



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS – CCJS
UNIDADE ACADÊMICA DE DIREITO – UAD**

CAMILA MOURA FERREIRA

**O HOMICÍDIO PRATICADO POR MOTORISTA EMBRIAGADO NA DIREÇÃO DE
VEÍCULO AUTOMOTOR: CULPA CONSCIENTE OU DOLO EVENTUAL?**

**Sousa-PB
2018**

CAMILA MOURA FERREIRA

O HOMICÍDIO PRATICADO POR MOTORISTA EMBRIAGADO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR: CULPA CONSCIENTE OU DOLO EVENTUAL?

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

Orientador: Prof. Giliard Cruz Targino.

**Sousa-PB
2018**

CAMILA MOURA FERREIRA

O HOMICÍDIO PRATICADO POR MOTORISTA EMBRIAGADO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR: CULPA CONSCIENTE OU DOLO EVENTUAL?

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

Orientador: Prof. Giliard Cruz Targino.

Data de aprovação: _____/_____/_____

Banca Examinadora

Orientador: Prof. Giliard Cruz Targino

Membro (a) da Banca Examinadora

Membro (a) da Banca Examinadora

*Dedico este trabalho ao meu amado pai, Juraci.
Ao meu tio Reginaldo, meu segundo pai. E à
minha irmã Carla. Essa vitória é minha, mas o
mérito é todo de vocês!*

AGRADECIMENTOS

Antes de tudo, agradeço a Deus pela vida, pela saúde, pela fé, pela esperança e por todo o amor e pessoas que tenho em minha vida.

Ao meu pai, que tanto amo. Dedicou toda sua vida para suas duas filhas, e nos momentos mais difíceis não se deixou abalar, permaneceu firme, forte e presente, com seu amor incondicional. Deus não poderia ser mais generoso comigo, ao me fazer sua filha. Obrigada por tudo, meu pai! Nunca conseguirei expressar o quanto o amo e o quanto o senhor é e sempre será essencial na minha existência.

Pelo resto da minha vida serei grata ao meu tio Reginaldo. Um exemplo de generosidade e dedicação à família. Nunca mediu esforços para ajudar os seus. Muito obrigada por todo o apoio e auxílio dedicado a mim e meus estudos. Sem dúvida alguma, se hoje estou conseguindo completar essa jornada, foi graças ao senhor!

À minha irmã Carla, por todo o amor e companheirismo. Por estar sempre ao meu lado, me apoiando e fazendo o que pode por mim. À toda minha família que direta e indiretamente contribuíram para que essa conquista fosse possível.

Ao meu orientador e professor Giliard Cruz Targino, por todos os ensinamentos ao longo do curso. Foi uma alegria imensa ser sua aluna. Sou extremamente grata por todo o esforço dedicado no auxílio para a conclusão deste trabalho monográfico, não teria conseguido sem sua ajuda.

E por fim, aos meus amigos. Realmente tenho que agradecer a Deus por todos os que conquistei. Aos de longa data, Luire Gabriele e Rômulo Luan, obrigada por tudo, vocês sempre estarão presentes nas melhores recordações da minha vida.

Aos amigos conquistados durante essa jornada de quase cinco anos. Longe de casa e da família, vocês preencheram os espaços e tornaram-se minha segunda família. Anara, Bruna, Felipe Botelho, Gabriel, Igor, Isabela, Laíse, Ninmery, Thaynne, Tarcilla e Vanessa, meu eterno CV.

Em especial, gostaria de deixar um profundo agradecimento a Maynara Coelho, por todos os conselhos e apoio e Neilton Dantas, que sempre se fez presente nos momentos que mais precisei. A amizade de vocês foi o melhor presente que recebi de Sousa, ajudaram a tornar essa caminhada mais fácil, mais feliz. Nossos laços se estenderão pela vida, espero sempre tê-los ao meu lado. Eu permanecerei, a todo momento aqui, para tudo o que precisarem. Obrigada!

RESUMO

Devido aos elevados índices de acidentes e mortes no trânsito no Brasil, iniciou-se movimento nos meios de comunicação e na própria sociedade, cobrando punições mais rígidas para aqueles motoristas que insistem na perigosa prática de dirigir alcoolizado. A partir disso, promotores e juízes passaram a enxergar em certos delitos dessa natureza a existência do dolo eventual na conduta do agente, o que implicaria na sua responsabilização à luz do Código Penal. Essa prática espalhou-se país a fora e levantou forte discussão na doutrina e na jurisprudência se nos crimes dessa natureza deveria ser aplicado o dolo eventual ou a culpa consciente. Diante desses fatos, o objetivo do trabalho foi analisar se na conduta do agente que, embriagado, dirige e mata alguém no trânsito, há dolo eventual ou culpa consciente. Para tanto, foram explicados os elementos subjetivos do tipo penal, o dolo e a culpa, bem como feita a distinção dos institutos do dolo eventual e culpa consciente. Também foi explorada a evolução histórica das normas de trânsito, principalmente nas figuras do homicídio praticado na direção de veículo automotor de acordo com a previsão do Código de Trânsito Brasileiro. As figuras típicas de homicídio previstas no Código Penal do mesmo modo serão consideradas. Por fim, foram examinadas as estatísticas de morte no trânsito, os posicionamentos da doutrina e jurisprudência acerca da problemática e as implicações práticas da responsabilização do agente por crime culposo ou crime doloso. A metodologia da presente pesquisa utilizará como método de abordagem o dedutivo, partindo de uma premissa geral para uma premissa específica. O método de procedimento será o bibliográfico, jurídico e histórico. E a técnica de pesquisa é a documental indireta. Com o estudo conclui-se que a doutrina majoritária se posiciona no sentido de que nos crimes dessa espécie deve ser imputada a culpa consciente, no entanto, não é rechaçada a possibilidade de identificação do dolo eventual. Tribunais superiores defendem uma análise minuciosa do caso concreto para definir se na conduta do agente existe dolo, todavia, a embriaguez sozinha, não é apta a configurar esse elemento subjetivo.

Palavras-chave: Culpa consciente. Embriaguez ao volante. Dolo eventual. Homicídio. Trânsito.

ABSTRACT

Due to the high rates of traffic accidents and deaths in Brazil, a movement began in the media and in society itself, charging more rigid punishments for drivers who insist on the dangerous practice of drunk driving. From this, prosecutors and judges have come to see in certain crimes of this nature the existence of possible fraud in the conduct of the agent, which would imply in their accountability under the Criminal Code. This practice has spread out and raised strong discussion in doctrine and jurisprudence whether such crimes should be applied to eventual intentionality or conscious guilt. In the face of these facts, the objective of the work was to analyze if in the conduct of the agent that, drunk, drives and kills someone in the traffic, there is eventual deceit or conscious guilt. For that, the subjective elements of the criminal type, deceit and guilt were explained, as well as the distinction of institutes of eventual deceit and conscious guilt. The historical evolution of the traffic rules was also explored, especially in the number of homicides practiced in the direction of automotive vehicles, according to the Brazilian Traffic Code. The typical homicide figures provided for in the Penal Code will also be considered. Finally, we analyze the statistics of death in traffic, the positioning of doctrine and jurisprudence on the problem and the practical implications of the responsibility of the agent for guilty or criminal crime. The methodology of the present research will use as deductive method of approach, starting from a general premise for a specific premise. The method of procedure will be the bibliographic, legal and historical. And the research technique is the indirect documentary. The study concludes that the majority doctrine is positioned in the sense that in crimes of this type should be imputed to conscious guilt, however, the possibility of identifying possible fraud is not rejected. The higher courts advocate a detailed analysis of the actual case to determine whether there is deception in the agent's conduct, but drunkenness alone is not capable of configuring this subjective element.

