pelo exame de corpo de delito ser, em regra, um exame cautelar, que se não realizado imediatamente após o delito, os elementos serão perdidos. As provas colhidas no exame de corpo de delito podem servir tanto para a tese de acusação quanto para a tese de defesa, não sendo raro que tal exame revele que outra pessoa que não o acusado estava na cena do crime ou evite que crimes sejam forjados e atribuídos propositalmente a determinadas pessoas. É importante para a ampla defesa que o exame de corpo de delito não fique à mercê do juízo do julgador ou da autoridade policial, assim, justificada a obrigatoriedade de sua realização.

2.2.2. PERITOS

Na visão formal do processo, segundo Capez (2018, p. 423), perito “é um auxiliar da justiça, devidamente compromissado, estranho às partes, portador de um conhecimento técnico altamente especializado e sem impedimentos ou incompatibilidades para atuar no processo”.

Para firmar sua convicção, o juiz lança mão de auxiliares que funcionam tanto como os olhos e ouvidos do juízo, quanto como *longa manus*. São os peritos esses profissionais que fortificam os sentidos que os juízes utilizam na apreciação das provas materiais.

Os peritos podem ser oficiais ou não oficiais, também denominados *ad hoc*. Peritos oficiais são aqueles servidores públicos ocupantes de cargo de perito oficial de natureza criminal conforme a legislação. Estes estão dispensados de prestar compromisso

de bem e fielmente desempenhar o encargo, pois tal compromisso é prestado ao assumir o cargo. A perícia em regra é realizada por apenas um perito oficial, a não ser quando a complexidade do caso exige mais de um perito oficial.

Os peritos não oficiais, também denominados *ad hoc*, são aqueles que não ocupam cargo de perito oficial de natureza criminal, mas, diante da ausência de peritos oficiais, são nomeados para realizarem perícia nos termos do art. 159 do CPP. Os peritos não oficiais devem ser pessoas idôneas, portadoras de diploma de curso superior preferencialmente na área específica, dentre as que tiverem habilitação técnica relacionada com a natureza do exame. Eles devem prestar o compromisso de bem e fielmente desempenhar o encargo. No caso de peritos não oficiais, são sempre nomeados dois peritos *ad hoc*, não bastando apenas um. A nomeação não pode ser recusada pelo perito, salvo motivo justificável (CPP, art. 277), pois, sendo auxiliar da justiça, assume ônus processual. Caso não compareça para realizar o exame, poderá ser conduzido coercitivamente (CPP, art. 278). Pode ainda cometer o crime de falsa perícia (CP, art. 342). A sua nomeação é feita pela autoridade policial na fase de inquérito e pelo juiz, no processo.

A relevância da função pericial, impõe aos peritos as restrições afetas aos juízes e a disciplina judiciária, conforme arts. 275 e 280 do CPP, vejamos:

Art. 275. O perito, ainda quando não oficial, estará sujeito à disciplina judiciária.

(...)

Art. 280. É extensivo aos peritos, no que lhes for aplicável, o disposto sobre suspeição dos juízes.

Compete à União estabelecer normas gerais em matérias de legislação concorrente, conforme art. 24, §1º, da CRFB/88, como é o caso da estrutura da perícia oficial de natureza criminal. A União exerceu essa competência por meio da Lei n.º 12.030, de 17 de setembro de 2009, abaixo transcrita.

LEI N.º 12.030, DE 17 DE SETEMBRO DE 2009.

Dispõe sobre as perícias oficiais e dá outras providências

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais para as perícias oficiais de natureza criminal.

Art. 2º No exercício da atividade de perícia oficial de natureza criminal, é assegurado autonomia técnica, científica e funcional, exigido concurso público, com formação acadêmica específica, para o provimento do cargo de perito oficial.

Art. 3º Em razão do exercício das atividades de perícia oficial de natureza criminal, os peritos de natureza criminal estão sujeitos a regime especial de

trabalho, observada a legislação específica de cada ente a que se encontrem vinculados.

Art. 4º (VETADO)

Art. 5º Observado o disposto na legislação específica de cada ente a que o perito se encontra vinculado, são peritos de natureza criminal os peritos criminais, peritos médico-legistas e peritos odontologistas com formação superior específica detalhada em regulamento, de acordo com a necessidade de cada órgão e por área de atuação profissional.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

Esta lei define que os peritos oficiais de natureza criminal são os peritos criminais, os peritos médico-legistas e os peritos odontologistas, todos com formação superior específica. Ou seja, não se admite para os concursos de perito formação superior em qualquer área de formação, ela tem que ser específica e detalhada em regulamento de acordo com a necessidade de cada órgão.

Outro ponto relevante que esta lei trouxe é a explicitação de que o perito oficial possui autonomia técnica, científica e funcional. Assim, se retira qualquer dúvida sobre a autonomia do perito e o protege de pressões que poderia vir a sofrer de outras carreiras ou mesmo de seus superiores hierárquicos. Com isto, a prova produzida fica fortalecida e o processo se beneficia de uma prova livre de influências adversas.

Ao julgar os fatos, o magistrado aprecia as provas, as valora e conclui acerca da verdade (ou a melhor aproximação possível da verdade) dos fatos. Nos crimes de competência do Tribunal do Júri, o papel de julgar os fatos cabe a este, bem como nos crimes militares, tal papel compete ao Conselho de Justiça, que no âmbito da União é composto por um juiz auditor (juiz togado) e quatro militares mais antigos que o réu.

Já ao julgar ou dizer o direito, o juiz deve analisar todo o arcabouço jurídico, em especial considerar a interpretação das normas sob a luz da Constituição, para então, prolatar a sentença, dizendo o direito cabível no caso. Na análise do crime para se prolatar uma sentença, cabe ao juiz analisar, dentro outros fatores, o nexo de causalidade, a culpabilidade e a imputabilidade da conduta ao réu.

Por ser uma tarefa que exige profundo conhecimento jurídico, mesmo nos crimes de competência do Tribunal do Júri, o papel de dizer o direito é reservado ao juiz-presidente, ou seja, ao juiz togado. Exceção ocorre nos crimes militares, onde os juízes militares que compõem o Conselho de Justiça também votam e dizem o direito, como um órgão colegiado comum. Porém, ressalta-se que em regra os juízes militares não se tratam de completos leigos e, na prática, preferencialmente, são escolhidos dentre aqueles que possuem conhecimentos jurídicos.

Ao perito criminal cabe produzir a prova material e dizer a ciência. A produção da prova material se faz, principalmente, pelo exame de corpo de delito. A produção da prova material pode exigir ou não a análise com base na ciência, sendo que muitas vezes o exame de corpo de delito se resume a constatação do estado das coisas aliado a um raciocínio lógico, sem grande profundidade técnica.

Por outro lado, há provas que exigem uma análise técnica bem mais profunda, e nesses casos a tarefa do perito criminal é dizer a ciência. Assim como o Estado precisa de um servidor (o magistrado) com garantias próprias para poder julgar e dizer o direito com isenção e imparcialidade, o Estado também precisa de um servidor (o perito oficial de natureza criminal) com garantias próprias para dizer a ciência com isenção e imparcialidade.

Para que o laudo pericial tenha o devido valor no processo penal, os peritos devem fundamentar suas conclusões em leis científicas válidas, além de explicitar os métodos e as técnicas empregadas no exame e que deram suporte às suas conclusões.

À primeira vista, como o trabalho do perito de natureza criminal é lastreado na ciência, poder-se-ia imaginar que tal trabalho é imune a pressões. Isto é parcialmente verdade, porque apesar da ciência exigir base sólida para as conclusões trazidas por ela, as realidades fáticas dos crimes mostram cenários com condições não controladas, o que muitas vezes exige maior perspicácia de quem analisa e também abre brechas para interpretações enviesadas. Daí a relevância da Lei n.º 12.030, de 17 de setembro de 2009.

2.2.3. FUNÇÃO DO LAUDO PERICIAL

O Laudo Pericial Criminal é o documento elaborado pelo perito de natureza criminal em que este consigna seus achados e expõe suas conclusões segundo o método científico.

Ao perito cabe relatar a verdade dos fatos, reconstruída por meio do estudo dos vestígios materiais, para que o magistrado possa avaliar os fatos, verificar se ocorreu infração à norma penal, estabelecer o nexos causal, analisar as condutas e suas responsabilidades para realizar a prestação jurisdicional.

O laudo pericial é a consolidação do trabalho pericial, que tem por função prestar o esclarecimento necessário da verdade real ao adequado funcionamento da justiça, incluindo todas as partes. Em outras palavras, o trabalho pericial não é destinado a um

ator específico, pelo contrário, serve a todos os atores, acusação, defesa e julgador, cada um se utiliza do laudo pericial a partir da sua ótica.

O laudo traz o estudo do caso concreto, apoiado em leis científicas do fenômeno analisado. Em regra, o laudo traz os elementos encontrados durante os exames, a dinâmica reconstruída dos fatos (a qual, normalmente é parcial, tendo em vista a escassez dos vestígios e a dificuldade trazida pelo mundo fático). O laudo também pode trazer a árvore de possibilidades do que poderia ter ocorrido caso as condutas dos envolvidos fossem diferentes das observadas.

2.2.4. ESTRUTURA DO LAUDO PERICIAL DE DELITO DE TRÂNSITO NO DF

Uma estrutura geral do Laudo de Perícia Criminal de um Delito de Trânsito segue a apresentada a seguir:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. HISTÓRICO | 2.4. De Outros Vestígios Materiais |
| 2. EXAMES | 2.4.1. Marcas Pneumáticas |
| 2.1. Do local | 2.4.2. Fragmentos |
| 2.1.1. Aspectos Físicos. | 2.4.3. Sulcagens |
| 2.1.2. Sinalização | 2.4.4. Outros (Peças, Objetos Transportados pela Vítima, etc. |
| 2.1.3. Condições da Pista | 2.5. De Laboratório |
| 2.1.4. Visibilidade | 2.6. Do Cadáver |
| 2.1.5. Preservação do Local | 2.6.1. Identificação |
| 2.2. Dos veículos | 2.6.2. Localização |
| 2.2.1. Veículo 1 | 2.6.3. Lesões Externas |
| 2.2.1.1. Localização | 2.6.4. Vestes |
| 2.2.1.2. Sedes de Impacto e Avarias | 3. OUTROS ELEMENTOS |
| 2.2.1.3. Sistemas de Segurança | 4. CONSIDERAÇÕES TÉCNICO-PERICIAIS |
| 2.2.2. Veículo 2 | 5. ESTUDO E INTERPRETAÇÃO DOS VESTÍGIOS |
| 2.2.2.1. Localização | 5.1. Pontos de Colisão |
| 2.2.2.2. Sedes de Impacto e Avarias | 5.2. Trajetórias e Velocidades |
| 2.2.2.3. Sistemas de Segurança | 5.2.1. Veículo 1 |
| 2.3. Exames Complementares | |

5.2.2. Veículo 2

6. DISCUSSÃO

6.1. Dinâmica do Acidente

7. CONCLUSÃO

Esta estrutura geral é adaptada a cada caso concreto, podendo suprimir itens ou acrescentar outros que se fizerem necessários. Além disso, também é comum rearranjar os itens conforme o caso para facilitar a compreensão e adaptar ao estilo do perito criminal relator.

Exemplos de Laudos de Perícia Criminal de Delito de Trânsito é apresentado nos Anexos A e B.

8. CROQUI

9. IMAGENS

3. NEXO DE CAUSALIDADE

A relação causal revela o vínculo existente entre a conduta e o resultado, permitindo inferir se a ação do agente tem relação com o resultado investigado. Por isso, a relação causal tem importância capital na responsabilidade penal e também na responsabilidade civil.

Para Greco (2016, p. 323-324) “o nexo causal, ou relação de causalidade, é aquele elo necessário que une a conduta praticada pelo agente ao resultado por ela produzido. Se não houver esse vínculo que liga o resultado à conduta levada a efeito pelo agente, não se pode falar em relação de causalidade e, assim, tal resultado não poderá ser atribuído ao agente, haja vista não ter sido ele o seu causador”.

Devido a esta grande relevância do nexo de causalidade, diversas teorias foram desenvolvidas a fim de revelar quais ações devem ou não ser consideradas causas de um determinado resultado. Nos próximos subitens são apresentadas as teorias com maior repercussão no Direito.

3.1. CAUSA NO SENTIDO FÍSICO

Seja A e B dois eventos, A será causa de B quando: A preceder temporalmente a B, houver relação física entre os eventos A e B, e se não tivesse ocorrido A, então não ocorreria o evento B, considerando o contexto do caso (“Se não A, então não B”). Salienta-se que tal definição **não** é equivalente a expressão lógica “se A, então B”, expressão esta comumente associada erroneamente ao conceito de causalidade, pois esta expressão se refere as causas suficientes do evento B, deixando de abarcar as condições necessárias, mas não suficientes para o evento B (WIKIPÉDIA).

Dessa forma, A é causa de B quando A é um requisito necessário em um dado contexto, mas não necessariamente suficiente, para ocorrência de B da forma como ocorreu. Pelo método científico, deve-se estabelecer não apenas a correlação significativa entre os eventos em questão, mas também os mecanismos físicos de ação que levam A a determinar B, ou melhor, a ausência de A a inibir B.

Na definição de causa (“A”) do parágrafo anterior, estão incluídas as denominadas *INUS conditions* (*Insufficient but Non-redundant part of an Unnecessary but Sufficient*

condition, cuja tradução livre é insuficiente, porém parte não redundante de uma condição não necessária, mas suficiente).

O exemplo clássico de uma *INUS condition* é o curto-circuito que causa o incêndio numa casa. Considerando a coleção de eventos: curto-circuito, proximidade de materiais inflamáveis e a ausência de bombeiros. Juntos, tais eventos são desnecessários (pois há diversas outras maneiras de uma casa pegar fogo, por exemplo, utilizando um lança-chamas), mas suficientes para que a casa se queime. Dentre a coleção de eventos, o curto-circuito por si só é insuficiente para causar o incêndio (já que necessita dos demais eventos), mas não é redundante (pois, mantendo igual os demais eventos da coleção, eles não produziram o incêndio sem o curto-circuito) e parte de uma condição que é desnecessária, mas suficiente para a ocorrência do efeito. Desta forma, o curto-circuito é uma *INUS condition* para a ocorrência do incêndio da casa.

Utilizando tal exemplo, pode-se ver que a definição de causa apresentada (A é causa de B quando A é um requisito necessário em um dado contexto, mas não necessariamente suficiente, para ocorrência de B da forma como ocorreu) engloba as *INUS condition*, pois o curto-circuito é um requisito necessário no contexto (curto-circuito, materiais inflamáveis e ausência de bombeiros, ou seja, a condição desnecessária, mas suficiente) para a ocorrência de B (incêndio da casa) da forma como ocorreu. Além disso, são conhecidos os mecanismos físicos que levam um curto-circuito em conjunto com materiais inflamáveis a causar um incêndio, satisfazendo o requisito do método científico, garantindo que não se tratou de mera correlação sem conexão física.

3.2. TEORIA DA EQUIVALÊNCIA DOS ANTECEDENTES CAUSAIS (OU DA *CONDITIO SINE QUA NON*)

A teoria da equivalência dos antecedentes causais, ou teoria da equivalência das condições ou ainda teoria da *conditio sine qua non* tem sua origem na concepção filosófica de Stuart Mill, foi introduzida no direito austríaco e alemão por Glasse em 1855 e por von Buri em 1860, respectivamente (PIERANGELI, 2002, p. 26).