Keywords: Conscious guilt. Drunken driving. Eventual deceit. Homicide.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 ELEMENTOS SUBJETIVOS DO TIPO PENAL: DOLO E CULPA	11
2.1 Dolo: Conceito e Elementos	12
2.1.1 <i>Teorias do dolo</i>	13
2.1.2 <i>Espécies de dolo</i>	14
2.1.2.1 Dolo direto	14
2.1.2.2 Dolo indireto: eventual e alternativo	15
2.1.2.3 Dolo direto: de primeiro e segundo grau	16
2.1.2.4 Dolo geral	17
2.1.2.5 Dolo natural e dolo normativo	17
2.1.2.6 Dolo de dano e dolo de perigo	18
2.2 Culpa: Conceito e Elementos	19
2.2.1 <i>Modalidades de Culpa</i>	20
2.2.2 <i>Espécies de culpa</i>	21
2.2.2.1 Culpa consciente e culpa inconsciente	21
2.2.2.2 Culpa própria e culpa imprópria	22
2.2.2.3 Culpa indireta ou mediata	23
2.3 Distinção entre Culpa Consciente e Dolo Eventual	23
3 O CTB E O CRIME DE HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR	26
3.1 Breve histórico acerca das normas de trânsito no Brasil	27
3.1.1 <i>Conceito de Trânsito</i>	29
3.2 O Homicídio Simples do Código Penal	30
3.3 O homicídio praticado na direção de veículo automotor	32
3.3.1 <i>Classificação doutrinária</i>	33
3.3.2 <i>Homicídio praticado na direção de veículo automotor por embriaguez</i>	35
3.3.2.1 <i>Homicídio culposo do Código Penal</i>	37
4 ANÁLISE DO ELEMENTO SUBJETIVO DO HOMICÍDIO COMETIDO POR PESSOA SOB O EFEITO DE ÁLCOOL NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR À LUZ DO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO	38
4.1 <i>Estatísticas das mortes no trânsito no Brasil</i>	39
4.2 <i>Posicionamento doutrinário acerca da temática</i>	42
4.3 <i>Posicionamento Jurisprudencial</i>	45
4.4 <i>As implicações da tipificação da conduta por crime culposo ou doloso</i>	50
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
REFERÊNCIAS	55

1 INTRODUÇÃO

A problemática em torno dos altos índices de mortes decorrentes de acidentes no trânsito, demandam posicionamento mais firme das autoridades para reduzir esses números. Quando verificado o estado de alcoolemia do agente, a conduta torna-se ainda mais reprovável. Apenas em 2006, por meio da Lei nº 11.275, que o Código de Trânsito Brasileiro passou a fazer previsão da embriaguez como circunstância apta a majorar a pena do motorista que estando nesse estado, mata na direção de veículo automotor.

Diante do movimento da mídia e da sociedade para punições mais severas aos sujeitos que cometem homicídio no trânsito sob o efeito de substância psicoativa, juízes e promotores, passaram a interpretar no sentido de que nesses casos específicos, haveria dolo eventual na conduta do agente, e por isso, deveria responder por homicídio doloso, nos termos do art. 121, caput, do Código Penal. A justificativa estaria no art. 18, inciso I, última parte, do CP, que prevê ter agido com dolo eventual o agente que assumiu o risco da produção do resultado.

Iniciou-se então, verdadeiro embate sobre qual seria a correta imputação do elemento subjetivo do tipo penal nesses crimes específicos. Dentro desse contexto, surge a problemática da presente pesquisa: nos delitos praticados na direção de veículo automotor por agente sob o efeito de álcool é caso de dolo eventual ou culpa consciente?

A matéria ainda não é pacífica, todavia, a jurisprudência pátria vem se posicionando no sentido de ser possível reconhecer o elemento subjetivo, dolo eventual, nos homicídios praticados na condução de veículo no trânsito. Para tanto, será necessária avaliação precisa acerca de todas as circunstâncias do caso concreto para fazer reconhecimento dessa espécie de dolo.

A definição dessa problemática é de suma importância. Isso porque, se for identificada a culpa consciente na conduta do agente, ele responderá pelo crime nos termos do art. 302, § 3º do CTB, por crime culposo e sua pena irá variar de 5 (cinco) a 8 (oito) anos de reclusão, além da suspensão da habilitação para dirigir. Agora se for incriminado por homicídio doloso, nos moldes do art. 121 do CP, sua pena em abstrato será de 6 (seis) a 20 (vinte) anos de reclusão, se o homicídio for simples. Além de todas as implicações que abarcam a responsabilização por crime culposo e

doloso, no que tange a benefícios de substituição de pena privativa de liberdade por restritiva de direitos, liberdade provisória, entre outros.

A presente pesquisa almeja analisar a imputação do dolo eventual e da culpa consciente nos homicídios praticados por embriaguez ao volante. Bem como, analisar especificamente os institutos do dolo e culpa, distinguindo o dolo eventual da culpa consciente, a evolução das normas referentes a legislação sobre o trânsito, evidenciar os dados relativos aos acidentes de trânsito fatais no país, expor o posicionamento que vem sendo tomado pelos nossos tribunais e doutrina acerca da temática, e fazer a ponderação da responsabilização por crime de homicídio doloso e o culposo do Código de Trânsito Brasileiro.

Para tanto, será utilizado método de abordagem dedutivo, analisando os enfoques legais, jurisprudenciais e doutrinários relativos a imputação do dolo eventual ou culpa consciente nos crimes de homicídio praticados na direção de veículo automotor estando o agente embriagado. Sob a premissa específica, será feita pesquisa a fim de conceituar e esclarecer todas as nuances acerca dos elementos subjetivos do tipo penal, bem como esclarecer sua identificação nas espécies de crimes em comento.

No que tange ao método de procedimento, a presente pesquisa utilizará o método histórico almejando investigar os acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar sua influência na sociedade de hoje. Também serão utilizados os métodos jurídicos e bibliográfico.

Quanto às técnicas de pesquisa a serem utilizadas na presente pesquisa qualitativa, será pautada mediante pesquisas bibliográficas – doutrinas, artigos científicos e obras específicas sobre os crimes de trânsito – e documental – Constituição Federal, Código de Trânsito Brasileiro, Código Penal, Código de Processo Penal, como documentação indireta serão utilizadas jurisprudências pertinentes à temática.

O presente trabalho monográfico será estruturado em três capítulos, no primeiro será abordado os aspectos gerais e introdutórios acerca dos elementos subjetivos do tipo penal, dolo e culpa. Sendo ao final, apontada a distinção entre a culpa consciente e o dolo eventual.

O segundo capítulo será voltado para as normas relativas ao trânsito. A evolução histórica será tratada brevemente junta à conceituação do que seria trânsito. Também será analisado o crime de homicídio praticado na direção de veículo

automotor e a forma qualificada desse delito, quando o agente pratica o crime estando em estado de alcoolemia.

Por fim, no último capítulo apresentar-se-á dados referentes as estatísticas de acidentes e mortes no trânsito, sendo utilizado gráfico para expor os índices de óbitos no trânsito desde 2010 até o ano corrente. E finalmente os posicionamentos da doutrina e jurisprudência quanto à problemática do presente trabalho, encerrando com as implicações que abarcam a incriminação do delito em estudo dolosamente ou culposamente.

2 ELEMENTOS SUBJETIVOS DO TIPO PENAL: DOLO E CULPA

A conduta é um dos elementos do fato típico, este compõe o conceito analítico de crime juntamente com a antijuridicidade e a culpabilidade. Teorias foram desenvolvidas para explicar o primeiro componente do fato típico, qual seja, a conduta.

De acordo com a teoria causal-naturalista ou simplesmente teoria clássica, desenvolvida pelos autores Beling, Liszt e Radbruch no final do século XIX, conduta é o comportamento humano voluntário que provoca uma alteração no mundo exterior. Para essa teoria, a conduta é uma ação que produz um evento causal-naturalista. Embora tenha conseguido explicar a ação em sentido estrito, falhou quando da explicação dos crimes omissivos. Ao longo dos anos essa teoria foi perdendo adeptos, restando hoje alguns poucos defensores da mesma (MASSON, 2017)

Já na teoria finalista da ação, de criação do penalista alemão Hans Welzel, a conduta deve ser destinada a um fim, o comportamento humano deve ser dirigido a uma finalidade. Desse modo, o dolo integraria a conduta pela necessidade de finalidade para realização da conduta. Enquanto na teoria causalista o dolo residia na culpabilidade, na teoria finalista passou a constituir o fato típico.

O finalismo, além de prever elementos, traz a ideia de que uma pessoa só age almejando uma finalidade, aduzindo a existência de um elemento subjetivo mediante um ato de vontade. Nesse diapasão, como conclui Masson (2017, p. 216) “conduta é a ação ou omissão humana, consciente e voluntária, dirigida a um fim, consistente em produzir um resultado tipificado em lei como crime ou contravenção penal”. Essa foi a teoria adotada pelo Código Penal de 1940, bem como pela doutrina majoritária para explicar a conduta.

Ao efetuar análise acerca da finalidade do agente na prática da conduta realizada, chegaremos aos elementos subjetivos do tipo penal, o dolo e a culpa. A subjetividade decorre do seu caráter interno, trata-se de condição intrínseca do sujeito, psicológica, é a sua intenção. O dolo é a vontade consciente de realizar os elementos objetivos do tipo penal. Aquele que age com dolo, deseja diretamente o resultado, ou no mínimo assumiu o risco de sua produção. Já a culpa é consequência da violação do agente ao seu dever objetivo de cuidado, o resultado lesivo decorre da negligência, imprudência ou imperícia.

Neste capítulo inicial será trabalhado os elementos subjetivos do tipo, essenciais para a caracterização da conduta, o primeiro passo para a formação do fato típico na análise do crime.

2.1 Dolo: Conceito e Elementos

O dolo é definido como a vontade consciente e voluntária de efetuar a conduta típica. Esse é o conceito adotado pelos defensores da teoria finalista da ação, pois aqui, dolo e culpa integram a conduta, constituindo-se elementos subjetivos do tipo penal. Segundo a teoria causalista, o dolo funciona como elemento da culpabilidade, devendo conter além da vontade consciente de efetuar a conduta, a potencial consciência para a concretização de um ato ilícito. O Código Penal, como já citado anteriormente, adota a teoria finalista para explicar a conduta, desse modo, o dolo será aferido no primeiro elemento do crime, compondo a conduta.

Nesse sentido, preceitua Nucci (2016, p.189):

Preferimos o conceito finalista de dolo, ou seja, é a vontade consciente de realizar a conduta típica. Estamos convencidos de que todas as questões referentes à consciência ou à noção da ilicitude devem ficar circunscritas à esfera da culpabilidade. Quando o agente atua, basta que objetive o preenchimento do tipo penal incriminador, pouco importando se ele sabe ou não que realiza algo proibido. Portanto, aquele que mata alguém age com dolo, independentemente de acreditar estar agindo corretamente (como o faria o carrasco nos países que possuem pena de morte).

Agir dolosamente, vale dizer, com vontade de concretizar a conduta típica, é atribuível a qualquer ser humano, pois se trata de apreciação do conteúdo do tipo penal no círculo dos pensamentos da pessoa individual e no ambiente do agente, marchando na mesma direção e sentido que a valoração legal.

Consciência e vontade são os elementos para a determinação do dolo. A consciência corresponde ao grau de conhecimento do agente sobre o fato que forma a conduta típica, ao passo que a vontade está relacionada ao elemento volitivo de realizar tal conduta. Desse modo, para a configuração do dolo existem dois momentos, um intelectual e outro volitivo.

Nessa perspectiva, preleciona Greco (2017, p. 239-240):

A consciência, ou seja, o momento intelectual do dolo, basicamente, diz respeito à situação fática em que se encontra o agente. O agente deve ter consciência, isto é, deve saber exatamente aquilo que faz,

para que lhe possa atribuir o resultado lesivo a título de dolo. [...] A vontade é outro elemento sem o qual se desestrutura o crime doloso. Aquele que é coagido fisicamente a acabar com a vida de outra pessoa não atua com vontade de matá-la.

Assim, para agir dolosamente o agente deve compreender o que faz e ter vontade, consistente em decidir realizar a conduta constante do tipo penal.

2.1.1 Teorias do dolo

Para elucidar o que seria dolo, algumas teorias foram desenvolvidas pela doutrina almejando esse fim. Destacam-se quatro: teoria da vontade; teoria da representação; teoria do assentimento e teoria da probabilidade.

A primeira teoria e de mais simples compreensão, teoria da vontade, define o dolo puramente como a vontade livre e consciente de realizar a infração penal e produzir o resultado. Essa teoria é também defendida pelos adeptos da teoria finalista da ação. Nessa perspectiva, para a caracterização da teoria da vontade, é necessário que o agente tenha a representação do fato, consciência do fato, e o desejo de causar o resultado.

Segundo a teoria do assentimento, também chamada de teoria do consentimento, exige-se do agente, além da previsão da ocorrência do fato, a sua aceitação, ou seja, ele prevê o resultado e aceita os riscos de acarretá-los.

Greco (apud. Tavares 2015, p.278-279):

A teoria do consentimento ou da assunção é a teoria dominante e tem por base uma vinculação emocional do agente para com o resultado. Vale dizer, exige não apenas o conhecimento ou a previsão de que a conduta e o resultado típicos podem realizar-se, como também que o agente se ponha de acordo com isso ou na forma de conformar-se ou de aceitar ou de assumir o risco de sua produção.

Já na teoria da representação, o agente possui a vontade de realizar a conduta e consegue claramente prever a probabilidade da ocorrência do resultado, no entanto, não o deseja. Para essa teoria, é suficiente a previsibilidade do resultado pelo agente, para que sua conduta dolosa esteja concretizada. Na representação, não há, pois, distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente, porque a previsão do resultado leva à responsabilização do agente a título de dolo (GRECO, 2017).

A última teoria, denominada de teoria da probabilidade, que é citada apenas por pequena parcela da doutrina, tem essa denominação justamente por levar em consideração a estatística para realizar-se a distinção do dolo eventual e a culpa

consciente. Esta ocorreria através da probabilidade da produção do resultado a partir da conduta praticada pelo agente, para assim determinar a ocorrência ou não do dolo eventual. Desse modo, se existir, no momento da conduta praticada pelo agente, grande probabilidade de o resultado ocorrer e mesmo assim ele segue em sua empreitada, estará configurado o dolo eventual.

O Código Penal brasileiro, quando da adoção de uma dessas teorias, com base no seu artigo 18, inciso I, teria adotado as teorias do assentimento e da vontade, segundo a corrente dominante na doutrina. Nesse sentido, para o diploma penal pátrio, o agente terá praticado uma conduta dolosa quando desejar de forma franca a produção do resultado, igualmente o indivíduo que apesar de não desejar a consequência do ato diretamente, assumiu o risco de produzi-la (CAPEZ, 2018).

2.1.2 Espécies de dolo

O dolo, como sendo a vontade consciente do agente expressa em uma conduta que se propõe a provocar um resultado ou no mínimo aceita o risco de sua produção, constitui-se apenas por elementos subjetivos, quais sejam, consciência e vontade.

O artigo 18, inciso I do Código Penal ao definir o crime doloso, disciplina in verbis: “Art. 18 - Diz-se o crime: I - doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo”.

Com base nessa definição legal do crime doloso, a doutrina divide o dolo em direto ou determinado e indireto, também conhecido como indeterminado. A espécie de dolo indireto também se subdivide em dolo eventual e dolo alternativo.

A distinção entre essas espécies de dolo, está na correlação entre o agente e o resultado doloso ocasionado por suas ações. A seguir, será explicada cada uma das espécies de dolo.

2.1.2.1 Dolo direto

O dolo direto ou determinado, caracteriza-se quando o agente, age livre e conscientemente, almejando a produção do resultado típico. É exatamente o que dispõe a primeira parte do dispositivo supracitado. Aqui, aplica-se perfeitamente a teoria da vontade. É o caso por exemplo, do sujeito que, pretendendo matar seu

desafeto, saca um revólver e efetua vários disparos contra a vítima ocasionando sua morte.

Nos dizeres do professor Greco (2017, p. 244):

No dolo direto, conforme exposto acima, o agente quer praticar a conduta descrita no tipo. Quer preencher os elementos objetivos descritos em determinado tipo penal. É o dolo por excelência, pois, quando falamos em dolo, o primeiro que nos vem à mente é justamente o dolo direto.

Dessa forma, no dolo direto, o agente que já havia vislumbrado o resultado na sua mente, persiste livremente em sua conduta almejando, com consciência, desejando tão somente produzir o resultado inicialmente pretendido.

2.1.2.2 Dolo indireto: eventual e alternativo

Como mencionado anteriormente, o dolo indireto é fracionado em dolo alternativo e dolo eventual.

Trata-se de dolo alternativo, a situação na qual o agente quer, indiferentemente um resultado ou outro, ou seja, ele não se preocupa em ocasionar aquele ou este resultado, não possui um fim específico, mas conforma-se com quaisquer resultados possíveis (MASSON, 2017).