A seguir são mostradas as definições dadas para esta teoria por Greco, Calieri Filho, Capez e Bitencourt:

“[...] considera-se causa a ação ou a omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido. Isso significa que todos os fatos que antecedem o resultado se equivalem, desde que indispensáveis à sua ocorrência. Verifica-se se o fato

antecedente é causa do resultado por meio de uma eliminação hipotética. Se, suprimido mentalmente o fato, vier a ocorrer uma modificação no resultado, é sinal de que aquele é causa deste último”. (GRECO, 2016, p. 326)

“Como o próprio nome diz, essa teoria não faz distinção entre causa (aquilo de que uma coisa depende quanto à existência) e condição (o que permite à causa produzir seus efeitos positivos ou negativos). Se várias condições concorrem para o mesmo resultado, todas têm o mesmo valor; a mesma relevância, todas se equivalem. Não se indaga se uma delas foi mais ou menos eficaz, mais ou menos adequada. Causa é a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido, sem distinção da maior ou menor relevância que cada uma teve. Por isso, essa teoria é também chamada da *conditio sine qua non*, ou da equivalência das condições.

Para se saber se uma determinada condição é causa, elimina-se mentalmente essa condição, através de um processo hipotético. Se o resultado desaparecer, a condição é causa, mas, se persistir, não o será. Destarte, condição é todo antecedente que não pode ser eliminado mentalmente sem que venha a ausentar-se o efeito”. (CAVALIERI FILHO, 2012, p. 50-51)

“Também conhecida como teoria da *conditio sine qua non*, oriunda do pensamento filosófico de Stuart Mill, segundo ela, causa é toda ação ou omissão anterior que, de algum modo, ainda que minimamente, contribui para a produção do resultado (art. 13, caput), ou seja, tudo o que concorre para isso deve ser considerado sua causa. A lei atribui relevância causal a todos os antecedentes do resultado, considerando que nenhum elemento de que dependa a sua produção pode ser excluído da linha de desdobramento causal, pouco importando se, isoladamente, tinha ou não idoneidade para produzi-lo. Para essa teoria, portanto, não existe diferença entre causa e condição ou causa e concausa, se contribuiu de alguma forma é causa. Foi a teoria adotada pelo nosso Código Penal”. (CAPEZ, 2018, p. 229)

“É uma teoria que não distingue como prevalente ou preponderante nenhum dos diversos antecedentes causais de um determinado resultado. Todo fator — seja ou não atividade humana — que contribui, de alguma forma, para a ocorrência do evento é causa desse evento. Causa, para essa teoria, é a soma de todas as condições, consideradas no seu conjunto, produtoras de um resultado”. (BITENCOURT, 2012, p. 678)

Dos conceitos apresentados se extrai que causa na teoria da equivalência dos antecedentes causais pode ser definida da seguinte forma: **causa é toda ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido.**

Desta definição se extrai que a metodologia a ser adotada para verificar se algo é causa de um evento segundo a teoria da equivalência dos antecedentes causais é o chamado processo hipotético de eliminação de Thyén: algo é causa se, suprimido mentalmente da cadeia de eventos, o resultado é alterado. Caso tal elemento seja suprimido mentalmente da cadeia de eventos e o resultado ainda sim se mantém, então, tal elemento não é causa.

Capez é duro na sua crítica a esta teoria e sustenta que “na entrada deste terceiro milênio, continuar admitindo no direito uma teoria que pertence ao campo das ciências

físicas, desprovida de conteúdo axiológico, é caminhar na contramão da evolução do pensamento jurídico e filosófico” (CAPEZ, 2018, p. 231-233).

A principal crítica feita a teoria da equivalência dos antecedentes causais é que ela expande demasiadamente o rol de causas e permite a regressão (GRECO, 2016, p. 327-328). A causa de uma causa também é causa, ou em outras palavras, seja A a causa de um evento X e B a causa da causa A, então, B também é causa do evento X. Esta regressão permitiria a chamada regressão *ad infinitum*.

Por exemplo, num homicídio em que A mata B utilizando uma arma de fogo, em razão da regressão, são causadores do homicídio os pais de A (já que se não tivesse gerado A, este não teria causado o homicídio), o vendedor da arma de fogo e a empresa que produziu a arma (pois sem a arma o homicídio não teria ocorrido), entre outros.

Porém, apesar desta teoria de fato expandir o rol de causas, para haver crime e a penalização do agente é necessário também haver nexos normativos. Para haver nexos normativos deve haver uma conduta, uma ação ou omissão típica dolosa ou culposa. Conseqüentemente, apesar desta teoria abranger muitas causas, isto não significa que todas poderão ser responsabilizadas pelo direito.

3.3. TEORIA DA CAUSALIDADE ADEQUADA

A teoria da causalidade adequada, também denominada teoria da causalidade típica, foi elaborada por von Kries, exposta por Massari von Bar e também abordada por Antolisei e Grispigni (PIERANGELI, 2002, p. 29). A motivação desta teoria foi de restringir as condições que são consideradas causas de um evento.

A seguir são mostradas as definições dadas para esta teoria por Pierangeli, Cavalieri Filho, Capez e Bitencourt:

“Causa, para esta teoria, é a condição em geral idônea ou adequada a determinar o fenômeno. Para esta teoria, nem toda condição é causa num sentido de direito penal, mas somente aquelas que, de acordo com a experiência geral, habitualmente produzem o resultado. Com essa função de reduzir o âmbito do conceito de causa, - o que importa uma restrição - das condutas puníveis em um momento anterior ao da tipicidade subjetiva (culpabilidade, na doutrina tradicional). Destarte, de acordo com a teoria da causalidade adequada, das múltiplas condições intervenientes num acontecimento, só merece a consideração de causa a condição que, conforme a experiência, é adequada para produzir o resultado típico. Em resumo, para esta teoria, causa é a condição que se apresenta como a mais adequada a produzir o resultado”. (PIERANGELI, 2002, p. 30).

“Causa, para ela, é o antecedente não só necessário mas, também, adequado à produção do resultado. Logo, se várias condições concorreram para determinado resultado, nem todas serão causas, mas somente aquela que for a mais adequada à produção do evento.

Diferentemente da teoria anterior, esta faz distinção entre causa e condição, entre os antecedentes que tiveram maior ou menor relevância. Estabelecido que várias condições concorreram para o resultado, e isso é feito através do mesmo processo mental hipotético (até aqui as teorias seguem os mesmos caminhos), é necessário agora verificar qual foi a mais adequada. Causa será apenas aquela que foi mais determinante, desconsiderando-se as demais”. (CAVALIERI FILHO, 2012, p. 51)

“Atribui-se a formulação desta teoria ao fisiólogo Von Kries, para quem só é considerada causa a condição idônea à produção do resultado. O juízo de adequação causal realiza-se mediante um retorno à situação em que se deu a ação, a partir da qual se examinam em abstrato a probabilidade e a idoneidade da ação, segundo as leis da causalidade. Em outras palavras, ainda que contribuindo de qualquer modo para a produção do resultado, um fato pode não ser considerado sua causa quando, isoladamente, não tiver idoneidade para tanto. São necessários, portanto: contribuição efetiva e idoneidade individual mínima.

De acordo com essa teoria, não se pode falar emnexo causal entre os pais e o crime cometido pelo filho, pois, muito embora seja verdade que sem aqueles não existiria este e, sem ele, não haveria o crime que cometeu, é forçoso reconhecer que a conduta dos pais, gerando o autor do crime, isoladamente não teria idoneidade mínima para provocar o delito cometido. Não basta, portanto, ter contribuído de qualquer modo, sendo necessário que haja uma contribuição minimamente eficaz”. (CAPEZ, 2018, p. 233-234)

“A *teoria da causalidade adequada* fundamenta-se originalmente no juízo de *possibilidade* ou de probabilidade da relação causal, formulados por Von Bar e Von Kries. Ela parte do pressuposto de que *causa adequada* para a produção de um resultado típico (aspecto objetivo) não é somente a causa identificada a partir da teoria da equivalência das condições, mas, sim, aquela que era previsível *ex ante*, de acordo com os conhecimentos experimentais existentes e as circunstâncias do caso concreto, conhecidas ou cognoscíveis pelo sujeito cuja conduta se valora (aspecto subjetivo).

Martínez Escamilla e López Peregrín destacam que essa teoria permitiria excluir do âmbito da responsabilidade penal os *cursos causais irregulares* e aqueles resultados valorativos insatisfatórios. Imaginemos, por exemplo, que uma pessoa morra em decorrência de uma ferida leve causada intencionalmente por um terceiro. Sob a perspectiva estritamente *causal*, não é possível negar o nexo entre a conduta de quem realizou a lesão leve e o resultado morte (embora o aspecto subjetivo afaste essa consequência). Entretanto, por meio da *teoria da adequação*, seria possível excluir o resultado morte do nexode imputação quando faltasse para o autor da lesão a *previsibilidade objetiva* da possibilidade de produção daquele resultado concreto (imaginemos que o autor da lesão dolosa não saiba que a vítima era hemofílica). Essa teoria apresenta, sem embargo, a inconveniência do alto grau de indefinição acerca dos parâmetros valorativos necessários para medir algo como previsível ou imprevisível. Como veremos mais adiante, com a evolução da dogmática penal, essa teoria passou a ser complementada por outros institutos, como as noções de *risco permitido* e *risco tipicamente relevante*. É bem verdade que, no caso da *hemofilia*, desconhecida pelo agente, estamos diante de uma *condição preexistente*, pois existia antes da conduta do sujeito, facilitando a ocorrência do resultado. Há, nessa hipótese, uma *causa preexistente*, relativamente independente, a hemofilia (não abrangida pelo

dolo, é verdade), que se *soma* à conduta do sujeito, e ambas, juntas, vão determinar o resultado (item 3.2.1)” (BITENCOURT, 2012, p. 695-696)

Dos conceitos apresentados se extrai que causa na teoria da equivalência dos antecedentes causais pode ser definida da seguinte forma: **causa é a condição que se sabe adequada para determinar o resultado**. Condição é toda ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido. Por sua vez, condição adequada é aquela que era, em abstrato, previsível e provável de determinar o resultado, de acordo com os conhecimentos experimentais existentes, as leis de causalidade naturais juntamente com suas probabilidades e as circunstâncias do caso concreto, conhecidas ou cognoscíveis pelo sujeito cuja conduta se valora.

Nota-se que o conceito de causa para a teoria da causalidade adequada exige uma análise mais larga e subjetiva para se verificar qual(is) é(são) a(s) condição(ões) adequada(s), uma vez que tal análise exige conhecer o que é previsível, provável e o conhecimento do sujeito, conceitos estes imprecisos. É fácil ver que frequentemente há um alto grau de indefinição dos parâmetros necessários para se dizer que algo é previsível ou não. Esta análise subjetiva larga é um ponto bastante criticado desta teoria.

Outra crítica bastante relevante é que esta teoria ultrapassa os limites da causalidade e entra no terreno da responsabilidade penal, pois sua análise depende da previsibilidade dos resultados das ações. Nesse sentido, também é objeto de crítica o fato desta teoria não admitir como causa uma ação humano que se verificou, de fato, que ela produziu o resultado, somente por tal ação geralmente não ser idônea para produzi-lo. Se ocorreu a conduta e, mesmo contra as probabilidades, houve o resultado, isto é prova suficiente para dizer que era causa.

3.4. TEORIA DA CAUSA JURIDICAMENTE RELEVANTE

A teoria da causa juridicamente relevante, também denominada teoria da causalidade relevante ou teoria da relevância causal, foi capitaneada por Mezger e M. L. Muller e se opõe à teoria da causalidade adequada, pois esta teoria defende que mesmo quando uma conduta é causa de um determinado resultado, somente se pode penalizar o agente quando a conexão é causal e relevante, ou seja, importante no sentido jurídico (PIERANGELI, 2002, p. 31).

A seguir são mostradas as definições dadas para esta teoria por Pierangeli e Bitencourt:

“A teoria da relevância admite a teoria da equivalência como a única correta ao partir de um ponto de vista causal, procurando conseguir-lhe a necessária congruência entre a causalidade natural e a causalidade jurídica, aceitando que o direito não pode elaborar um conceito próprio de causa afastado das concepções das ciências naturais, e que não se pode afirmar que todas as causas intervenientes na causação do resultado sejam juridicamente equivalentes.

A teoria, portanto, não nega o seu caráter causal, mas objeta ser este o único critério sobre o qual deva alicerçar-se a responsabilidade penal; contrariamente, deve-se ter em consideração aqueles processos causais relevantes. Daí que se pode extrair três requisitos da teoria da relevância causal: a) o nexos causal (determinado de conformidade com a teoria da equivalência) entre a ação e o resultado; b) a relevância deste nexos causal; c) culpabilidade do agente, quando necessário determiná-la”. (PIERANGELI, 2002, p. 31)

“Já para a teoria da causa juridicamente relevante, referida por Mezger, a relevância jurídica de uma determinada conduta, considerada inicialmente como causa de um resultado nos termos da teoria da equivalência das condições, deve ser abordada pela interpretação do tipo penal de que se trate. Essa ideia, entretanto, não foi desenvolvida, deixando apenas indicada a necessidade da utilização de critérios valorativos de imputação para a delimitação da tipicidade”. (BITENCOURT, 2012, p. 696)

Dos conceitos apresentados se extrai que causa na teoria da causa juridicamente relevante pode ser definida da seguinte forma: **causa, no sentido jurídico, é aquela que é causa no sentido lógico-natural e que possui relevância jurídica.** Se entende causa no sentido lógico-natural toda ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido (ou seja, a causa segundo a teoria da equivalência dos antecedentes causais). Se entende que uma causa possui relevância jurídica quando a interpretação das normas jurídicas penais, em especial o tipo penal, assim indicar.

Nota-se que esta teoria reconhece explicitamente que causa é um conceito lógico-natural e que é definido conforme a teoria da equivalência dos antecedentes causais. Por outro lado, esta teoria pugna que o sentido de nexos causal na norma jurídica penal não se refere ao conceito de nexos causal lógico-natural, e sim, a um conceito jurídico de nexos causal, o qual necessita de análise do arcabouço normativo para verificar se há ou não nexos causal entre uma conduta e um resultado.

3.5. TEORIA DA CAUSA PRÓXIMA

Esta teoria foi desenvolvida pelo filósofo Francis Bacon, no século XVI. Ao se debruçar sobre a tarefa de definir o nexos causal, Bacon entendeu que é uma tarefa infinita para o Direito analisar as causas das causas e toda a cadeia de influência.

Segundo esta teoria, considera-se causa apenas aquela causa imediata, e se analisa a conduta segundo esta derradeira causa, sem necessidade de se remontar à causa de grau mais distante. (CRUZ, 2005, p. 53).

A crítica feita a esta teoria é clara, nem sempre a ação mais reprovável é a última (exemplos: o último balde de água que causa a ruptura de uma represa; uma pessoa troca o remédio por um veneno e a enfermeira, ignorando a troca, ministra o veneno para o paciente, neste caso, a causa mais próxima é a ação da enfermeira, mas a verdadeira “causa” do homicídio foi a conduta da pessoa que trocou o remédio pelo veneno) e nem sempre a última ação era necessária para produzir o resultado. Por conta destas críticas esta teoria é considerada inadequada

3.6. TEORIA DA CAUSA EFICIENTE

Esta teoria teve origem na Alemanha e propunha que a causa que importa é aquela que estabeleceu a relação causal de maior grau de eficiência no resultado. Assim, entre os antecedentes causais, os defensores dessa teoria destacavam a causa que produz o resultado, a condição que não produz o resultado, mas de alguma forma removeu o obstáculo para atuação da causa e a ocasião que favorece a operação da causa eficiente (CRUZ, 2005, p. 58-59).

A crítica feita a esta teoria é a dificuldade de se determinar no caso concreto qual das diversas condições ou causas de um resultado é a eficiente. Por causa disso, essa teoria é considerada ultrapassada.

3.7. TEORIA DA CAUSA PREPONDERANTE

Na esteira da teoria da causa eficiente, a teoria da causa preponderante, também conhecida como teoria da preponderância, teoria da preponderância causal ou teoria da causalidade voluntária, causa é apenas aquela condição que rompe o equilíbrio entre os fatores favoráveis e contrários à produção do dano (CRUZ, 2005, p. 60).

A crítica feita a esta teoria é a dificuldade de se determinar no caso concreto qual das diversas condições ou causas de um resultado é a preponderante. Por causa disso, essa teoria é considerada ultrapassada.

3.8. TEORIA DO ESCOPO DA NORMA JURÍDICA VIOLADA

Esta teoria abordada no escopo da responsabilidade civil surge da crítica à teoria da causalidade adequada e é atribuída a Rabel e Kramer. Esta teoria se funda no pressuposto de que não é possível individualizar um critério único e válido para se aferir o nexo causal em todas as hipóteses. Então, propõe que o julgador se volte para a função da norma violada a fim de verificar se o evento danoso recai no âmbito de sua proteção. Por exemplo, se um veículo estacionado em local proibido, reservado a deficientes, é abalroado, sob esta teoria, nenhuma responsabilidade deve ser imputada ao motorista só porque estava parado em lugar proibido, pois o âmbito de proteção da norma de proibição de estacionar não era prevenir acidentes, mas apenas reservar o local a portadores de deficiência (CRUZ, 2005, p. 87).

Assim como a teoria da causa juridicamente relevante, esta teoria possui como vantagem o reconhecimento de que nexo causal na norma jurídica não se refere ao conceito de nexo causal lógico-natural, e sim, a um conceito jurídico de nexo causal, o qual necessita de análise do arcabouço normativo para verificar se há ou não nexo causal entre uma conduta e um resultado.

3.9. TEORIA DA AÇÃO HUMANA

Esta teoria foi formulada por Sebastián Soler e foda na distinção entre “ação” e “causalidade”. Para esta teoria é equivocado analisar a causalidade sob o ponto de vista físico, já que o ser humano age segundo sua consciência e vontade, fatores estes que contribuem decisivamente nas relações com o mundo exterior. Causa é apenas aquela que deriva da vontade do sujeito atuante como “força produtora supercausal” (CRUZ, 2005, p. 93-95).

A crítica a esta teoria é relativa ao fato de que ela substitui o conceito de causalidade pelo conceito de ação, o que traz confusão e mais subjetivismo para o nexo causal.

3.10. TEORIA DO NEXO CAUSAL DIRETO E IMEDIATO

Esta teoria também conhecida como teoria do Dano Direto e Imediato ou Teoria da Interrupção do Nexo Causal, desenvolvida no âmbito do direito civil, em especial para

explicar a expressão “direto e imediato” prevista no art. 1.060 do Código Civil de 1.916 e no art. 403 do Código Civil de 2002 (CRUZ, 2005, p. 96-97).

Esta teoria defende que se há uma violação de direito por parte do credor ou terceiro, resta interrompido o nexo causal. Há diversas subteorias derivadas, incluindo a discussão sobre a interrupção ou não do nexo causal por eventos naturais. Esta discussão não é tão relevante para o direito penal e nem para a questão ora debatida, portanto, deixa-se de se aprofundar neste ponto.

3.11. TEORIA DA IMPUTAÇÃO OBJETIVA

A teoria da imputação objetiva, também conhecida como teoria da imputação objetiva do resultado da ação surgiu no início do século XX e tenta solucionar problemas que as teorias da causalidade não resolvem. Há diversas ramificações da teoria da imputação objetiva de tal sorte que não se pode falar de um único critério ou direção desta teoria.

Para (GRECO, 2016, p. 353), a denominação correta seria “teoria da não imputação”, já que a teoria visa evitar uma imputação de maneira objetiva do tipo penal a alguém.

Uma das vertentes mais relevantes da imputação objetiva segue a linha da chamada teoria do risco. Segundo esta linha, o risco não permitido, se juridicamente relevante, torna-se componente indispensável do tipo. Noutro giro, o risco permitido ou o não aumento do risco conduz à atipicidade.

Roxin ao analisar este movimento demonstra com clareza que há uma atenção maior ao campo normativo e não mais à causalidade no sentido físico.

“a questão jurídica fundamental não consiste em averiguar se determinadas circunstâncias se dão, mas em estabelecer os critérios em relação aos quais queremos imputar a uma pessoa determinados resultados. A alteração de perspectiva que aqui se leva a cabo, da causalidade para a imputação, faz com que o centro de gravidade se desloque, já em sede de teoria da ação, da esfera ontológica para a normativa.” (ROXIN, 1986, p. 145)

Portanto, verifica-se uma alteração substancial no raciocínio, pois a imputação objetiva é em verdade um critério de imputação e não de mera causalidade, logo, esse critério necessita de um suporte do campo normativo, com referência à pessoa humana na sua atividade, na sua conduta voluntária e finalista (PIERANGELI, 2002, p. 40).

Esta teoria tenta resolver a questão como uma exigência típica e não no campo subjetivo do dolo ou culpa. Portanto, se ausente a imputação objetiva, ausente é a tipicidade do fato.

Há diversas críticas a esta teoria, salienta-se aqui a feita em (PIERANGELI, 2002, p. 43), o qual afirma que a teoria da imputação objetiva procura resolver um grande número de casos que já estão solucionados por outras teorias, em especial as teorias que tratam da tipicidade (e não causalidade), local em que reside o princípio de que não existe crime sem conduta indispensável, voluntária e finalista.

3.12. TEORIA ADOTADA PELO CP E CPM

O Código Penal (CP) e o Código Penal Militar (CPM) trazem o conceito de causalidade adotado nos artigos 13 e 29, respectivamente. Complementarmente, é importante trazer à baila os artigos 18 e 19 do CP e os artigos 33 e 34 do CPM, pois estes tratam dos conceitos de dolo e culpa no âmbito penal, elementos importantes para a responsabilização do agente juntamente com o nexos de causalidade. A seguir, são transcritos os dispositivos mencionados.

CÓDIGO PENAL

Relação de causalidade

Art. 13 - O resultado, de que depende a existência do crime, somente é imputável a quem lhe deu causa. Considera-se causa a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido.

Superveniência de causa independente

§ 1º - A superveniência de causa relativamente independente exclui a imputação quando, por si só, produziu o resultado; os fatos anteriores, entretanto, imputam-se a quem os praticou.

Relevância da omissão

§ 2º - A omissão é penalmente relevante quando o omitente devia e podia agir para evitar o resultado. O dever de agir incumbe a quem:

- a) tenha por lei obrigação de cuidado, proteção ou vigilância;
- b) de outra forma, assumiu a responsabilidade de impedir o resultado;
- c) com seu comportamento anterior, criou o risco da ocorrência do 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

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.

Agravação pelo resultado

Art. 19 - Pelo resultado que agrava especialmente a pena, só responde o agente que o houver causado ao menos culposamente.

CÓDIGO PENAL MILITAR

Relação de causalidade

Art. 29. O resultado de que depende a existência do crime somente é imputável a quem lhe deu causa. Considera-se causa a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido.

§ 1º A superveniência de causa relativamente independente exclui a imputação quando, por si só, produziu o resultado. Os fatos anteriores, imputam-se, entretanto, a quem os praticou.

§ 2º A omissão é relevante como causa quando o omitente devia e podia agir para evitar o resultado. O dever de agir incumbe a quem tenha por lei obrigação de cuidado, proteção ou vigilância; a quem, de outra forma, assumiu a responsabilidade de impedir o resultado; e a quem, com seu comportamento anterior, criou o risco de sua superveniência.

Art. 33. Diz-se o crime:

Culpabilidade

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

II - culposo, quando o agente, deixando de empregar a cautela, atenção, ou diligência ordinária, ou especial, a que estava obrigado em face das circunstâncias, não prevê o resultado que podia prever ou, prevendo-o, supõe levemente que não se realizaria ou que poderia evitá-lo.

Excepcionalidade do crime culposo

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

Nenhuma pena sem culpabilidade

Art. 34. Pelos resultados que agravam especialmente as penas só responde o agente quando os houver causado, pelo menos, culposamente.

Da leitura dos dispositivos se conclui que a teoria de nexos de causalidade adotada no direito penal pátrio é a teoria da equivalência dos antecedentes causais.

Conforme descrito no item 3.2, a principal crítica feita a esta teoria de nexos causal é a grande abrangência e a possibilidade de regressão *ad infinitum*. Porém, como descrito no referido item, tal abrangência não é de fato um problema para aplicação e responsabilização penal, pois esta envolve a avaliação da conduta, do dolo e da culpa. Esta obrigatoriedade de dolo ou culpa para haver responsabilização penal está insculpida nos artigos 18 e 19 do Código Penal e nos artigos 33 e 34 do Código Penal Militar, todos anteriormente transcritos.

Noto que as teorias de nexos causal apresentadas neste capítulo, a exceção da teoria da equivalência dos antecedentes causais, tentam definir o que é juridicamente relevante e levam tal discussão para o campo da causalidade. Porém, tal abordagem é inadequada exatamente por misturar conceitos como culpa, imputabilidade e responsabilização com causalidade. Esses outros conceitos têm discussão e momento processual próprio para ocorrer, inclusive, para se evitar a confusão de conceitos.

A análise do nexo causal é primária e tem raiz e motivação intimamente ligada ao conceito físico de nexo causal, já que, responsabilizar alguém por algo sem que exista relação de nexo causal no sentido físico é uma incoerência lógica, ainda que se trate de responsabilidade objetiva. Quando se traz discussões de culpa, imputabilidade ou outro elemento da responsabilidade para dentro da discussão de nexo de causalidade, de fato ocorre uma deturpação da responsabilidade objetiva, e também das discussões das responsabilidades subjetiva e penal.

4. O PERITO E O CRIME – UM OUTRO OLHAR

O crime tem um autor, também chamado de sujeito ativo e, por oposição, um sujeito passivo. O sujeito passivo divide-se quanto a classificação doutrinária em material, a pessoa contra quem o crime é praticado – vítima, e o formal, aquele que na essência é atingido por todos os crimes – o Estado.

Se o crime tem sujeitos, que agem e sofrem ações, então, certamente, mediando essa relação há um objeto, justamente o objeto do crime. O objeto, porque não é sujeito, é coisa, é algo. Portanto, um objeto material juridicamente tutelado pelo direito penal, um bem jurídico, um valor, uma coisa. Por exemplo, no homicídio, a vida; no estupro, a liberdade sexual; no furto, a propriedade. Há uma condição do valor do bem tutelado pelo direito penal como objeto jurídico, isto é, um bem para o direito penal cuja ação de um sujeito contra esse bem representa uma lesão.

Assim, se constitui para o direito penal moderno a definição do crime, com seus elementos: fato típico, ilícito e culpável.

A vontade livre de uma pessoa visando um fim, quando se adequa a previsão abstrata da ação fixada na lei penal, chama-se de tipicidade e implica na categorização ou subsunção da ação concreta, chamada também de premissa menor, a categoria que o tipo, a premissa maior, cuja conclusão é a verificação do primeiro elemento do crime, justamente a adequação da conduta ao tipo penal pela tipicidade.

Os crimes podem ser de dano, formais e de mera conduta. Todos produzem resultados, a diferença está no que se chama de resultado material, isto é, um objeto que possui matéria sensorial ou mensurável. No crime de dano, o resultado é necessariamente material. Por exemplo, no crime contra a ordem tributária de supressão ao erário mediante fraude, não basta conduta fraudulenta, é necessária a supressão, o dano material como resultado efetivo.

No crime formal, pode haver ou não o resultado material, bastando, a ameaça como condição para a tipicidade. E no de mera conduta, não há resultado material.

Há que se destacar, porém que todos produzem resultados, a lesão ao bem jurídico protegido, e justamente a ação do agressor, mesmo no de mera conduta, pode deixar vestígios. Por exemplo, na injúria via escrito, o texto escrito é um vestígio. O vestígio da prova pericial relaciona-se com a palavra resultado, não necessariamente material.

Isso porque na adequação da ação do sujeito ativo contra o bem jurídico protegido há, na verdade, uma análise da conduta, esta ação que produz um resultado. O que liga a conduta ao resultado é justamente o nexo causal, mas o nexo causal deve ser visto a partir da tipicidade do crime, pois ao contrário, como se demonstrou, podem ser infinitas causas.

Os tipos penais são decompostos em elementos que descrevem a conduta como objetiva, normativa ou subjetiva. Os elementos objetivos do tipo penal são aqueles que podem ser constatados pelos sentidos. Os elementos normativos dependem de uma atividade interpretativa, de um juízo de valor, de uma avaliação do significado jurídico ou social (por exemplo, conceitos de documentos, cheque, ato obsceno, indevidamente, sem justa causa, fraude, entre outros). Por fim, os elementos subjetivos se relacionam com a psique e o espírito do autor e manifestam-se como a vontade da ação do autor.

Então, o perito não se limita a analisar o nexo causal, mas o nexo que liga a conduta ao resultado a partir do tipo ou em vista da tipicidade, a partir de elementos do tipo, que pode ser objetivo, normativo ou subjetivo.

Nesse sentido, ele não é um auxiliar do juiz, ele é um outro julgador que produz um julgamento autônomo com outros instrumentos. Em esse outro olhar observando absolutamente todos os elementos do crime, será após validado ou não por outras narrativas técnicas. Assim, não há essa quebra da coisa e do valor, mas sim, dois casos de julgamento que se podem somar ou separar.

4.1. NEXO DE CAUSALIDADE NOS DELITOS DE TRÂNSITO

Nos delitos de trânsito, a aplicação pura da teoria de equivalência dos antecedentes causais em regra leva à conclusão de que todos os envolvidos no delito deram causa ao evento.

Seja uma colisão hipotética em um cruzamento em que colidiram os veículos A e B e desta colisão resultaram lesões sofridas pelos ocupantes de ambos os veículos. Ao se utilizar o processo hipotético de eliminação, se o veículo A não adentrasse à região de cruzamento, não teria ocorrido a colisão, portanto, há relação de causalidade entre o condutor do veículo A e a colisão. Analogamente, se o veículo B não adentrasse à região de cruzamento, não teria ocorrido a colisão, portanto, também há relação de causalidade entre o condutor do veículo B e a colisão.

Este exemplo demonstra que o nexo de causalidade adotado pelo ordenamento

pátrio (teoria de equivalência dos antecedentes causais) não é suficiente para determinar o culpado de um delito de trânsito.

A verificação do nexo de causalidade e da culpa em um delito de trânsito é uma tarefa mista, que envolve a interpretação das normas de trânsito e a análise técnica das possibilidades físicas de dinâmicas e trajetórias. Os casos apresentados no item 4.2. auxiliam nesta percepção.

Nos círculos da criminalística brasileira, há autores que defendem que compete ao perito estabelecer a causa dos delitos de trânsito, como Santos, Santos e Kyoji Endo (2012) e Neto e Kleinübing (2012). Para isto é desenvolvido um conceito de “causa determinante”, que é abordado no item 4.1.1. Nesta tarefa, o perito interage com o campo normativo e se utiliza do método analítico do direito para valorar as condutas ilícitas.