A vontade do agente é direcionada de maneira alternativa em relação ao resultado, definida como alternatividade objetiva, e em relação à pessoa, alternatividade subjetiva.

Já o dolo eventual, é caracterizado pela indiferença do agente diante da probabilidade de ocorrência do resultado não pretendido pelo mesmo inicialmente. Assim, o sujeito ativo não quer, diretamente, cometer a conduta típica, no entanto, ele não desiste de agir e desse modo, acaba por chamar para si a responsabilidade da conduta por ter assumido o risco de produzi-la.

Capez (apud Noronha, 2001, p. 135):

É indireto quando, apesar de querer o resultado, a vontade não se manifesta de modo único e seguro em direção a ele, ao contrário do que sucede com o dolo direto. Comporta duas formas: o alternativo e o eventual. Dá-se o primeiro quando o agente deseja qualquer um dos eventos possíveis. Por exemplo: a namorada ciumenta surpreende seu amado conversando com a outra e, revoltada, joga uma granada no casal, querendo matá-los ou feri-los. Ela quer produzir um resultado e não 'o' resultado. No dolo eventual, conforme já dissemos, o sujeito

prevê o resultado e, embora não o queira propriamente atingi-lo, pouco se importa com a sua ocorrência ('eu não quero, mas se acontecer, para mim tudo bem, não é por causa deste risco que vou parar de praticar minha conduta — não quero, mas também não me importo com a sua ocorrência'). É o caso do motorista que se conduz em velocidade incompatível com o local e realizando manobras arriscadas. Mesmo prevendo que pode perder o controle do veículo, atropelar e matar alguém, não se importa [...].

A grande diferença entre o dolo alternativo e o dolo eventual reside no fato de, naquele, o agente visualiza a pluralidade de resultados e satisfaz-se em alcançar qualquer deles. Neste, entretanto, o agente visualiza a possibilidade de resultado, mas não quer diretamente sua produção, mas segue na sua conduta, sem preocupar-se com a possível ocorrência do dano, assumindo assim, a responsabilidade pelo resultado produzido.

A conceituação do dolo eventual promove uma boa compreensão teórica do instituto. Contudo, a aplicação prática não parece dispor da mesma facilidade, tendo em vista a dificuldade de identificar no caso concreto o elemento volitivo do agente. Em que pese a identificação da consciência do agente quanto ao resultado, a dificuldade de verificar a vontade do agente acaba por tornar mais complexa a distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente.

Isso porque, em ambos, o indivíduo consegue visualizar o resultado, o traço diferenciador consiste na aceitação ou não do resultado. No dolo eventual o agente mesmo vislumbrando o resultado, não se preocupa com ele, e caso ocorra, tanto faz, o mais importante é seguir firmemente na conduta que se propôs a cumprir.

Na culpa consciente, o agente embora consiga ver o resultado, acredita sinceramente que ele não ocorrerá, não aceitando-o.

Mais adiante, em tópico específico, será abordada a distinção entre os dois institutos, dolo eventual e culpa consciente, a fim de facilitar na identificação de um desses elementos subjetivos nos crimes de homicídio praticado por embriaguez ao volante.

2.1.2.3 Dolo direto: de primeiro e segundo grau

No dolo direto de primeiro grau, o agente quer a produção do resultado naturalístico, sua finalidade é dirigida a um fim e ele age para atingi-la. Exemplo: Célio quer matar seu inimigo, Paulo, então decide efetuar disparos de seu revólver contra a cabeça de Paulo, ceifando sua vida.

O dolo de segundo grau é o dolo de consequências necessárias. É decorrência do dolo direto de primeiro grau. Márcio pretende matar o primo Otávio, no entanto, o meio por ele escolhido para alcançar esse fim, é colocar um explosivo no trem que a vítima utiliza para ir ao trabalho. Márcio tem consciência de que sua conduta pode gerar efeitos colaterais graves como o ferimento e morte de outros passageiros, mas mesmo assim decide agir. O agente arma o explosivo no trem e o detona. Além de Otávio, muitas pessoas morrem e outras ficam gravemente feridas. Ora, o dolo do Márcio em relação ao seu primo Otávio, é dolo direto de primeiro grau, já com relação as outras vítimas, é dolo direto de segundo grau, pois Márcio não queria mata-los, mas o meio escolhido para a execução da sua conduta tinha como consequência necessária esse possível resultado (GRECO, 2017).

2.1.2.4 Dolo geral

Igualmente denominado de *aberratio causae* ou erro sucessivo. Caracteriza-se naquela situação que o agente, acreditando ter obtido o resultado, pratica uma segunda ação com outra finalidade e só então ocorre o resultado inicialmente pretendido. Acaba por ser um erro na execução do crime, que, no entanto, culmina no resultado inicialmente pretendido.

Exemplificando: o agente com a vontade deliberada de matar, desfere várias facadas na vítima B, que fica inconsciente. Porém, acreditando que a vítima já estaria morta, o agente joga seu corpo em um rio, visando apenas ocultar o crime. Posteriormente, é comprovado que a vítima morreu em decorrência do afogamento e não dos ferimentos causados pelas facadas.

2.1.2.5 Dolo natural e dolo normativo

Classificação muito utilizada pela doutrina penal mais tradicional, determina o dolo genérico como sendo a livre e consciente vontade de praticar a conduta, sem buscar ou almejar qualquer fim específico. Já no dolo específico, o agente se dirige a um especial fim de agir. Nesse contexto, usando como exemplo os crimes contra a honra, explica Nucci (2016, p.190) que “não bastaria ao agente divulgar o fato ofensivo à reputação de alguém para se configurar a difamação, sendo indispensável que agisse com dolo específico, ou seja, a especial intenção de difamar, de conspurcar a reputação da vítima”.

Essa distinção caiu em desuso, pois, considerando a teoria finalista adotada pelo Código Penal brasileiro, toda conduta dolosa já é originalmente destinada à produção de um resultado. Por isso, para a doutrina mais atual, a expressão dolo já seria suficiente para caracterizar o dolo genérico, e o dolo específico já está representado no termo elemento subjetivo do tipo específico.

2.1.2.6 Dolo de dano e dolo de perigo

No dolo de dano ocorre uma junção entre o dolo direto e o dolo eventual. O agente quer ou assume o risco de causar uma lesão a determinado bem jurídico tutelado pela lei. Essa espécie é também conhecida como dolo de lesão.

Já no dolo de perigo, o desejo do agente consiste na exposição do bem jurídico a perigo de lesão, ou seja, o sujeito possui mera vontade de expor o bem a um risco de lesão (MASSON, 2017).

2.2 Culpa: Conceito e Elementos

A culpa integra a conduta, correspondendo ao seu elemento normativo. É necessário, para aferição da culpa, que seja realizado precedente juízo de valor, pois do contrário, não seria possível definir ou não sua presença. De fato, os tipos penais que prescrevem os crimes culposos costumam ser tipos abertos, isto é, a conduta culposa não é descrita. Assim, a culpa só está prevista de forma genérica no tipo.

Masson (2017, p. 317), ao definir o crime culposos, afirma:

Crime culposos é o que se verifica quando o agente, deixando de observar o dever objetivo de cuidado, por imprudência, negligência ou imperícia, realiza voluntariamente uma conduta que produz resultado naturalístico, não previsto nem querido, mas objetivamente previsível, e excepcionalmente previsto e querido, que podia, com a devida atenção, ter evitado.

Para a formação do crime culposos, é imprescindível a presença dos seguintes elementos definidos na doutrina: conduta, inobservância de um dever de cuidado, resultado lesivo involuntário, previsibilidade objetiva, nexos de causalidade, tipicidade e ausência de previsão, ressalvada a culpa consciente.

A conduta precisa ser comissiva ou omissiva, ou seja, o agente precisa atuar por meio de uma ação ou omissão, e claro, ser voluntária. Importante salientar, que

nos casos de culpa, o sujeito atua perquirindo apenas a efetuação da conduta. Em nenhum momento ele deve desejar que o resultado naturalístico seja produzido.

Essa conduta precisa estar seguida da inobservância de um dever de cuidado. A inobservância, a violação a esse dever, é ocasionada pela negligência, imprudência e imperícia, que são consideradas modalidades de culpa. É mediante uma dessas modalidades que o crime culposo se revela.