4.1.1. CONCEITO DE CAUSA DETERMINANTE NOS DELITOS DE TRÂNSITO

A perícia oficial de natureza criminal no Distrito Federal é exercida pelos peritos criminais e peritos médico-legistas do Departamento de Polícia Técnica (DPT) da Polícia Civil do Distrito Federal (PCDF). O DPT possui quatro Institutos subordinados a ele, sendo o de interesse para este trabalho o Instituto de Criminalística (IC). Dentro do IC, há uma seção específica denominada Seção de Delitos de Trânsito (SDT) a qual compete periciar os locais de crimes relacionados ao trânsito e é nela que laboram os peritos criminais especialistas em delitos de trânsito.

A doutrina de nexo causal seguida no Distrito Federal pelos peritos criminais nos casos de delitos de trânsito é a denominada “causa determinante”. O conceito de causa determinante é delineado por Santos, Santos e Kyoji Endo (2012, p. 57):

“Causa Determinante é considerada aquela que, afastada, o acidente não ocorre. Em geral está associada a uma infração de alguma norma de trânsito. Ou seja, é lícito pressupor que sem infração de norma de trânsito não há causa de acidente”.

Estudo interessante sobre este conceito de causa determinante é realizado por Charles Albert Andrade em (ANDRADE, 2018) e (ANDRADE, 2013). Em resumo, Andrade critica a definição de Causa Determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012) afirmando que ela basicamente parafraseia a teoria da equivalência dos antecedentes causais e adiciona a condição de que deve haver infração à norma de trânsito para haver causa. Nesta crítica, Andrade defende que tal condição de haver infração de trânsito não é de fato uma condição necessária para haver uma causa, argumentando que há inúmeros

casos em que é possível excluir a infração de trânsito e ainda assim haver o sinistro de trânsito. O autor cita como exemplo um veículo com excesso de velocidade que atropela uma criança que entra abruptamente na pista e que, após a realização da perícia criminal, se constata que mesmo que o veículo estivesse trafegando com a velocidade regulamentar o atropelamento ainda assim ocorreria. Neste caso, mesmo afastado o excesso de velocidade, o sinistro ainda ocorreria.

Andrade conclui propondo as seguintes definições:

“• Causa é aquele fato e/ou conduta (comissiva ou omissiva) materializável, mais imediato ao resultado e logo após a manifestação da vontade do agente, explicado mediante leis científicas de cobertura, que possui o atributo de ser contrário a uma norma legal, e que se constitua em uma parte necessária de uma condição suficiente, num determinado campo causal para a ocorrência do resultado penalmente relevante.

• Fator contribuinte é todo fato e/ou conduta (comissiva ou omissiva) que contribuiu para que o resultado penalmente relevante tenha ocorrido tal qual ocorreu e que não se constitua, por si só, em causa, formando com essa a condição complexa necessária para o fenômeno”. (ANDRADE, 2018, p. 52)

Nota-se que Andrade altera o paradigma de nexos causais da teoria da equivalência dos antecedentes causais para uma variação da teoria da causa próxima (3.5.). Além disso, o autor faz distinção entre causa e fator contribuinte, sendo causa aquela parte necessária de uma condição suficiente, num determinado campo causal para a ocorrência do resultado penalmente relevante, em outras palavras, sem a causa, não ocorre o resultado penalmente relevante.

Já fator contribuinte é aquele que contribuiu para que o resultado penalmente relevante tenha ocorrido tal qual ocorreu, ou seja, sem o fator contribuinte, ainda ocorreria o resultado penalmente relevante, porém, de outra forma, em geral, sem o fator contribuinte os resultados seriam menos gravosos.

Como exemplo de fator contribuinte, Andrade cita o caso do atropelamento da criança, que “apesar do excesso de velocidade não se constituir em causa, certamente se trata de fator contribuinte. Suprimindo-se a velocidade excessiva o atropelamento ainda assim continua existindo, mas ocorre de modo diverso, posto que qualquer incremento na velocidade implica num montante maior de energia a ser dissipada, ocasionando sempre maior produção de avarias e/ou lesões. Ou seja, a contribuição do condutor que dirige de modo afoito deve ser sopesada porque contribui para o agravamento do resultado, mesmo não se constituindo uma causa deste”.

4.1.1.1. CRÍTICA À TEORIA DE SANTOS, SANTOS E KYOJI ENDO (2012)

As críticas que faço a teoria de Causa Determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012) é que tal teoria cria uma condição para causa que inexistente no Código Penal, qual seja, a necessidade de uma causa estar relacionada a uma infração de trânsito. Tal acréscimo exige explicitamente que o perito criminal analise as normas e verifique se houve infração à norma de trânsito.

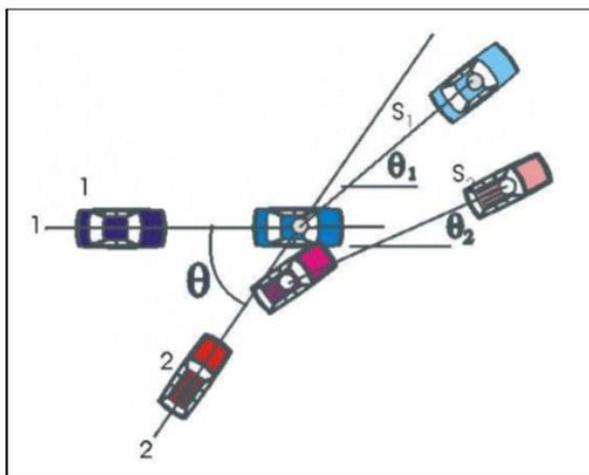
Analisar se ocorreu ou não infração à norma de trânsito não é tarefa simples, exige uma interpretação das normas envolvidas. Aqui cabe destacar, em síntese, o papel do magistrado e do perito criminal no processo penal pátrio. Pela teoria de Causa Determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012), ao analisar o nexo causal, também deve-se analisar as normas que regem o trânsito. Ocorre que a análise do nexo causal é feita pelo perito criminal, quando este produz a prova material e diz a ciência. Quando se adota a referida teoria, ocorre uma interação do perito criminal com o campo normativo e, apesar de, em regra, tal profissional não ter formação em ciência jurídicas, nesta tarefa ele atua como um operador do direito.

Cabe aqui um aprofundamento da forma como é definida a causa pela teoria Causa Determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012). Na a teoria de Causa Determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012, p. 57) a análise das normas de trânsito tem papel fundamental. Isto por si já evidencia que esta teoria não se trata de uma teoria de causa no sentido físico, e sim, se aproxima bastante da teoria da causa juridicamente relevante descrita no item 3.4. Isto é explicitado em outras passagens de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012) (2012, p. 57), vejamos:

“A legislação de trânsito é fundamental na aplicação das Causas Determinantes, pois é ela que contém todas as normas que disciplinam e condicionam, no trânsito, os condutores, veículos e vias. Em geral, a causa determinante de um acidente está diretamente relacionada à infringência de uma regra de trânsito. Ou seja, por definição, o condutor que obedece todas as normas do trânsito não pode ser causador de acidente.

As Causas Determinantes possuem terminologia própria, independente da Legislação de Trânsito, embora, e não é demais repeti-lo, a ela estejam vinculadas, a título de embasamento”. (Grifo nosso).

A título de exemplo de como é realizado o raciocínio nesta teoria, é trazida uma passagem de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012, p. 96-98) em que é analisado um caso em que um veículo (V1) tem sua trajetória interceptada por outro veículo (V2):



“No exemplo 9.4 apresentado, foi realizado o cálculo das velocidades. Entretanto, para o estudo da Causa Determinante do acidente, é necessária que seja feita uma análise do papel das velocidades envolvidas, em face das velocidades regularmente permitidas. Por exemplo, se a velocidade permitida para o veículo 1 fosse de 80km/h, não haveria que se falar em velocidade excessiva, restando analisar as condições de movimentação dos veículos, por exemplo, qual dos dois derivou em direção à faixa de tráfego que era ocupada pelo outro.

Por outro lado, se a velocidade permitida na pista fosse de 60km/h, o veículo 1 estaria em excesso de velocidade e o papel dessa velocidade passará a ser examinado a seguir.

Relembrando, “Causa Determinante” é aquela que, caso seja afastada, o acidente não ocorre. **Nos casos de acidentes em que se tem uma interceptação de trajetória e o veículo interceptado se encontra em excesso de velocidade, é necessário averiguar qual das duas infrações é realmente a que determina o acidente. Para tanto, é necessário que se faça uma simulação, retroagindo o veículo ao ponto de percepção. A partir desse ponto, considerando-se o veículo trafegando à velocidade regulamentar (de placa), deve-se avaliar se o acidente ainda ocorreria.** Para o estudo desse tipo de acidente, para uma melhor compreensão do papel do fator velocidade, é necessário o conhecimento das leis cinemáticas do movimento. Assim, alguns conceitos e equações devem ser lembrados”.

(...)

“A aplicação do método consiste em se retroagir o veículo que se encontra em excesso de velocidade ao ponto de percepção (PP). **A partir desse ponto, sem impor a obrigação de frear, mas trafegando à velocidade de placa, verifica-se se o acidente ainda ocorreria. Isso não quer dizer que se está desobrigando qualquer condutor dos cuidados preventivos para se evitar um acidente, mas apenas colocando-o ao nível do condutor que, trafegando à velocidade regulamentar, por algum motivo não aciona o sistema de freios.**

Calcula-se, então, qual o espaço percorrido à velocidade de placa no tempo total. Se não houver espaço residual ou se o veículo percorrer mais que o espaço total até o ponto de colisão, a velocidade não será a Causa Determinante, pois o acidente ocorreria de qualquer forma. Se houver espaço residual até o ponto de colisão, calcula-se esse valor. Posiciona-se o veículo nesse novo ponto (o outro veículo se encontrará então sobre o ponto de colisão, na posição em que houve o impacto) e verifica-se se ao percorrer o espaço residual, o outro veículo livraria a pista ou a trajetória do primeiro. Se isso

ocorrer, a Causa Determinante será a velocidade excessiva, que, nesse caso, descaracterizaria a interceptação”. (Grifo nosso)

Nota-se que neste exemplo, os autores fizeram uma análise das normas e concluíram que é lícito ao veículo V1, que tem sua trajetória interceptada pelo veículo V2, manter sua velocidade, desde que ela esteja dentro do limite de velocidade, sem realizar qualquer conduta para evitar o acidente, tais como reduzir a velocidade ou realizar manobra evasiva.

No trecho extraído e grifado, os autores revelam que de fato estão desobrigando o condutor do veículo V1 de tomar qualquer cuidado preventivo, mas justificam isso com um raciocínio raso e paradoxal (“Isso não quer dizer que se está desobrigando qualquer condutor dos cuidados preventivos para se evitar um acidente, mas apenas colocando-o ao nível do condutor que, trafegando à velocidade regulamentar, por algum motivo não aciona o sistema de freios”). Nota-se que tal conclusão é tirada sem maiores questionamentos sobre os motivos ou circunstâncias que levaram V2 a interceptar a trajetória e apesar dos comandos gerais de cuidado presentes no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tais como art. 26, I, art. 28 e art. 29, II, e a infração prevista no art. 220, vejamos:

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

(...)

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

(...)

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

(...)

IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;

(...)

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Um outro exemplo relevante do raciocínio utilizado nesta teoria é sobre os delitos envolvendo atropelamento, mostrado a seguir.

“No estudo dos acidentes de tráfego, merecem especial atenção os atropelamentos, não somente pelas consequências quase sempre muito graves, mas também pela exiguidade de vestígios normalmente produzidos nesse tipo de acidente. O estudo aqui apresentado tem como origem os trabalhos de Casteel e Moss (1982). **Como ponto de partida, considera-se que, uma vez que um determinado pedestre adentra em uma via, ele tem prioridade para completar sua travessia.** Assim, o estudo consiste em determinar em que ponto da pista se encontrava o veículo atropelador quando o pedestre iniciava sua travessia (Ponto de percepção possível). Após a determinação do PPP, faz-se o confronto desse valor com o PNE máximo. Desta forma, caso o veículo estivesse posicionado antes do PNE máximo quando do início da travessia do pedestre, o condutor teria plenas condições para perceber, reagir e frear seu veículo, evitando assim o acidente. A causa determinante estaria, portanto associada à reação tardia daquele condutor. Por outro lado, caso o veículo estivesse já posicionado dentro da área de não escapada (após o PNE máximo), não teria mais como evitar o acidente e a causa determinante estaria associada à entrada inopinada do pedestre na pista”. (SANTOS, SANTOS e KYOJI ENDO, 2012, p. 101). Grifo nosso.

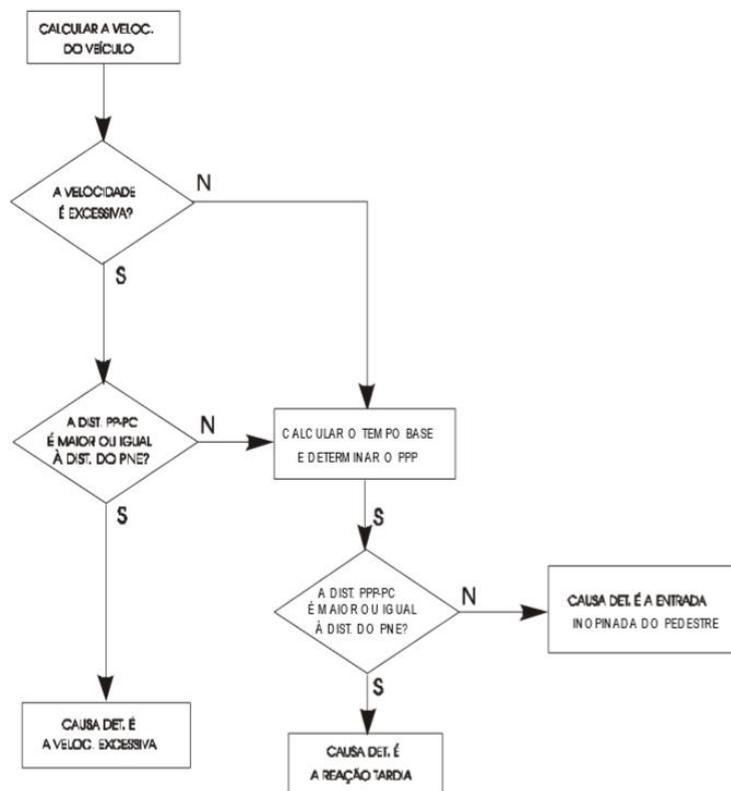


Figura 10-1. Fluxograma para estudo de atropelamentos quando há processo de frenagem.

(SANTOS, SANTOS e KYOJI ENDO, 2012, p. 108).

Nota-se que nos casos de atropelamento, os autores fizeram uma análise das normas e concluíram que é lícito ao pedestre adentrar a via, desde que os veículos que estejam trafegando na velocidade máxima da via consigam parar efetuando uma frenagem de emergência, assim que percebem a entrada do pedestre. Novamente os autores não consideram quaisquer outras condições como as características da via a ser cruzada pelo pedestre (via do tipo rodovia, estrada, de trânsito rápido, arterial, coletora ou local), se

havia ou não presença de faixa de pedestres em local próximo e as consequências que a freada de emergência poderia trazer (por exemplo, engavetamento). Salienta-se que o cruzamento de via por pedestre é regulado pelo art. 69 do CTB, transcrito a seguir, que traz em seu *caput* a obrigatoriedade de o pedestre tomar precauções de segurança para cruzar a via. Admitir que tal precaução equivale a exigir que os condutores executem frenagem de emergência assim que o pedestre adentra a pista, parece uma interpretação muito larga a favor o pedestre.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinqüenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

(Grifo nosso).

Há grandes diferenças entre um pedestre cruzando uma via local em um bairro residencial e um pedestre cruzando uma rodovia de três faixas de trânsito em cada sentido com velocidade máxima de 80 km/h, como Eixo Rodoviário de Brasília. No primeiro caso, é esperado o cruzamento de pedestres e a parada dos veículos, já no segundo caso, uma freada de emergência pode causar acidentes em cascata e com grande gravidade. Além disso, é de se analisar, caso a caso, se é lícito o cruzamento de pedestres em determinadas vias.

A partir desses exemplos é fácil de se perceber que quando o perito criminal define a causa determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012, p. 57), ele implicitamente realiza uma análise normativa. Entretanto, não estão disponíveis ao perito criminal elementos relevantes para o caso concreto, como como condições de trânsito, da pista, climáticas, etc, que podem ser trazidos pelas alegações das partes envolvidas e testemunhas. O que enfatiza a necessidade de interação do perito criminal com as partes

e o órgão julgador e de se descrever e explicitar o raciocínio utilizado para determinar a causa determinante, incluindo as normas jurídicas e as condutas que se assumiu como sendo lícitas e utilizadas como paradigma para os cálculos, além do memorial de cálculo realizado para estimar as velocidades dos veículos envolvidos.

Ademais, a teoria de Causa Determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012) sofre de duas mazelas que muitas teorias de nexos de causalidade possuem: a) não respeitar a escolha feita pelo legislador penal para se estabelecer o nexo causal; b) tentar resolver no campo da causalidade discussões que são próprias de outros campos, como o da culpabilidade.

Assim como todas as teorias da causalidade, exceto a teoria da equivalência dos antecedentes causais, a teoria de Causa Determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012) diverge da teoria adotada pelo Código Penal pátrio. Com isso, entendo que há violação à separação dos poderes e da reserva legal, pois cabe ao Poder Legislativo fazer as escolhas legislativas e ele o fez, adotando a teoria da equivalência dos antecedentes causais para o direito penal. Por consequência, tentar alterar tal escolha, equivale a tentar deturpar a escolha feita pelo legislador.

Por fim, conforme discutido sucintamente na resposta à crítica da teoria da equivalência dos antecedentes causais (item 3.2.), assim como as demais teorias da causalidade, a teoria de Causa Determinante de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012) tenta resolver no campo da causalidade matérias que deveriam ser analisadas em outros campos, como o da culpabilidade e imputabilidade.

Para haver crime e a penalização do agente é necessário também haver nexo normativo além do nexo causal. Para haver nexo normativo deve haver uma conduta, uma ação ou omissão típica dolosa ou culposa. A teoria ora criticada tenta resumir o nexo normativo à violação de uma norma de trânsito, porém, isto é simplificar demais o nexo normativo e, como dito, é deslocá-lo para o campo do nexo causal sem razão de ser.

É muito cristalino que a existência de nexo de causalidade é um requisito necessário, porém não suficiente para a responsabilização penal. **Logo, dizer que alguém foi causador de um delito de trânsito é muito distante de se afirmar que alguém é culpado/responsável pelo delito.** Tal distinção deve ser recorrentemente lembrada.

4.1.1.2. CRÍTICA À TEORIA DE ANDRADE (2018, P. 52)

A crítica que realizo a teoria de Andrade (2018, p. 52) é que sua teoria é uma variação da teoria da causa próxima (item 3.5.), e por isso atrai as críticas realizadas a esta teoria, e acrescenta também a necessidade da causa ser contrária a uma norma legal.

Assim, de forma similar a crítica realizada a teoria de Santos, Santos e Kyoji Endo (2012), a teoria de Andrade (2018, p. 52) sofre de duas mazelas que muitas teorias de nexos de causalidade possuem: a) não respeitar a escolha feita pelo legislador penal para se estabelecer o nexo causal; b) tentar resolver no campo da causalidade discussões que são próprias de outros campos, como o da culpabilidade.

Uma virtude desta teoria é tentar classificar o que Andrade denominou de “fator contribuinte”. Entretanto, entendo que o “fator contribuinte” não é tão relevante para a análise do nexo causal, pois, se tal fator é relevante para o resultado ter ocorrido como ocorreu, entendo que na verdade ele é causa. Mas ele demonstra que é necessário uma valoração e ponderação entre as causas, e isto deve ser feito em outro momento, em geral, na análise da culpabilidade.

4.2. EXEMPLOS DE CRIMES DE TRÂNSITO

Nos itens a seguir são apresentados exemplos de casos de crimes de trânsito a fim de se demonstrar a dificuldade que existe para estabelecer a responsabilidade pelo delito.

4.2.1. CASO 1 – CONVERSÃO EM REGIÃO DE CRUZAMENTO

Suponha a seguinte ocorrência: na região de cruzamento de uma via com duas faixas de trânsito de sentidos opostos separadas por linha amarela seccionada com outra via com duas faixas de trânsito de sentidos opostos separadas por linha amarela seccionada e um canteiro na região próxima do cruzamento, um automóvel (Veículo 1 – V1) entra na região de cruzamento e inicia manobra de conversão à esquerda. Uma motocicleta (Veículo 2 – V2), sucede V1 na corrente de tráfego. Ao ver V1 realizando a manobra de conversão à esquerda, que irá interceptar a trajetória de V2, V2 inicia processo de tombamento e segue tombado até colidir com a lateral esquerda de V1, enquanto este ainda realizava a manobra de conversão à esquerda. V1 sofre um giro em decorrência da colisão. Em decorrência da colisão, o condutor de V2 falece. As figuras 1 e 2 mostram a vista aérea do local da colisão.



Figura 1 – Vista aérea do local da colisão do Caso 1. As setas amarelam indicam a movimentação do Veículo 1 (V1) e a seta vermelha indica a movimentação do Veículo 2 (V2).



Figura 2 – Vista aérea em detalhe do local da colisão do exemplo paradigma. As setas amarelam indicam a movimentação do Veículo 1 (V1) e a seta vermelha indica a movimentação do Veículo 2 (V2).

A perícia estima a velocidade média de V1 momentos antes da colisão como estando entre 7 km/h e 22 km/h, sendo o mais provável a velocidade média ser próxima de 14 km/h e a velocidade média da motocicleta (V2) momentos antes da colisão como estando entre 85 km/h e 120 km/h, sendo o mais provável a velocidade média ser próxima de 100 km/h.

A perícia também é capaz de informar que, considerando a velocidade mínima estimada da motocicleta (V2) (85 km/h), quando o automóvel (V1) iniciou a sua

derivação à esquerda, V2 estava, a aproximadamente 58 m atrás de V1. Considerando que V2 estava a aproximadamente 58 m atrás de V1 quando este iniciou a sua derivação à esquerda, caso V2 estivesse trafegando com a velocidade máxima regulamentar (60 km/h), V2 estaria ainda a cerca de 17 m atrás de V1 no instante que ocorreu a colisão, ou seja, caso V2 estivesse trafegando com a velocidade máxima regulamentar (60 km/h), V1 poderia terminar a sua manobra de conversão ou retorno antes que V2 alcançasse V1.

Pela teoria da equivalência dos antecedentes causais, as condutas tanto V1 quanto V2 são causadores da colisão. Caso V1 não tivesse realizado uma conversão à esquerda, V1 não interceptaria a trajetória de V2 e não ocorreria a colisão. Por sua vez, caso V2 não trafegasse com excesso de velocidade, V1 seria capaz de realizar a conversão à esquerda sem ocorrer qualquer colisão.

Porém, o fato de ambos os veículos terem nexos causal com a colisão, não implica que ambos devem ser responsabilizados pela colisão e seus resultados. Para analisar a responsabilidade é necessário analisar a licitude das condutas e suas culpabilidades. Então, vamos analisar as condutas dos motoristas dos veículos.

O condutor do automóvel V1 realizou manobra de conversão à esquerda ou retorno à esquerda em uma pista com linha seccionada de cor amarela, trafegando a uma velocidade média entre 7 km/h e 22 km/h em uma via cujo limite de velocidade é 60 km/h. Há uma rotatória a cerca de 230 m da região onde V1 realiza tal manobra.

O condutor da motocicleta V2 trafegava no sentido regulamentar com velocidade média entre 85 km/h e 120 km/h em uma via cujo limite de velocidade é 60 km/h, sucedendo o veículo V1 na corrente de tráfego.

Em favor do condutor do automóvel V1 há os seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

Art. 39. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração – média;

Penalidade - multa;

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração – grave;

Penalidade - multa;

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação.

Em favor do condutor da motocicleta V2 há os seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 34. O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

Art. 39. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Para definir a licitude das condutas e as suas responsabilidades, tais normas devem ser sopesadas. Neste exemplo, entendo que a conduta do condutor do automóvel V1, ou seja, a manobra de conversão à esquerda ou retorno à esquerda é permitida pelo Código de Trânsito Brasileiro, ainda que existisse a aproximadamente 230 metros um local mais favorável a tal manobra (uma rotatória). Já a conduta do condutor da motocicleta V2, ou seja, trafegar no sentido regulamentar com velocidade média entre 85 km/h e 120 km/h em uma via cujo limite de velocidade é 60 km/h entendo não ser permitida pelo Código de Trânsito Brasileiro, pois infringe o cuidado geral de dirigir com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito, não houve a guarda da distância de segurança entre V2 e o veículo que o precedia (V1) e transitar com uma velocidade superior à máxima em, no mínimo, 41,6% é reprovável, tanto que esta infração é grave com penalidade de multa. Caso se considere a estimativa mais provável para a velocidade de V2 (100 km/h), V2 teria transitado com uma velocidade superior à máxima em 66,6%, o que é altamente reprovável, tanto que esta infração é gravíssima e a penalidade inclui a suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação.

Este exemplo demonstra que nem sempre é simples a avaliação da licitude das condutas envolvidas em crimes de trânsito e suas culpabilidades, demonstrando os conflitos normativos que o perito criminal encontra em seu labor.

4.2.2. CASO 2 - ATROPELAMENTO

Considere a via N1, Brasília/DF, no trecho entre a Rodoviária do Plano Piloto e a Torre de TV, em condições de tempo seco e de trânsito normais, conforme ilustrado na figura 3, retirada do Google Street View[®]. A velocidade máxima da via é de 60 km/h e no trecho em tela não há faixa de pedestres, passarela ou outro meio para um pedestre cruzar a pista a menos de 50 m de distância.



Figura 3 – N1 entre a Rodoviária do Plano Piloto e a Torre de TV, próximo ao Shopping Conjunto Nacional.

No instante ilustrado pela figura 3, um automóvel (V1) trafega a 60 km/h pela terceira faixa de trânsito a contar da esquerda para a direita. Concomitantemente, 45 m a frente a de V1, um pedestre (P1) inicia a travessia da pista, da direita para esquerda, correndo. O condutor de V1 percebe a entrada de P1 na pista desde o início, porém, devido ao tráfego intenso, apenas se mantém atento, vindo a frear quando P1 adentra a sua faixa de trânsito. V1 atropela P1, que bate forte com a cabeça ao solo e, mesmo com todos os socorros prestados vem a falecer.

Considerando que o condutor de V1 tem um tempo de reação normal de 1,5 s, a distância que V1 levaria para parar é de 42 m. Dessa forma, caso V1 tivesse realizado uma frenagem de emergência ao perceber P1 entrar na pista, certamente V1 não teria atropelado P1.

Pela teoria da equivalência dos antecedentes causais, tanto P1 quanto V1 são causadores do atropelamento. Caso P1 não tivesse atravessado a via, não teria ocorrido atropelamento. Por sua vez, caso V1 tivesse freado assim que verificou que P1 iniciou a travessia da via, ou caso V1 não estivesse trafegando na via naquele momento ou, ainda, estivesse com uma velocidade bem inferior, não teria ocorrido o atropelamento.

Porém, o fato de ambos os envolvidos terem nexos causais com a colisão, não implica necessariamente que ambos devem ser responsabilizados pela colisão e seus resultados. Para analisar a responsabilidade é necessário analisar a licitude das condutas e suas culpabilidades. Então, vamos analisar as condutas dos envolvidos.

O pedestre P1 iniciou a travessia da via em local sem faixa de pedestres e quando o fluxo de veículos era normal.

O condutor do automóvel V1 trafegava a 60 km/h, velocidade regular, e percebeu a entrada de P1 na via, porém não freou de imediato, com medo de que os veículos que o seguiam colidissem em sua traseira. V1 apenas realizou a frenagem quando P1 entrou em sua faixa de trânsito, quando a colisão já era irreversível.

Em favor de P1 há os seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

(...)

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:

(...)

IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;

V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Em favor do condutor de V1 há os seguintes artigos argumentos:

Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

(...)

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Doutrina penal:

Inexigibilidade de conduta diversa como causa supralegal de exclusão da culpabilidade

Código Penal:

Art. 23 - Não há crime quando o agente pratica o fato:

I - em estado de necessidade;

II - em legítima defesa;

III - em estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito.

Excesso punível

Parágrafo único - O agente, em qualquer das hipóteses deste artigo, responderá pelo excesso doloso ou culposos.

Estado de necessidade

Art. 24 - Considera-se em estado de necessidade quem pratica o fato para salvar de perigo atual, que não provocou por sua vontade, nem podia de outro modo evitar, direito próprio ou alheio, cujo sacrifício, nas circunstâncias, não era razoável exigir-se.

Para definir a licitude das condutas e as suas reponsabilidades, tais argumentos devem ser sopesados no caso concreto e levadas em considerações as implicações da definição para o comportamento do trânsito.

Caso se entenda lícita a atitude do pedestre, isto significa que qualquer pessoa tem o direito de parar todo o trânsito de uma via importante para atravessá-la quando bem entender, independente das condições de tráfego e sem considerar as eventuais colisões que podem surgir das frenagens de emergência.

Caso se entenda que o condutor do veículo não tem o dever em momento algum de parar seu veículo para a passagem do pedestre, se chegaria ao absurdo de um caso em que um pedestre iniciou sua travessia quando nenhum veículo estava próximo e, no meio da travessia, um único veículo trafegando pela via, tendo total visão do pedestre com antecedência, pode atropelar o pedestre, sem obrigação de deter seu veículo para que o pedestre termine sua travessia.

Para este Caso 2 nas circunstâncias descritas, o entendimento pacificado no IC/DF é que a causa determinante é a conduta de V1, exclusivamente. Na minha opinião, entender como lícito o cruzamento por um pedestre de uma via com seis faixas de trânsito e velocidade de 60 km/h, obrigando todos os veículos a realizarem frenagem de emergência irá gerar um grave problema de trânsito e propiciar diversas colisões decorrentes de tais paradas inesperadas. Por outro lado, é difícil precisar quando surge o dever de se evitar o atropelamento para os veículos. Somente quando o pedestre já está na trajetória do veículo? Ou quando o pedestre está a 2m, 3m ou 5m de interceptar a trajetória do veículo? Entendo que é sim dever do condutor do veículo evitar o atropelamento realizando frenagem, porém, o momento que tal dever surge é difícil de precisar e tem de ser avaliado em cada caso concreto.

O entendimento majoritário no IC/DF para este caso é que há obrigação do veículo frear de maneira emergencial quando um pedestre adentra a via, ou no caso de obstrução da visão, quando o condutor percebe a presença do pedestre, independentemente da velocidade regulamentar ou da largura da via ou, ainda, da presença de meio para que o pedestre cruze a via, como faixa de pedestres ou passarela.