O resultado naturalístico, ocasionado pela conduta culposa, deve ser involuntário, não querido nem assumido pelo agente, caso contrário, estaríamos diante de um crime doloso. A necessidade da ocorrência de um resultado naturalístico, decorre da impossibilidade de realização de um crime culposo de mera conduta, por não existir essa modalidade. Caso não haja modificação no mundo exterior, a conduta do agente será um indiferente penal (CAPEZ, 2018).

Para a doutrina majoritária, a previsibilidade indispensável para a caracterização do delito culposo, é a objetiva. Essa previsibilidade seria a possibilidade de se prever que aquela conduta, naquelas circunstâncias poderia gerar algum resultado. Por exemplo: João está dirigindo seu carro em alta velocidade, numa área de bastante circulação de pessoas. Nessas condições, qualquer homem médio consegue prever que existe a possibilidade de acontecer um acidente, do João atropelar alguém ou algo similar.

O professor Masson (2017, p. 323) muito bem coaduna acerca da previsibilidade objetiva para a indicação da culpa, afirmando que:

Em suma, por ser a culpa o elemento normativo do tipo penal, o magistrado deve valorar a situação, inserindo hipoteticamente o homem médio no lugar do agente no caso concreto. Se concluir que o resultado era previsível àquele, estará configurada a previsibilidade a este. Daí falar-se em previsibilidade objetiva, por levar em conta o fato concreto e um elemento padrão para a sua aferição, e não o agente.

Em caso de ausência de previsibilidade, a conduta restará por afastada, por não ser razoável requerer de uma pessoa comum, uma atenção excepcional.

O nexos de causalidade, justifica que apenas a correlação, por meio da previsibilidade, entre a conduta do agente e o resultado danoso pode constituir o nexos de causalidade no crime culposo, já que o agente não deseja a produção do evento lesivo. O delito culposo é crime material, por isso, carece da formação de um resultado para sua perfeita adequação típica. O nexos causal é requisito inerente aos crimes

materiais, ou seja, a relação de causa e efeito entre a conduta voluntária perigosa e o resultado involuntário. (NUCCI, 2016).

A tipicidade é um dos elementos formadores do fato típico, que integra a conduta na formação do crime. Dessa forma, para a tipificação do crime culposo, faz-se mister o juízo de adequação entre a conduta praticada pelo agente no mundo real e a descrição típica contida na lei penal para o aperfeiçoamento do delito culposo.

Vale ressaltar que o crime culposo é exceção à regra, conforme o parágrafo único, do artigo 18 do Código Penal. De acordo com esse dispositivo legal, a regra é presumir todo crime como doloso, as pessoas só podem sofrer sanções penais quando praticarem crimes dolosamente. O sujeito só responde culposamente quando estiver expresso na lei a possibilidade de responsabilização daquela conduta criminosa na modalidade culposa.

O último elemento é a ausência de previsão. O resultado não pode ser previsto pelo agente para que a conduta culposa seja configurada. Isso porque, no caso de previsão do resultado, adentramos no campo do dolo.

Como regra, a previsão é elemento do dolo, a exceção fica a cargo da culpa consciente, na qual existe a previsão do resultado pelo agente, mas ele sinceramente acredita que não sucederá. Aqui existe uma ação pautada na negligência, imprudência ou imperícia, modalidades de culpa. E nesse caso, embora haja a antevisão do resultado pelo sujeito, ele responde pelo crime a título de culpa e não dolo, como será visto mais adiante (JESUS, 2015).

2.2.1 Modalidades de Culpa

O inciso II, do artigo 18 do CP, define o crime culposo e indica as modalidades de culpa, que são a imprudência, negligência e imperícia. Essas modalidades são formas de exteriorização da inobservância do dever de cuidado e são cruciais para a definição do crime culposo.

A negligência é o não fazer do agente, ele deixa de fazer aquilo que devia ou era esperado. É o deixar de fazer algo que a diligência normal impunha. O agente devia atuar para evitar a ocorrência da situação, mas ele negligencia, omite o ato de cuidado que deveria ter. Negligente é o pai que deixa uma arma de fogo municada em local acessível ao seu filho menor de idade e inabilitado para manuseá-la, que dela se apodera vindo a matar alguém.

Ao contrário da negligência, na qual o agente não faz o que deveria, na imprudência o agente age, ele faz, mas sem tomar os cuidados devidos. Aqui, ele pratica um ato perigoso sem tomar os cuidados que o ato em questão requer. É a situação do afoito, do motorista que dirige seu veículo em alta velocidade, ultrapassando os limites toleráveis para aquela via, nessa situação, o motorista está sendo imprudente.

A incapacidade, a falta de habilitação específica para a realização de uma atividade técnica ou científica, não levando o agente em consideração o que sabe ou deveria saber, é caracterizado como a modalidade de culpa denominada imperícia. O profissional não age com a destreza que dele se espera. Um exemplo de imperícia seria o “caso do cirurgião que, podendo realizar a operação por um método simples e conhecido, decide utilizar, por vaidade profissional, outro mais complexo e difícil, daí resultando a morte do paciente” (GRECO, 2017).

2.2.2 Espécies de culpa

Um dos elementos da culpa, como já explanado, é a ausência de previsão do resultado. Pois do contrário, caso o agente previsse e mesmo assim desejasse seguir adiante em sua conduta, estaríamos diante de crime doloso e não culposo. A previsão ou não do resultado lesivo causado pela conduta do agente, distingue a culpa em consciente e inconsciente.

2.2.2.1 Culpa consciente e culpa inconsciente

Culpa inconsciente é o que pode ser considerado como culpa comum, o resultado é previsível para o homem médio, mas não foi previsto objetivamente pelo agente. É aquela culpa manifestada por meio da negligência, imprudência ou imperícia. Um sujeito que pela manhã ao retirar o seu automóvel da garagem, não se atenta em olhar o retrovisor e acaba atingindo outra pessoa que passava na calçada responde culposamente por qualquer lesão que tenha causado na vítima. Nota-se que esse é um resultado previsível, manobrar um automóvel sem olhar no retrovisor é uma atitude negligente, considerando a possibilidade de se atingir alguém que esteja passando por trás do carro. Todavia, o sujeito não previu essa consequência.

Já na culpa consciente, o resultado é previsível e previsto pelo agente, mas ele acredita francamente que não irá ocorrer. “Há no agente a representação da

possibilidade do resultado, mas ele a afasta, de pronto, por entender que evitará e que sua habilidade impedirá o evento lesivo previsto” (CAPEZ, 2018). Exemplo: o motorista que dirige seu veículo em alta velocidade numa avenida muito movimentada. Ele sabe, prevê que sua conduta pode ocasionar um acidente, contudo, por possuir muita experiência e habilidade ao volante, acredita seriamente que o resultado não acontecerá. O motorista previu o resultado, mas presumiu que não sucederia.

No entanto, essa diferenciação entre culpa consciente e inconsciente é utilizada apenas para fins didáticos, pois a legislação penal não pune mais severamente o agente que age com culpa consciente, nem mesmo dá tratamento mais brando para aquele que incorre na culpa comum.

2.2.2.2 Culpa própria e culpa imprópria

Outra classificação para a culpa, que a divide em culpa própria e culpa imprópria, é fundada na finalidade de produção do resultado naturalístico. Na situação em que o agente não deseja, muito menos assume o risco da produção do resultado, tem-se a culpa própria, ou seja, é a culpa comum somada à culpa consciente.

A culpa imprópria é também conhecida como culpa por extensão, assimilação ou equiparação. Quando o indivíduo tenciona obter determinado resultado, mas o faz por ter incorrido em erro inescusável quanto à ilicitude do fato, incide em culpa imprópria. Assim, a falsa percepção da realidade, a crença de que aquela conduta seria respaldada na lei, leva o agente a cometer o delito, todavia, o seu erro é irremissível, pois, a conduta poderia ter sido evitada se o autor fosse mais prudente (MASSON, 2017).