4.2.3. CASO 3 – INTERCEPTAÇÃO VS AUSÊNCIA DE REAÇÃO

Considere a via N1, Brasília/DF, no trecho próximo ao Palácio do Buriti, em condições de tempo seco e de trânsito normais, conforme ilustrado na figura 4, retirada do Google Street View®. A velocidade máxima da via é de 60 km/h.



Figura 4 – N1 próximo ao Palácio do Buriti.

No instante ilustrado pela figura 4, um automóvel (V1) trafega a 30 km/h pela quarta faixa de trânsito a contar da esquerda para a direita. Concomitantemente, sucedendo V1 a 20 m de distância na corrente de tráfego, um automóvel (V2) trafega a 60 km/h, na terceira faixa de trânsito a contar da esquerda para a direita.

Neste instante, V1, já com a seta acionada, realiza manobra de derivação à esquerda, com o intuito de mudar de faixa. V2, que está na faixa de trânsito que V1 está adentrando, por estar dentro da velocidade regulamentar, percebe a entrada de V1, mas não reduz. Após, 2,4 s do início da manobra, ocorre a colisão entre os veículos e ambos os condutores quebram seus dentes em decorrência da colisão.

Considerando que o condutor de V2 tem um tempo de reação normal de 1,5 s, caso V2 tivesse freado, a colisão não ocorreria.

Pela teoria da equivalência dos antecedentes causais, ambos os condutores são causadores da colisão. Caso V1 não tivesse realizado a manobra de derivação à esquerda, a colisão não teria ocorrido. Por sua vez, caso V2 tivesse freado, a colisão também não teria ocorrido.

Porém, o fato de ambos os envolvidos terem nexos causais com a colisão, não implica necessariamente que ambos devem ser responsabilizados pela colisão e seus resultados. Para analisar a responsabilidade é necessário analisar a licitude das condutas e suas culpabilidades. Então, vamos analisar as condutas dos envolvidos.

O condutor de V1 trafegava a 30 km/h, velocidade regular pois igual a 50% da velocidade máxima da via, e realizou manobra de derivação com a intenção de mudar de faixa de trânsito em momento que ocorreria colisão com V2, caso este mantivesse sua trajetória e sua velocidade faixa de destino. V1 sinalizou devidamente a manobra com a seta.

O condutor do automóvel V2 trafegava a 60 km/h, velocidade regular, e percebeu a entrada de V1 na sua faixa, porém não freou e ocorreu a colisão.

Em favor de V1 há os seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

(...)

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista,

considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

(...)

Art. 35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.

Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

(...)

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Em favor de V2 há os seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

(...)

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

(...)

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

(...)

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

(...)

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;

XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;

b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

(...)

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas *a* e *b* do inciso X e *a* e *b* do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

(...)

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

(...)

Art. 34. O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Para definir a licitude das condutas e as suas reponsabilidades, tais normas devem ser sopesadas no caso concreto e levadas em considerações as implicações da definição para o comportamento do trânsito.

Caso se entenda lícita a atitude de V1, significa que qualquer veículo após indicar com a seta a mudança de faixa, pode realiza-la mesmo que isto implique na necessidade dos veículos que trafegam pela faixa de destino frearem.

Caso se entenda lícita a atitude de V2, significa que um condutor que esteja trafegando dentro da velocidade regulamentar pode se omitir de tomar medidas para evitar uma colisão, mesmo na iminência desta.

No caso em tela, entendo que a conduta de V1 e a omissão de tomar medidas para evitar a colisão de V2 são ilícitas e ambos deveriam ser responsabilizados criminalmente por lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Entretanto, o entendimento

pacificado no IC/DF para este caso é que a causa determinante é a conduta de V1, exclusivamente.

4.2.4. CASO 4 – ENTRONCAMENTO SEM SINALIZAÇÃO

Considere o entroncamento formado entre uma via coletora (via 1) e outra via coletora (via 2), conforme ilustrado na figura 05, retirada do Google Street View®. Ambas as vias comportam duas faixas de trânsito de sentidos opostos e a velocidade máxima de ambas as vias é de 40 km/h.



Figura 5 – Entroncamento entre a via 1 e a via 2.

Salienta-se a ausência de sinalizações verticais e horizontais, porém, semanas antes, havia na via 2 uma sinalização vertical de “PARE” e uma faixa de retenção antes do entroncamento. Por conta da geometria e edificações do local, a visibilidade do entroncamento é restrita, dificultando a visualização do fluxo de veículos das vias nas proximidades do entroncamento.

Um automóvel (V1) trafega a 40 km/h pela via 1, no sentido norte-sul, adentrando a região do entroncamento. Por sua vez, um automóvel (V2) trafega a 40 km/h pela via 2, no sentido oeste-leste, ou seja, indo em direção à via 1, adentrando a região do entroncamento. V2 está com as setas direitas acionadas, indicando a intenção de realizar conversão à direita.

V1 mantém sua trajetória e velocidade e adentra a região do entroncamento, concomitantemente, V2 mantém sua velocidade e adentra a região do entroncamento. V1 e V2 colidem na região do entroncamento e ambos os condutores sofrem lesões corporais leves em decorrência de tal colisão.

Pela teoria da equivalência dos antecedentes causais, ambos os condutores são causadores da colisão. Caso V1 não tivesse adentrado a região do entroncamento naquele instante, ou seja, tivesse dado preferência de passagem para V2, a colisão não teria ocorrido. Analogamente, caso V2 não tivesse adentrado a região do entroncamento naquele instante, ou seja, tivesse dado preferência de passagem para V1, a colisão não teria ocorrido.

Porém, o fato de ambos os envolvidos terem nexos causais com a colisão, não implica necessariamente que ambos devem ser responsabilizados pela colisão e seus resultados. Para analisar a responsabilidade é necessário analisar a licitude das condutas e suas culpabilidades. Então, vamos analisar as condutas dos envolvidos.

O condutor de V1 trafegava a 40 km/h, velocidade regular e manteve sua velocidade e trajetória ao se aproximar e adentrar a região de entroncamento não sinalizada.

O condutor de V2 trafegava a 40 km/h, velocidade regular e manteve sua velocidade e sinalizou a intenção de realizar conversão à direita ao se aproximar e adentrar a região de entroncamento não sinalizada.

Em favor de V1 há o argumento de que a sinalização que havia semanas antes no local definia que a preferência de passagem era de V1. Além disso, há na sociedade brasileira o senso comum de que aquele que acessa um entroncamento proveniente de uma via que “termina” deve dar preferência ao que estiver trafegando pela outra.

Em favor de V2 há os seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

(...)

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

- a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;
- b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;
- c) **nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;**

Art. 215. Deixar de dar preferência de passagem:

I - em interseção não sinalizada:

- a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;
- b) **a veículo que vier da direita;**

II - nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Anexo I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

(...)

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

Para definir a licitude das condutas e as suas reponsabilidades, tais argumentos devem ser sopesados no caso concreto e levadas em considerações as implicações da definição para o comportamento do trânsito. Inclusive, é possível se concluir que o Estado é responsável pelos danos, ao por permitir que a região do entroncamento tivesse sua sinalização desgastada e vandalizada e, mesmo assim, manter as vias abertas a circulação com o risco de ocorrerem colisões no entroncamento por causa da dúvida com relação à preferência de passagem.

Este é um caso difícil, pois, se for entendido que V2 detinha a prioridade de passagem pela análise literal da lei, isto obrigaria V1 a frear antes do entroncamento, o que pode causar diversas colisões, já que tal comportamento não é esperado pelo senso comum de preferência de trânsito naquela região. Nesse sentido, pode-se até considerar que era inexigível uma conduta adversa de V1.

Nota-se que esta controvérsia surge porque no Brasil há apenas sinalização para a via que deve dar a preferência de passagem para a outra, mas não há sinalização para informar os condutores da via quem detém preferência de passagem, que ela de fato detém preferência de passagem. Há países que adotam sinalização específica para que o condutor que está na via preferencial tenha certeza disso, como é o caso da Alemanha que possui as placas mostradas na figura 06, as quais não possuem correspondente no Brasil.



Figura 6 – Placa *Vorfahrtstraße* à esquerda, placa *ende der Vorfahrtsstraße* ao centro e placa *Vorfahrt*.

A placa *Vorfahrtstraße* indica que a via detém a preferência. Por sua vez, a placa *ende der Vorfahrtsstraße* indica o fim da preferência da via. Já a placa *Vorfahrt* indica que a via é preferencial, mas somente para o próximo cruzamento, podendo não mais ser a preferencial no cruzamento subsequente.

5. CONCLUSÕES

Este trabalho mostrou a relevância da prova pericial, especialmente em crimes de trânsito. A avaliação da responsabilidade penal nestes delitos exige uma interação entre a atividade de interpretação normativa e a atividade de produção da prova técnica e material, com cálculos e simulações de cenários e a respectiva análise das consequências.

Por esta razão, algumas teorias foram desenvolvidas no campo da criminalística, como a teoria de (SANTOS, SANTOS e KYOJI ENDO, 2012), a teoria de (ANDRADE, 2018, p. 52). Essas teorias possuem a falha de fazer a atividade pericial avançar sobre a análise e interpretação normativa, ainda que não reconheçam isto de maneira explícita.

Este trabalho mostrou a complexidade de se analisar as normas diante de casos concretos de crimes de trânsito, o que reforça o fato dos peritos criminais serem operadores do direito sem formação específica em ciências jurídicas.

Nesse sentido, este trabalho reconhece que os peritos oficiais de natureza criminal se utilizam do método científico e também do método discursivo do direito em suas atividades, que são consolidadas nos laudos periciais. Por este motivo, se recomenda que haja forte interação entre todos os atores do processo, incluindo os peritos oficiais de natureza criminal, para se aperfeiçoar a prática do direito.

No que tange especificamente às discussões e interpretações das normas nos delitos de trânsito, sugere-se como trabalho futuro a criação de um rol de cenários mais comuns de tais delitos, juntamente com a interpretação normativa sólida e amplamente aceita pela jurisprudência acerca das condutas dos envolvidos para cada cenário. Desta maneira, os julgamentos de crimes de trânsito terão a previsibilidade necessária aos julgamentos na esfera penal e o processo penal fluirá com maior celeridade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORIM, V. V. **As teorias da causalidade no direito brasileiro comparadas com o common law.** CONPEDI. Sistema Jurídico e Direitos Fundamentais Individuais e Coletivos. Uberlândia: [s.n.]. 2012. p. 1699-1726.

ANDRADE, C. A. **Estudo da Causa Determinante em Sinistros de Trânsito em Cruzamento Ortogonais sinalizados com a placa R-2.** Dissertação de Mestrado (Dissertação em Transportes) - Universidade de Brasília (UnB). Brasília/DF, p. 141. 2013.

ANDRADE, C. A. **Teorias da Causalidade no Direito Penal: a Perícia Criminal na busca pelo nexo causal, um enfoque lógico.** Trabalho de Conclusão de Curso (TCC em Direito) - Centro Universitário IESB. Brasília/DF, p. 58. 2018.

BITENCOURT, C. R. **Tratado de direito penal: parte geral, 1 - 17 Ed.** São Paulo: Saraiva, 2012.

CAPEZ, F. **Curso de Direito Penal: parte geral. 22ª. ed.** São Paulo: Saraiva Educação, v. 1, 2018.

CAPEZ, F. **Curso de Processo Penal. 25ª. ed.** São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

CAVALIERI FILHO, S. **Programa de responsabilidade civil. 10ª. ed.** São Paulo: Atlas S.A., 2012.

CRUZ, G. S. D. **O Problema do Nexo Causal na Responsabilidade Civil.** Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

CUNHA, R. S.; PINTO, R. B. **Processo Penal Doutrina e Prática.** Salvador: JusPODIVM, 2009.

GRECO, R. **Curso de Direito Penal: parte geral. 18ª. ed.** Niterói, RJ: Impetus, v. 1, 2016.

MALATESTA, N. F. D. **A lógica das Provas em Matéria Penal. 2ª. ed.** Campinas: Bookseller, v. Tradução de Paolo Capitanio, 2001.

NETO, O. N.; KLEINÜBING, R. **Dinâmica dos Acidentnes de Trânsito: Análises, Reconstruções e Prevenção. 4ª. ed.** Campinas/SP: Millennium, 2012.

NUCCI, G. D. S. **Código de Processo Penal Comentado. 11ª. ed.** São Paulo: Revista do Tribunais LTDA, 2012.

NUCCI, G. D. S. **Código de Processo Penal Comentado. 11. ed.** São Paulo: Revista do Tribunais LTDA, 2012.

PIERANGELI, J. H. Nexo de causalidade e imputação objetiva. **Direito e Cidadania, Praia, v. 15, p. 23-44, 2002.**

RICHTER, B. M. P. A Prova Através dos Juízos de Deus na Idade Média. **Rev. Fac. Direito São Bernardo do Campo, São Bernardo do Campo, v. 1, n. 21, jan./jul. 2015.**

ROXIN, C. **Problemas Fundamentais do Direito Penal**. Lisboa: Vega, 1986.

SANTOS, M. H. D.; SANTOS, W. D.; KYOJI ENDO, S. **Curso de Formação em Perícia de Trânsito**. Brasília/DF: Academia de Polícia Civil do Distrito Federal, v. Eixo Técnico I, 2012.

TOURINHO FILHO, F. D. C. **Processo Penal 3**. 32^a. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

WIKIPÉDIA. Causalidade. **Wikipédia**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Causalidade#cite_note-2>. Acesso em: 24 março 2019.

ANEXOS

**A. EXEMPLO 1 DE LAUDO DE PERÍCIA CRIMINAL DE DELITO
DE TRÂNSITO**



LAUDO N.º [REDAZIDA]

Ocorrência n.º: [REDAZIDA] – SDT/IC

Ocorrência Policial n.º: [REDAZIDA] – 1ª DP

SISCOD n.º: [REDAZIDA]

Protocolo n.º: [REDAZIDA] – PCDF

LAUDO DE PERÍCIA CRIMINAL

Exame de Local de Acidente de Tráfego com Vítima

Em [REDAZIDA], de acordo com a legislação e com os dispositivos regulamentares vigentes e atendendo solicitação da autoridade da [REDAZIDA] DP, o diretor deste Instituto de Criminalística, perito criminal [REDAZIDA], designou os peritos criminais [REDAZIDA] e [REDAZIDA] para procederem a exame de local de acidente de tráfego, descreverem fielmente o que for encontrado e esclarecerem tudo quanto interessar possa.

A.1. HISTÓRICO

A fim de atender à solicitação supracitada, feita via *intranet*, a equipe de perícia compareceu às [REDAZIDA] da data citada no preâmbulo, na [REDAZIDA], pista de sentido norte-sul, próximo a [REDAZIDA] – DF, onde passaram aos exames a seguir descritos.

A.2. EXAMES

A.2.1. DO LOCAL

No local do acidente, a via em questão era composta por duas pistas com sentidos opostos de tráfego, separadas por canteiro central. A pista de interesse, de sentido [REDAZIDA], tinha as seguintes características: 10,0 m de largura; reta; plana; pavimentada



a asfalto, composta por três faixas de trânsito não separadas por linhas seccionadas; sendo delimitada por meios-fios. *Figura A.1 e Figura A.2.*

[REDACTED]

Figura A.1 – Vista geral da via onde ocorreu o acidente, sentido [REDACTED], com parte da marca de frenagem do V1.

[REDACTED]

Figura A.2 – Vista geral da via onde ocorreu o acidente

No momento dos exames, a pista estava seca e a superfície asfáltica apresentava-se sem deformações ou obstáculos que impedissem, ou mesmo dificultasse, o deslocamento normal de veículos. A visibilidade ambiente era ampla. A velocidade máxima permitida era de 60 km/h, estabelecida por placas de sinalização.

Para fins de orientação e localização dos vestígios, bem como para melhor compreensão e entendimento do Laudo, foram estabelecidos dois eixos imaginários, x e y , sendo x o eixo que possui a mesma direção que o eixo transversal da pista e sentido da direita para a esquerda da pista, considerando um observador seguindo no sentido do tráfego da pista, e sendo y o eixo que possui a mesma direção que o eixo longitudinal da pista e o mesmo sentido do tráfego da pista. O eixo x possui sua origem ($x = 0$) no meio-fio que delimita a margem direita da pista. O eixo y possui sua origem ($y = 0$) onde a linha imaginária transversal à pista, do prolongamento do limite esquerdo do Lote [REDACTED] (tomando-se como referência um observador no interior do referido lote e de frente para a pista) cruza o eixo y . O Croqui ilustra o sistema de coordenadas adotado.

A.2.2. DOS VEÍCULOS

A.2.2.1. VEÍCULO 1 (V1)

Tratava-se do veículo [REDACTED], cor branca com detalhes em azul e em verde, placa [REDACTED], que se encontrava na faixa de trânsito da direita da via de interesse, posicionado com seu ângulo posterior direito em $x = 0,4$ m e $y = -3,7$ m e seu ângulo anterior direito em $x = 0,4$ m e $y = 8,1$ m, conforme ilustra o croqui.

Examinando o veículo, foram constatadas as seguintes avarias, com sede de impacto na parte anterior média, devido à colisão com V2: quebraimento da parte frontal em fibra de vidro e dos dois para-brisas; amassamento da placa, da estrutura metálica



anterior e do para-choque anterior metálico. O veículo e as avarias podem ser visualizados na Figura A.3.

Os sistemas de freios e direção funcionavam normalmente quando testados dinamicamente. Os pneumáticos apresentavam condições normais de uso.

O disco-diagrama de tacógrafo de um dia, que foi recolhido do equipamento de tacógrafo, apresentava como data o dia [REDACTED] e registros de velocidade até aproximadamente às [REDACTED] (Figura A.4).

[REDACTED]
Figura A.3 - Veículo 1 envolvido no acidente, detalhe da parte anterior com suas avarias devido à colisão com V2.

[REDACTED]
Figura A.4 - Discos de tacógrafo

A.2.2.2. VEÍCULO 2 (V2)

Tratava-se do veículo [REDACTED], cor preta, placa [REDACTED], que se encontrava sobre a calçada, à direita da pista de interesse, posicionado com seu ângulo posterior direito em $x = -4,1$ m e $y = 10,9$ m e seu ângulo anterior direito em $x = -9,1$ m e $y = 12,5$ m, conforme ilustra o croqui.

Examinando o veículo, foram constatadas as avarias abaixo decorrentes de colisões, com suas respectivas sedes de impacto:

- a) **ângulo posterior direito, devido à colisão com V1:** quebraamento da lanterna posterior direita; amassamento da lateral posterior direita, e, por ação reflexa, da parte posterior média; amassamento da tampa da caçamba e da ponta do para-choque com arrancamento da ponta.
- b) **parte anterior, devido à colisão com poste de concreto, parede de alvenaria e dois vasos cerâmicos:** quebraamento da capa do para-choque anterior e amassamento do para-lama anterior direito e do capô.
- c) **ângulo anterior esquerdo, devido à colisão com V3:** quebraamento do para-choque; pequeno amassamento do capô; fricção na lente do farol



anterior esquerdo e aderência de tinta verde, compatível com a pintura de V3.

Os sistemas de freios e direção funcionavam normalmente quando testados estaticamente. Os cintos de segurança funcionavam corretamente. Os pneumáticos apresentavam condições normais de uso. O veículo e as avarias podem ser visualizados nas Figuras 5 a 10.

[REDACTED]
Figura A.5 - Veículo 2 envolvido no acidente, vista geral da posição de repouso final, com poste de concreto quebrado indicado pela seta.

[REDACTED]
Figura A.6 - V2, com destaque para o ângulo posterior direito, avariado na colisão com V1.

[REDACTED]
Figura A.7-V2 e V3 envolvidos no acidente, vista das partes anteriores.

[REDACTED]
Figura A.8 -V2, com destaque para a parte anterior.

[REDACTED]
Figura A.9 - V2 e a parede de alvenaria, com destaque para o quebramento na parede de alvenaria.

[REDACTED]
Figura A.10 - V2, com destaque para o ângulo anterior direito.

A.2.2.3. VEÍCULO 3 (V3)

Tratava-se do veículo [REDACTED], cor verde, placa [REDACTED]-DF, que se encontrava sobre a calçada, à direita da pista de interesse, posicionado com seu ângulo posterior direito em $x = -4,8$ m e $y = 15,2$ m e seu ângulo anterior direito em $x = -9,1$ m e $y = 15,8$ m, conforme ilustra o Croqui.

Examinando o veículo, foram constatadas as seguintes avarias, com sede de impacto na **lateral média direita, devido à colisão com V2**: quebramento do retrovisor direito e do vidro da porta anterior direita; amassamento das portas direitas, do teto, do para-lama anterior e da soleira direita; fricção da parte anterior direita com a parede. O veículo e as avarias podem ser visualizados nas Figuras 11 e 12.

Os sistemas de freios e direção funcionavam normalmente quando testados estaticamente. Os pneumáticos apresentavam condições normais de uso.



Figura A.11 - Veículo 3 envolvido no acidente, vista da lateral direita.

Figura A.12 - V3, com destaque para as avarias na lateral média direita.

A.3. DE OUTROS VESTÍGIOS MATERIAIS

No local do acidente foram encontrados os seguintes vestígios:

- a) **marcas de frenagem do V1**, sendo correspondente aos pneumáticos posteriores direitos, com início em $x = 0,8$ m e $y = -17,0$ m e final em $x = 0,4$ m e $y = 0,0$ m, e extensão total de aproximadamente 17 m (Figura A.1 e Croqui);
- b) **marcas de arrastamento do V2** de formato curvo, sendo correspondente ao pneumático posterior esquerdo, com início em $x = 2,6$ m e $y = 0,0$ m e cruzamento com o meio-fio em $x = 0,0$ m e $y = 6,9$ m, e extensão total de aproximadamente 7,4 m (Figura B.11 e Croqui);
- c) **região de concentração de terra**, desprendido por V2 quando do impacto com V1, com seu centro localizado em $x = 1,6$ m e $y = 2$ m (Figura B.11 e Croqui);
- d) **marca de arrastamento do V3**, sendo correspondente ao pneumático posterior direito, com início em $x = -4,8$ m e $y = 14,2$ m e final em $x = -4,8$ m e $y = 15,2$ m, e extensão total de aproximadamente 1 m (Croqui);
- e) **marcas de fricção** com aderência de tinta de V3 (verde) de comprimento aproximado de 0,5 m na parede de alvenaria do Lote [REDACTED]. (Figura A.14 e Croqui);
- f) **quebramento da parede de alvenaria** do Lote [REDACTED], com aproximadamente 1,0 m de largura, 0,8 m de altura e 0,15 m de espessura, na posição imediatamente a frente do ângulo anterior direito de V2 (Figura A.9 e Croqui);
- g) **poste de concreto, com cerca de 70 cm de altura e 10 cm de diâmetro, quebrado** localizado em $x = -3,6$ m e $y = 10,6$ m (Figura A.5).



Figura A.13 - Marcas de arrastamento do V2, indicado pelas setas, e região de concentração de terra, indicado pela curva.

Figura A.14 - Marcas de fricção com aderência de tinta de V3

A.4. DAS TRAJETÓRIAS E DAS VELOCIDADES

A.4.1. V1

As posições das marcas de frenagem associadas ao ponto de colisão de V1 com V2, às sedes de impacto e às respectivas avarias de V1 e V2, indicam que o [REDACTED] trafegava pela faixa de trânsito da direita, no sentido regulamentar, momentos antes da colisão.

Quanto à velocidade com que trafegava o [REDACTED], os signatários estimam como sendo da ordem de 55 km/h, no início das marcas de frenagem de V1, levando-se em consideração as marcas de frenagem, associadas às sedes de impacto e às respectivas avarias dos veículos V1, V2 e V3, às posições de repouso final de V1, V2 e V3, à leitura do disco-diagrama de tacógrafo, bem como às condições topográficas, climáticas e às características da pista e suas imediações.

A.4.2. V2

As posições das marcas de arrastamento de V2 associadas ao ponto de colisão de V1 com V2, ao ponto de colisão de V2 com V3, às sedes de impacto e às respectivas avarias de V1, V2 e V3, indicam que o automóvel [REDACTED] trafegava pela faixa central e/ou esquerda de trânsito, derivando para a direita, no sentido regulamentar, momentos antes da colisão.

Quanto à velocidade com que trafegava o automóvel [REDACTED], os signatários estimam como sendo menor que 40 km/h, imediatamente antes da colisão, levando-se em consideração as marcas de frenagem e as marcas de derrapagem, associadas às sedes de impacto e às respectivas avarias dos veículos V1, V2 e V3, às posições de repouso final de V1, V2 e V3, ao quebramento da parede de alvenaria, às marcas de fricção, aos pontos de colisão, bem como às condições topográficas, climáticas e às características da pista e suas imediações.



A.4.3. V3

A posição da marca de derrapagem de V3 associada ao ponto de colisão de V2 com V3, à marca de fricção de V3 com a parede de alvenaria, às sedes de impacto e às respectivas avarias de V2 e V3, indica que [REDACTED], estava estacionado sobre a calçada, próximo à parede de alvenaria do Lote [REDACTED], momentos antes da colisão.

A.5. DOS PONTOS DE COLISÃO

A.5.1. V1 COM V2

O ponto de colisão entre a parte anterior média de V1 com o ângulo posterior direito de V2 pode ser inferida pela região de concentração de terra desprendida por V2 (identificada no subitem c) do subtítulo B.2.3), associada às marcas de frenagem de V1 (identificada no subitem h) do subtítulo B.2.3), às marcas de arrastamento de V2 (identificada no subitem b) do subtítulo B.2.3), às sedes de impacto de V1 e de V2, e estava posicionado dentro da faixa de trânsito da direita, aproximadamente em $y = 2\text{ m}$ e $x = 1,6\text{ m}$, conforme ilustra o Croqui.

A.5.2. V2 COM V3

O ponto de colisão entre o ângulo anterior direito de V2 com a parte lateral média direita de V3 pode ser inferida pela marca de arrastamento de V3 (identificada no subitem d) do subtítulo B.2.3), pelas sedes de impacto em V2 e V3 e pelas marcas de fricção (identificada no subitem e) do subtítulo B.2.3), e estava situado sobre a calçada, em $x = -6,9\text{ m}$ e $y = 14,2\text{ m}$, conforme ilustra o Croqui.

A.5.3. V2 COM OBSTÁCULOS – POSTE E PAREDE

O ponto de colisão entre a parte anterior de V2 com o poste de concreto pode ser inferida pelas avarias em V2 e sedes de impactos de V2 e a posição do poste de concreto, e estava situado sobre a calçada, em $x = -3,6\text{ m}$ e $y = 10,6\text{ m}$.

Por sua vez, o ponto de colisão entre a parte anterior de V2 com a parede de alvenaria pode ser inferida pelas avarias em V2 e sedes de impactos de V2 e a posição do



quebramento da parede de alvenaria, e estava situado sobre a calçada, em $x = - 9,6$ m e $y = 13,1$ m, conforme ilustra o Croqui.

A.6. DISCUSSÃO

Ante o estudo e a interpretação dos vestígios materiais assinalados e anteriormente considerados, assim os signatários reconstituem e descrevem a provável dinâmica parcial do evento: trafegava o [REDACTED] (V1), na W3, pela faixa de trânsito da direita, no sentido regulamentar de tráfego, quando, apesar de ter o seu sistema de freios acionados e suas rodas bloqueadas por 7,2 m em movimento avante, colidiu sua parte anterior média com o ângulo posterior direito da [REDACTED] (V2), que efetuava manobra de derivação à direita, adentrando a faixa da direita, oriundo da faixa central e/ou esquerda.

Após o impacto, V1 permaneceu com as rodas bloqueadas por 9,8 m até parar. Por sua vez, V2 foi impulsionado à direita, adentrando a calçada e colidiu sucessivamente com o poste de concreto, os vasos cerâmicos, o V3 que ali se encontrava estacionado e a parede de alvenaria anterior do Lote [REDACTED].

A.7. CONCLUSÃO

Assim, diante do analisado e exposto e considerando os vestígios materiais constatados no local, concluem os peritos criminais que a causa determinante do acidente foi a manobra de derivação à direita do [REDACTED] (V2), levada a efeito por seu condutor, em momento que as condições de tráfego e segurança não lhe eram favoráveis, resultando interceptar a trajetória e se envolver em colisão com o [REDACTED] (V1).

Concluem, ainda, que em decorrência desse primeiro impacto, o [REDACTED] colidiu sucessivamente com o poste, os vasos cerâmicos, com o [REDACTED] (V3) e a parede da casa citada, nas circunstâncias anteriormente descritas.

Com o laudo, é devolvido o disco-diagrama do tacógrafo retirado do [REDACTED]. Nada mais havendo a lavar, foi encerrado o presente Laudo de Perícia Criminal, composto de



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
POLÍCIA CIVIL DO DISTRITO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA TÉCNICA
INSTITUTO DE CRIMINALÍSTICA**



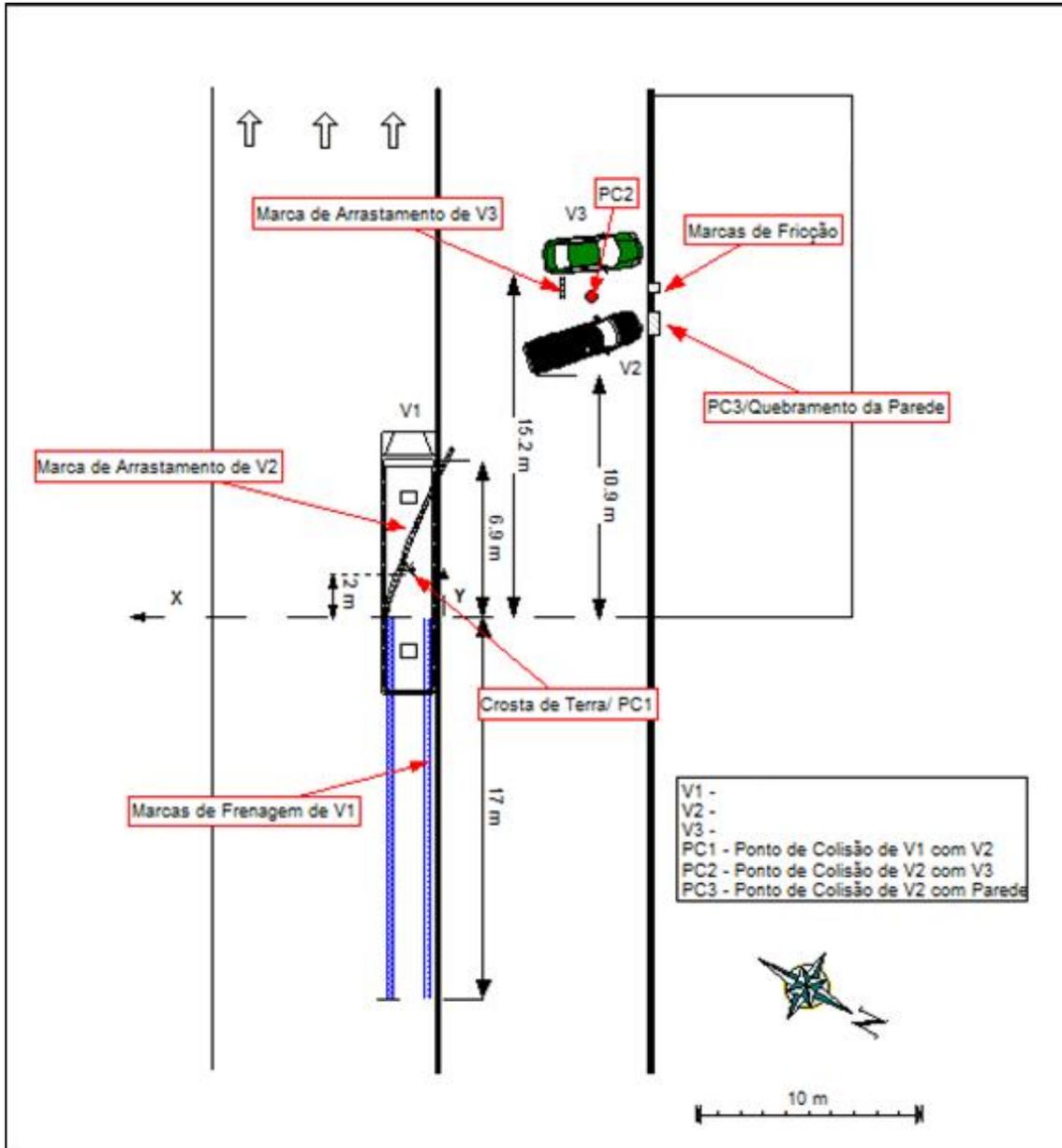
LAUDO N.º [REDACTED]

N folhas, o qual, relatado pelo primeiro Perito Criminal, lido e achado conforme pelo segundo, segue devidamente assinado.