O Código Penal prevê hipóteses de culpa imprópria no artigo 20, § 1º, segunda parte, e na parte final do parágrafo único do artigo 23. Uma situação hipotética que ilustra a culpa por extensão, é a do pai que ao ouvir barulhos estranhos no quintal da casa, acreditando ser um ladrão, pega seu revólver e alveja vários disparos contra o suspeito. Posteriormente, o pai nota que não se tratava de um ladrão, mas sim do seu filho que havia saído escondido para ir a um show de rock. O autor do crime, o pai, acreditava estarem presentes elementares do tipo permissivo da legítima defesa, o que o leva a incorrer em erro de tipo essencial, o que leva a exclusão do dolo da conduta, mas devido ao erro indesculpável, responde culposamente.

Em situações como a do exemplo supra, fica claro que o sujeito atua inicialmente com culpa, e adiante age com dolo. Nesse diapasão, Bonfim e Capez (2004, p. 406):

Como se percebe, há um elemento subjetivo híbrido, uma figura mista, que não chega a ser dolo, nem propriamente culpa. No momento inicial da formação do erro (quando pensou que o primo era um assaltante), configurou-se a culpa; a partir daí, no entanto, toda ação foi dolosa (atirou para matar em legítima defesa). Logo, há um pouco de dolo e um pouco de culpa na atuação.

O professor Damásio de Jesus afirma que a designação é incorreta, pois o que se tem no caso concreto é um crime doloso, que apenas é punido a título de culpa (JESUS, 2015).

A doutrina esclarece que isso ocorre simplesmente por motivos de política criminal, o Código Penal realiza a punição de um crime doloso, no entanto, o que se tem na prática é reprimenda que corresponde a crime culposos. Em razão disso, comenta-se que a culpa imprópria é elemento subjetivo de natureza híbrida.

2.2.2.3 Culpa indireta ou mediata

Suponha a situação de uma mulher que é agredida por um rapaz e a arrasta para dentro de um carro. A vítima consegue se desvencilhar do meliante e na tentativa de fuga, ao atravessar a rua, ela acaba sendo atingida por um carro e vem a óbito. O agressor produziu, indiretamente, o resultado morte na vítima. Esse cenário configura a espécie de culpa denominada de indireta ou mediata.

2.3 Distinção entre Culpa Consciente e Dolo Eventual

É tênue a linha que separa a culpa consciente do dolo eventual, e por isso é muito difícil de ser realizada, demandando uma avaliação prática, caso a caso, para que o magistrado defina se é uma hipótese de culpa consciente ou de dolo eventual.

Como anteriormente explicado quando da definição de culpa consciente, o agente consegue prever o resultado que pode ser gerado de sua conduta, entretanto, ele crê realmente que ele não ocorrerá bem como não assume o risco de sua produção. Na culpa consciente, o autor confia sinceramente que mesmo praticando aquela ação, conseguirá impedir a consumação do resultado.

O dolo eventual decorre do dolo indireto. Nessa espécie de dolo, o agente prevê a possibilidade do resultado, e embora não o deseje propriamente, também não se

incomoda caso sobrevenha. O sujeito não queria diretamente o resultado, porém, assumiu o risco de sua formação, ou seja, sua finalidade é destinada à conduta, ele deseja a conduta, mas não o evento danoso, porém, é indiferente e assume os riscos de causá-lo.

Note-se que em ambos os casos, dolo eventual e culpa consciente, há previsão da produção do resultado por parte do indivíduo, a diferença está no fato de que a culpa consciente, o agente não quer, não acredita, nem assume a produção do resultado. Enquanto no dolo eventual o agente é indiferente quanto à geração daquele dano, para ele, tanto faz que o resultado ocorra ou não (JESUS, 2015).

Exemplificando para melhor elucidação: Lúcio trabalha em um circo e realiza o número de arremesso de facas contra um alvo, que geralmente é um voluntário da plateia. Ele é um excelente atirador, possuindo vários anos de experiência. Ao realizar determinada apresentação, algo sai dos conformes e Lúcio acaba atingindo a pessoa que estava no alvo. Lúcio deverá responder pelo resultado causado a vítima na modalidade culposa, pois ele incorreu em culpa consciente. Ora, ele tinha plena consciência da possibilidade de ocorrência daquele resultado, que caso errasse algum detalhe, poderia atingir a vítima, mas devido a sua aptidão de longa data, Lúcio confiava realmente que o resultado não seria efetivado.

Agora, suponha-se que um motorista, dirige seu automóvel em alta velocidade e realiza manobras perigosas, numa avenida de grande movimentação de pedestres, por sentir prazer em ações arriscadas como essa. Apesar de antever a possibilidade de perder o controle da direção e causar um grave acidente, ferindo ou matando outra pessoa, continua em sua empreitada, não desiste, e caso o pior ocorra, também não se importa. Ele não quer, porém, caso aconteça, para ele não tem importância, é indiferente.

Essa é uma típica situação que denota o dolo eventual. O agente não quer diretamente a ocorrência do acidente, ele quer apenas praticar a sua conduta de dirigir perigosamente, porém, ele prevê o resultado e ignora, se acontecer, tanto faz, o que o agente deseja é simplesmente seguir com sua ação a todo custo. Com essa atitude, acaba por assumir o risco.

Nesse diapasão, é possível concluir que a diferença residual entre a culpa consciente e o dolo eventual está na anuência ou negação da possibilidade de produção do resultado pelo agente. Todavia, a identificação do elemento, aceitação ou rejeição, não é tão simples, haja vista estarmos diante de situação intrínseca ao

sujeito, nesse contexto, essencial será a avaliação minuciosa e acautelada do magistrado, para evitar o cometimento de injustiças, levando a efeito, as circunstâncias do caso concreto, para identificar se o agente agiu com dolo eventual ou culpa consciente.

3 O CTB E O CRIME DE HOMICÍDIO NO TRÂNSITO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR

A chegada do primeiro automóvel no Brasil está diretamente relacionada ao primeiro acidente de trânsito que se têm notícias em nosso país. O carro pertencia ao ativista político José Carlos do Patrocínio, e chegou às terras tupiniquins por volta de 1897, importado da França. Conta-se que o poeta Olavo Bilac tomou emprestado o carro de José do Patrocínio e por não possuir aptidão para o manuseio do veículo, acabou chocando-se contra uma árvore vindo a causar o que seria possivelmente o primeiro acidente de trânsito no Brasil, na cidade do Rio de Janeiro (FRANZ e SEBERINO, 2012).

A elevada taxa de mortes devido a acidentes em vias públicas pelo mundo, indicam um complexo panorama que aflige a nossa sociedade. Essa problemática evidencia a necessidade de atuação do Estado em conjunto com os cidadãos para tornar o trânsito mais seguro. Os acidentes e mortes no trânsito são questões de saúde pública e produzem impactos diretos na economia.

Números da Organização Mundial da Saúde (OMS) alertam que o Brasil é o quarto país, nas Américas, com o maior índice de acidentes de trânsito com vítimas fatais. São, em média, mais de 40 mil mortes por ano, sendo que cerca de 400 mil pessoas ficam com alguma sequela decorrente dos acidentes. Além de preocupante, esse mal representa para os cofres públicos, segundo dados do Observatório Nacional de Segurança Viária, um impacto de 56 bilhões de reais (LAJOLO, 2017).

Desde a chegada dos primeiros veículos automotores no país, o Poder Público sentiu a necessidade de criação de normas e diretrizes para disciplinar a utilização desses meios de transporte nas vias públicas. O Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97, inovou no ordenamento ao trazer em seu texto, capítulo específico sobre crimes de trânsito.

No entanto, no decorrer dos anos, o Código sofreu outras alterações, especialmente relacionadas a punições mais rígidas para os que violassem as normas, objetivando principalmente a redução do número de acidentes e óbitos, de forma a se adequar às necessidades e anseios atuais da nossa sociedade.

Neste capítulo, será abordada a evolução das normas relativas ao trânsito, tentativas empregadas pelo legislador para coibir as infrações e o número de acidentes. Também será trabalhada a responsabilização jurídica, a luz do artigo 302

do CTB, dos motoristas que cometem crime de homicídio no trânsito, e breves comentários acerca do crime do homicídio simples, insculpido no art. 121 do CP. Em tópico específico serão apresentados dados e estatísticas dos acidentes e mortes no trânsito brasileiro ao longo dos últimos anos.