[REDACTED]
Perito Criminal

[REDACTED]
Perito criminal

CROQUI





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
POLÍCIA CIVIL DO DISTRITO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA TÉCNICA
INSTITUTO DE CRIMINALÍSTICA



LAUDO N.º [REDACTED]

B. EXEMPLO 2 DE LAUDO DE PERÍCIA CRIMINAL DE DELITO DE TRÂNSITO



LAUDO N.º [REDACTED]

Ocorrência n.º: [REDACTED] – SDT/IC

Ocorrência Policial n.º: [REDACTED] – [REDACTED] DP

SISCOD n.º: [REDACTED]

Protocolo n.º: [REDACTED] – PCDF

LAUDO DE PERÍCIA CRIMINAL

Exame de Local de Acidente de Tráfego com Vítima

Em [REDACTED], de acordo com a legislação e com os dispositivos regulamentares vigentes, o diretor deste Instituto de Criminalística, Perito Criminal [REDACTED], designou os Peritos Criminais [REDACTED] e [REDACTED], atendendo solicitação da autoridade da [REDACTED] DP, para procederem a **exame de local de acidente de tráfego com vítima**, descreverem fielmente o que for encontrado e esclarecerem tudo quanto interessar possa.

B.1. HISTÓRICO

A fim de atender à solicitação supracitada, feita via intranet, o primeiro Perito Criminal compareceu às [REDACTED] da data citada no preâmbulo, no cruzamento entre a [REDACTED] (via 1) e a [REDACTED] (via 2) que fornece acesso à [REDACTED] -DF, onde passaram aos exames a seguir descritos.

B.2. EXAMES

B.2.1. DO LOCAL

No local do acidente, a [REDACTED] (via 1) era composta por uma pista de mão dupla de direção, de 10,9 m de largura total, sendo 5,4 m de largura destinada às faixas de trânsito de sentido [REDACTED], plana, pavimentada a asfalto, delimitada por meio-fio em ambos



LAUDO N.º [REDACTED]

os lados. Apesar da ausência de sinalização horizontal adequada (ausência de linha seccionada branca), de acordo com a interpretação das normas de trânsito, em especial o Código de Trânsito Brasileiro e o Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN, entende-se que a [REDACTED] comporta 4 faixas de trânsito, sendo duas para cada sentido de tráfego, com larguras não rigidamente estabelecidas.

Já a [REDACTED] (via 2) que fornece acesso à [REDACTED], era composta por uma pista de mão dupla de direção, de 7,0 m de largura total, plana, pavimentada a asfalto, delimitada por meio-fio em ambos os lados.

No momento dos exames, as pistas estavam secas e as superfícies asfálticas apresentavam-se sem deformações ou obstáculos que impedissem, ou mesmo dificultassem, o deslocamento normal de veículos, exceto pela ondulação transversal (lombada) na [REDACTED], a aproximadamente 3,8 m do final do encontro entre a [REDACTED] e a [REDACTED], considerando o sentido [REDACTED]. A visibilidade ambiente era ampla. A velocidade máxima permitida era de 40 km/h para a [REDACTED], estabelecida por placas de sinalização e de 30 km/h para a via local, estabelecido de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

Para fins de orientação e localização dos vestígios, bem como para melhor compreensão e entendimento do Laudo, foi estabelecido um eixo imaginário (x) que possui a mesma direção que o eixo longitudinal da [REDACTED] e sentido [REDACTED]. Tal eixo possui sua origem ($x = 0$) a 0,9 m antes do prolongamento do primeiro meio-fio (sentido [REDACTED]) da [REDACTED]. Figuras de 1 a 3 e Croqui.

[REDACTED]
Figura B.1 – Excerto modificado de fotografia aérea do local (retirado do Google Earth®), com a definição do início (0,0 m) do eixo X.

[REDACTED]
Figura B.2 – [REDACTED] (Via 1), sentido [REDACTED], com destaque para a ondulação transversal e as posições de repouso final do [REDACTED] (V1) e [REDACTED] (V2).

[REDACTED]
Figura B.3 – [REDACTED] (via 2), sentido [REDACTED] (via 1), com destaque para a ondulação transversal e as posições de repouso final do [REDACTED] (V1) e [REDACTED] (V2).



B.2.2. DO VEÍCULO 1 (V1)

Tratava-se do veículo [REDACTED], cor branca, placa [REDACTED], quatro portas, que se encontrava entre a faixa de trânsito da direita de sentido [REDACTED] e a faixa de trânsito de sentido [REDACTED] da [REDACTED], posicionado com seu ângulo posterior esquerdo dentro da faixa de trânsito da direita de sentido [REDACTED] em $x = 0,0$ m e a 1,0 m do prolongamento do meio-fio da direita da [REDACTED] (considerando o sentido [REDACTED]) e com seu ângulo anterior esquerdo dentro da faixa de trânsito de sentido [REDACTED] da via local em $x = 3,3$ m e a 1,0 m do prolongamento do meio-fio da direita da [REDACTED] (considerando o sentido [REDACTED]), conforme ilustra o Croqui.

Examinando o veículo, foram constatados vestígios recentes e com características de colisão com corpo rígido, com suas respectivas sedes de impacto:

a) **lateral anterior direita, devido à colisão com a motocicleta [REDACTED] (V2)**, destacando-se: amassamento do para-lama anterior direito e da capa do para-choque anterior em sua porção direita, marcas de fricção no pneumático e na roda anteriores direitos (Figuras 4 e5);

Apresentava, ainda, marcas não recentes com características de colisão com corpo rígido na **lateral mediana direita**, destacando-se: amassamento com marcas de fricção e aderência de material de tonalidade azul nas portas anteriores e posterior direitas e na maçaneta da porta anterior direita (Figura B.6).

Os sistemas de freio e direção funcionavam normalmente quando testados estaticamente. Os sistemas de iluminação/sinalização funcionavam normalmente. Os cintos de segurança funcionavam corretamente. Os pneumáticos apresentavam condições normais de uso.

[REDACTED]
Figura B.4 - Lateral anterior direita do V1 com destaque para as marcas de fricção no pneumático.

[REDACTED]
Figura B.6 - Lateral média direita do V1 com destaque para as marcas de fricção nas portas.

[REDACTED]
Figura B.5 - Lateral anterior direita do V1 com destaque para o amassamento do para-lama anterior direito.



B.2.3. DO VEÍCULO 2 (V2)

Tratava-se da motocicleta [REDACTED], cor preta, placa [REDACTED], que se encontrava sobre o gramado de frente ao [REDACTED], posicionado com seu eixo posterior em $x = 9,3$ m e a 4,3 m do meio-fio da direita da [REDACTED] (considerando o sentido [REDACTED]) e com seu eixo anterior em $x = 8,5$ m e a 5,4 do meio-fio da direita da [REDACTED] (considerando o sentido [REDACTED]), conforme ilustra o Croqui.

Examinando o veículo, foram constatados vestígios recentes e com características de colisão com corpo rígido, com suas respectivas sedes de impacto:

- a) **flanco anterior esquerdo, devido à colisão com o [REDACTED] (V1)**, destacando-se: quebraimento do para-lama anterior e da capa protetora do conjunto óptico anterior, marcas de fricção na capa protetora do painel (Figuras 7 e 8);
- b) **lateral esquerda devido ao processo de tombamento e deslizamento sobre o asfalto e colisão com meios-fios**, destacando-se: amassamento e marcas de fricção no tanque de combustível na sua porção esquerda, empenamento e marcas de fricção no apoio de pé esquerdo e na alavanca de marcha, marcas de fricção na alavanca de embreagem, na capa do retrovisor esquerdo, em ambas as setas anteriores, na lente do farol anterior em sua porção esquerda e no apoio de mão posterior esquerdo e marcas de fricção com aderência de material de tonalidade branca nos pneus anteriores e posteriores (Figuras de 9 e 10).

Os sistemas de freio e direção funcionavam normalmente quando testados estaticamente. Os sistemas de iluminação/sinalização apresentavam as seguintes anormalidades: a seta anterior esquerda e a luz de freio estavam inoperantes/danificadas e a lanterna estava danificada. O pneumático posterior apresentava condições normais de uso, porém o pneumático anterior apresentava elevado desgaste ("careca") em sua banda de rodagem indicado pelo **TWI (Tread Wear Indicator/** Indicador de desgaste da banda de rodagem).



[REDACTED]
Figura B.7–Parte anterior do V2.

Figura B.9 - Lateral esquerda do V2 com destaque para o amassamento com marcas de fricção no tanque e empenamento do apoio de pé e alavanca de marcha.

[REDACTED]
Figura B.8 - Parte anterior do V2 com destaque para o quebraamento da capa protetora do conjunto óptico e para as marcas de fricção na capa protetora do painel.

[REDACTED]
Figura B.10 - Lateral posterior esquerda do V2 com destaque para as marcas de fricção no apoio de mão posterior esquerdo.

B.2.4. DE OUTROS VESTÍGIOS MATERIAIS

No local examinado, foram constatados ainda os seguintes vestígios materiais, conforme ilustra o Croqui:

- h) **marcas de arrastamento produzidas pela estrutura da motocicleta** [REDACTED] (V2) (AR), localizadas na via local, com início em $x = 4,5$ m e a 2,0 m do prolongamento do meio-fio da direita da [REDACTED] (considerando o sentido [REDACTED]) e término no meio-fio da direita (considerando o sentido [REDACTED]) da via local, próximo à posição de repouso final de V2, e com comprimento total igual a 4,2 m (Figura B.11 e Croqui);
- i) **marcas de arrastamento de corpo flácido (CF)**, provavelmente produzidas pelo ocupante da motocicleta, localizadas na via local, com início em $x = 6,8$ m e a 1,9 m do prolongamento do meio-fio da direita da [REDACTED] (considerando o sentido [REDACTED]) e término em no meio-fio da direita (considerando o sentido Quadra 7 – Rua 4) da via local, e a 1,9 m do prolongamento do meio-fio da direita da [REDACTED] (considerando o sentido [REDACTED]), e com comprimento total igual a 1,1 m (Figura B.11 e Croqui);

[REDACTED]
Figura B.11 - Marcas de arrastamento de corpo flácido indicadas pela seta à esquerda e marcas de arrastamento produzidas pela motocicleta indicadas pela seta à direita.



B.3. PRESERVAÇÃO DO LOCAL

Quando da chegada da equipe pericial, o local objeto dos estudos estava sendo isolado e preservado de forma satisfatória pela Polícia Militar, sendo o chefe de equipe o Sargento [REDAZIDA].

B.4. ESTUDO E INTERPRETAÇÃO DOS VESTÍGIOS MATERIAIS

B.4.1. TRAJETÓRIAS E VELOCIDADES

B.4.1.1. VEÍCULO 1

O [REDAZIDA] (V1) encontrava-se, nos instantes anteriores à colisão, se deslocando da [REDAZIDA] em direção à via local, porém não foi possível definir sua origem de movimentação, ou seja, por qual faixa de trânsito da [REDAZIDA] (esquerda ou direita) trafegava nos instantes anteriores à colisão com a motocicleta [REDAZIDA] (V2).

Quanto à velocidade com que trafegava, esta foi estimada como sendo reduzida.

B.4.1.2. VEÍCULO 2

A motocicleta [REDAZIDA] encontrava-se, nos instantes anteriores à colisão, se deslocando na Rua 4, porém não foi possível definir sua origem de movimentação, ou seja, por qual faixa de trânsito da [REDAZIDA] (esquerda ou direita) trafegava nos instantes anteriores à colisão com o [REDAZIDA] (V1), sendo possível apenas afirmar que se encontrava à direita de V1.

Quanto à velocidade com que trafegava, esta foi estimada como sendo reduzida.

B.5. DISCUSSÃO

Ante a insuficiência de vestígios materiais no local examinado, os Peritos Criminais descrevem uma **dinâmica parcial do evento**: trafegavam ambos os veículos pela Rua 4 (via1), no sentido Av. Contorno – Rodoviária, com a motocicleta [REDAZIDA] (V2) à direita do [REDAZIDA] (V1), momento em que este iniciou manobra de derivação à direita com



LAUDO N.º [REDACTED]

intuito de adentrar na via local (via 2), onde se envolveram em colisão, a **lateral anterior direita** do [REDACTED] com o **flanco anterior esquerdo** da motocicleta [REDACTED]. Após isto, o [REDACTED] prosseguiu até assumir sua posição de repouso final, e, por sua vez, a motocicleta [REDACTED], devido à colisão, tombou e deslizou por cerca de 4,2 m sobre o asfalto, na sequência, colidiu com os meios-fios e subiu na calçada, assumindo sua posição de repouso final, conforme ilustram as Figuras 2 e 3 e o Croqui.

B.6. CONCLUSÃO

Diante do analisado e exposto, considerando que não foi possível definir a origem de deslocamento dos veículos nos instantes anteriores à colisão, os Peritos Criminais ficam impossibilitados de fornecer a **causa determinante** do acidente, motivo pelo qual deixam a cargo da autoridade competente, através de outros meios de prova, averiguar as circunstâncias não esclarecidas do evento, bem como atribuir a responsabilidade pertinente.

Nada mais havendo a lavrar, foi encerrado o presente Laudo de Perícia Criminal, composto de N folhas, que, relatado pelo primeiro Perito Criminal, que realizou os exames, lido e achado conforme pelo segundo, vai devidamente assinado.

[REDACTED]
Perito Criminal

[REDACTED]
Perito Criminal

CROQUI