3.1 Breve histórico acerca das normas de trânsito no Brasil

Logo após a Revolução Industrial, os veículos passaram a estar mais acessíveis à população e devido ao crescimento do número desses transportes nas ruas, houve a necessidade de elaboração de leis a disciplinar o trânsito. Um considerável aumento da frota nacional foi notável e no ano de 1903 foram elaboradas as primeiras licenças para dirigir, fruto dos esforços de autoridades das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Três anos mais tarde, o exame para habilitação tornava-se obrigatório (FRANZ e SEBERINO, 2012).

O Decreto nº 8.324 do ano de 1910, foi o precedente na regulamentação do trânsito e todas as relações dele decorrentes. Esse diploma jurídico destinou-se especialmente às questões relativas aos serviços de transporte feitos por automóveis.

Em 1922, mais um Decreto, o nº 4.460, definiu a proibição de determinadas condutas praticadas no trânsito, além de privilegiar e fomentar a criação de estradas. Esse Decreto também desenvolveu medidas que almejavam obstar a utilização de veículo com tração animal.

O Decreto Lei nº 2.994 de 1941 instituiu o primeiro Código de Trânsito Nacional, sendo revogado poucos meses após, pelo Decreto Lei 3.651 do mesmo ano. O Código possuía caráter administrativo e regulava o fluxo de veículos automotores, qualquer que fosse sua natureza, nas vias terrestres de movimentação pública em todo o território nacional (MITIDIÉRO, 2015).

Um terceiro Código foi elaborado por meio da Lei nº 5.108 de 1966, revogando o Decreto Lei nº 3.651/41, que permaneceu em vigência por quase vinte e quatro anos. O novel diploma também detinha cunho puramente administrativo e sofreu complementações através do Decreto nº 62.127/68.

Não raramente, novas leis federais e estaduais eram criadas, bem como resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para tratar da temática. Os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN) também expediam normas, todas de natureza administrativa. Diante disso, no Brasil, até então, não existiam normas relativas a crimes de trânsito, as pessoas que causassem morte ou lesões corporais

a outras na condução de veículo automotor, eram responsabilizadas nos termos do Código Penal.

O Código Nacional de Trânsito de 1966 recebeu muitas críticas pela dificuldade que impunha aos intérpretes e técnicos quando da sua consulta, pois para a análise de determinada situação era necessário consultar o Código e seu regulamento, bem como deliberações e resoluções do CONTRAN e até mesmo portarias do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em casos mais específicos (MITIDIERO, 2015).

Ademais, aliado aos avanços dos grandes centros urbanos e modernização das vias terrestres, crescia seriamente a violência e acidentes no trânsito. As exigências de normas que melhor regulassem todas as questões relativas a essa temática também eram crescentes.

Atento às reivindicações e anseios que melhor transparecessem a nova realidade social, o Ministério da Justiça elaborou anteprojeto de um novo código. Nele, era previsto capítulo dedicado aos crimes de trânsito. Vários debates e alterações o sucederam, inclusive com a retirada, pelo Poder Executivo, do capítulo que tratava dos crimes de trânsito.

Um novo projeto de Lei, nº 3.710, foi apresentado no Congresso Nacional. Embates foram travados entre os que defendiam o controle do trânsito apenas nas esferas dos Estados e da União e entre os defensores de uma maior participação dos Municípios nessas questões. Os que sustentavam pela municipalização do trânsito saíram vencedores (POLASTRI, 2015).

A partir do projeto nº 3.710, foi originado o novo Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. O novo diploma acarretou inúmeras inovações em relação ao projeto anterior. As principais modificações foram relativas ao capítulo que dispunha sobre os crimes de trânsito, que passou a definir esses delitos no próprio CTB, ao contrário do projeto antecedente que apenas promovia alterações no Código Penal.

Em relação a essas alterações, o professor Polastri aduz as principais: (2015, p. 25):

Muito se alterou em relação ao Projeto de Lei nº 3.179, já citado, no que tange ao capítulo referente aos crimes de trânsito, mas alguns dispositivos foram mantidos, tais como o art. 294 (antigo 297, em sua redação original), algumas agravantes do art. 298 (anterior art. 299), o tipo do art. 304 e seu parágrafo único, com nova redação (art. 303 do Projeto), as agravantes do homicídio e lesão corporal culposa

(antigo 304, parágrafo único, do Projeto), passando, entretanto, a definir tais delitos na nova lei, ao contrário do projeto, que fazia modificações no Código Penal. [...] Importantes inovações também foram feitas, como, são exemplos, a aplicação de medidas despenalizadoras da Lei nº 9.099/95 aos crimes de trânsito, a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo, inclusive como pena principal, e a adoção de multa reparatória.

No entanto, os estudiosos apontam inúmeras imperfeições de ordem técnica, além da existência de normas conflitantes no CTB. Os problemas são decorrentes da falha legislativa. Uma das maiores críticas ao diploma atual, reside na confusão entre *nomen iuris* e a conduta típica do tipo penal, além do descumprimento ao critério da objetividade jurídica, exigido do legislador pátrio para a elaboração das normas, até como decorrência dos princípios da legalidade e taxatividade da lei.

3.1.1 Conceito de Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro objetiva nortear as atribuições das múltiplas autoridades bem como dos órgãos vinculados ao trânsito brasileiro. Além de fornecer diretrizes para a engenharia de tráfego e estabelecer normas de conduta, infrações e penalidades.

Trânsito é definido no § 1º do, art. 1º da Lei 9.503/97 como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

O trânsito, observado em todo o mundo, é o mesmo. Nota-se movimentação e imobilização do ser humano nas acepções de pedestre e eventualmente, passageiro. Existe condutor de veículos ou animais, nas vias terrestres abertas à circulação, essas vias podem ser ruas ou estradas. Por possuir caráter coletivo, no trânsito existem direitos e deveres para aqueles que trafegam, circulam nesse local.

Acerca do significado de trânsito, alude Mitidiero (2015, p.68):

Diante do que visto e exposto, sobra claro que, formal e conceitualmente, o fato jurídico “trânsito” contém, na acepção de elemento cerne do seu núcleo, o ato de movimentar-se ou imobilizar-se, necessariamente, na via terrestre aberta à circulação, ainda, com a finalidade de circular senso estrito (isto é, deslocar-se), parar (ou deter-se, subtipo de parar), estacionar ou proceder à operação de carga ou descarga (operação, uma ou outra, que se constitui em subtipo de estacionar). Daí que a movimentação ou imobilização (do protagonista do trânsito) constitui o elemento cerne do núcleo do suporte fático do fato jurídico trânsito. Já a via terrestre aberta à

circulação, a efetiva circulação senso estrito, a parada (ou a detenção), o efetivo estacionamento ou a efetiva operação de carga ou descarga (subtipo, uma ou outra, do estacionamento) se constituem nos chamados elementos completantes do núcleo do referido fato jurídico trânsito. Presentes tais elementos nucleares, portanto, estaremos diante do fato jurídico “trânsito”.

A título de esclarecimento, veículo automotor é aquele de propulsão que circulem por seus próprios meios e que servem normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulem sobre trilhos (ônibus elétrico). Assim, não entra na categoria em comento os veículos de propulsão humana ou tração animal. (POLASTRI, 2015).

3.2 O Homicídio Simples do Código Penal

O homicídio consiste no óbito de uma pessoa causado por outra pessoa. É a destruição da vida de um ser humano ocasionada pela ação de outro ser humano. Vida, aqui, cumpre salientar, é considerada a extrauterina, ou seja, a vida após o nascimento, pois, no caso de extermínio da vida intrauterina, estaremos diante não do crime de homicídio, mas do delito de aborto. Comumente citado na doutrina, o primeiro homicídio que a humanidade teve notícias está relatado na Bíblia, em Gênesis, Capítulo 4, Versículo 8. E é narrada a história de homicídio que Caim comete contra seu irmão Abel.

Seguindo ainda na conceituação da figura típica em questão, o jurista Cléber Masson além de defini-lo realiza uma pertinente distinção entre esse instituto criminoso e outros que podem acabar por gerar confusões. Isto posto, nota-se a relevância da exata definição da conduta típica.

Assim, nos dizeres de Masson (2017, p. 11):

É a supressão da vida humana extrauterina praticada por outra pessoa. Esse conceito permite uma importante conclusão: a eliminação da vida humana não acarreta na automática tipificação do crime de homicídio. De fato, se a vida humana for intrauterina estará caracterizado o delito de aborto. Além disso, se já iniciado o trabalho de parto, a morte do feto configura homicídio ou infanticídio, dependendo do caso concreto, mas não aborto. Se não bastasse, “matar alguém” pode resultar no crime de infanticídio, se presentes as demais elementares tipificadas pelo art. 123 do Código Penal, quais sejam, a vítima deve ser o filho nascente ou recém-nascido, além de ser a conduta praticada pela própria mãe durante o parto ou logo após, sob a influência do estado puerperal.

No mesmo sentido, Bitencourt (2018, p. 52):

Homicídio é a eliminação da vida de alguém levada a efeito por outrem. Embora a vida seja um bem fundamental do ser individual-social, que é o homem, sua proteção legal constitui um interesse compartilhado do indivíduo e do Estado. A importância do bem vida justifica a preocupação do legislador brasileiro, que não se limitou a protegê-la com a tipificação do homicídio, em graus diversos (simples, privilegiado e qualificado), mas lhe reservou outras figuras delituosas, como o aborto, o suicídio e o infanticídio, que, apesar de serem figuras autônomas, não passam de extensões ou particularidades daquela figura central, que pune a supressão da vida de alguém.

Além do artigo 5º da CRFB/88 que tutela o bem jurídico, vida, o Código Penal, no seu artigo 121, caput, dispõe acerca do crime de homicídio simples. A pessoa que realiza a conduta de matar alguém pode ser penalizada com uma pena que varia de 6 (seis) a 20 (vinte) anos de reclusão.

O termo inicial de proteção à vida por intermédio do art. 121 do CP é o início do parto. Considera-se iniciado o parto normal com a dilatação do colo do útero, popularmente quando a bolsa estoura. Se o parto for realizado por meio de uma cirurgia cesariana, será considerado iniciado no momento em que o médico começa a fazer a primeira incisão na pélvis da mulher. O marco final da proteção da vida humana ocorre com a morte encefálica, nos moldes do art. 3º da Lei nº 9.434 de 1997.

Como comentado alhures, a figura do homicídio simples comina pena de reclusão, de seis a vinte anos, aquele que matar alguém. Essa é a forma fundamental do delito, que se consuma quando o sujeito, utilizando-se de meios idôneos, põe fim a vida de outra pessoa. Com exceção da figura típica do homicídio culposo, todas as outras pressupõem que a conduta do agente seja dolosa para a sua configuração.

Em conformidade com o mencionado no capítulo anterior, o dolo requer a existência da vontade consciente de realizar a conduta típica. Nesse caso, o indivíduo precisa, conscientemente, desejar tirar a vida de outra pessoa e executar sua empreitada criminosa para incorrer na infração.

Na última parte do § 4º e no § 6º do artigo 121 do Código Penal, são descritas causas especiais de aumento da pena, respectivamente, de um terço de aumento no caso do homicídio doloso praticado contra pessoa menor de 14 (quatorze) anos de idade e maior de 60 (sessenta) anos, e de um terço até metade se o sujeito ativo for uma milícia privada utilizando-se do subterfúgio de estar prestando um serviço de segurança, ou quando praticado por grupo de extermínio.

3.3 O homicídio praticado na direção de veículo automotor

Adentrando no estudo dos crimes em espécie do CTB, o art. 302, caput, desse diploma legal, destaca a conduta típica de cometer homicídio culposo estando na direção de veículo automotor. O agente que pratica homicídio enquanto dirige um automóvel responde nos moldes caput, do artigo supra, a uma pena de detenção que pode variar de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, além da suspensão ou mesmo proibição de conseguir permissão ou habilitação para dirigir.

Trata-se de norma específica no tocante ao mandamento legal previsto no CP, que é tido como norma comum. Desse modo, se o agente atua objetivando fim lícito, mas com sua conduta acaba incorrendo na negligência, imprudência ou imperícia e ocasionando a morte de uma pessoa, ele responde por homicídio culposo, conforme o § 3º do art. 121 do CP. No entanto, se essa conduta foi praticada enquanto o agente estava na direção de veículo automotor no trânsito, será responsabilizado de acordo com o art. 302 do CTB, por ser norma mais específica.

A doutrina majoritária defende que, para a configuração do homicídio culposo do art. 302 do CTB, basta que o agente se encontre na direção de veículo automotor para ser responsabilizado, não sendo necessário que ele esteja numa via pública considerada 'trânsito'. Uma das justificativas dos que defendem essa posição, é o fato de que no próprio artigo não existe nenhuma exigência específica quanto a estar 'em trânsito', mas apenas que o autor esteja dirigindo um veículo automotor (POLASTRI, 2015).

Sendo um tipo penal aberto, caberá ao magistrado quando do julgamento do caso concreto, definir se o agente violou o seu dever objetivo de cuidado, causando a morte de outra pessoa por ter omitido a cautela, a atenção ou cuidado ordinário, ou especial, a que estava obrigado em face das circunstâncias, sendo-lhe exigível na situação real em que se encontrava um comportamento atento e cauteloso.

Outro detalhe acerca desse dispositivo, é quanto a sua definição típica, in verbis: "Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor". Repare que o legislador quando da criação do preceito primário do tipo, não relatou a conduta típica, como por exemplo, matar alguém culposamente na direção de veículo automotor, mas sim o nomen iuris da figura, qual seja, homicídio culposo.

No § 1º do art. 302, é anunciado um aumento da pena que pode variar de 1/3 (um terço) até metade. As causas especiais de aumento de pena estão descritas em quatro incisos e preveem o seguinte:

A primeira hipótese de aumento se dará no caso do motorista que praticar homicídio culposo na direção de veículo, quando não possuir habilitação ou permissão para dirigir. É o caso do motorista que não possui Carteira Nacional de Habilitação, ou que a possui, mas ela está suspensa.

No inciso II, a majorante irá incidir para aquele que causa o acidente, com resultado morte da vítima, na calçada ou faixa de pedestre. Assim, o agente que atropela e mata sujeito passivo, enquanto este estava na calçada ou atravessando uma rua sob a faixa de pedestre, terá sua pena aumentada nos termos do § 1º.

O terceiro inciso, alude in verbis: “III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente”. Em muitos casos de acidentes no trânsito, a celeridade no socorro pode ser crucial para salvar a vida da vítima. A fim de evitar a fuga do motorista, que por vezes acredita estar fugindo de um possível flagrante, o legislador editou esta causa de aumento. Importante ressaltar, que no caso do motorista estar em risco pessoal, devido à revolta da população que presenciou o acidente e agora quer linchá-lo, nessas circunstâncias, sua evasão do local não resultará no aumento da pena.

Por fim, no inciso IV é descrita a última causa de aumento, que será aplicada ao agente dar ensejo ao resultado em exercício de profissão ou atividade relacionada ao transporte de pessoas. Aquele que labora transportando outras pessoas possui maior responsabilidade, por entre outros motivos, ser bem instruído para exercer essa profissão, e devido ao risco de expor maior quantidade de pessoas a perigo.

Cumprido salientar a necessidade de, no momento do acidente, o motorista do transporte coletivo estar transportando passageiros, pois caso ele esteja sozinho, a majorante não recairá sobre sua pena, haja vista o seu dever de cuidado estar atrelado à relação com os passageiros.

3.3.1 Classificação doutrinária

Conforme assevera a doutrina, o homicídio culposo na direção de veículo automotor pode ser classificado da seguinte forma: crime de mão própria; de forma vinculada, pois obrigatoriamente o agente precisa estar dirigindo um veículo automotor para configuração da figura típica; comissivo, excepcionalmente podendo

ser praticado por omissão imprópria; é crime material e de dano; e instantâneo de efeitos permanentes (MITIDIÉRO, 2015).

É crime de mão própria, de atuação pessoal ou conduta infungível. Essa divisão remete àqueles crimes que somente podem ser praticados pela pessoa que está descrita no tipo penal. No caso do delito em espécie, exige-se que o agente esteja conduzindo um veículo automotor e cometa a infração para que a conduta seja típica.

Crimes comissivos são realizados através de uma ação, uma conduta positiva, um fazer algo. Os omissivos, como o nome aduz, decorre de uma omissão, um não fazer, o agente permanece inerte diante de situação que deveria agir. O homicídio do art. 302 do CTB admite a forma comissiva como regra, sendo a forma comissiva por omissão a exceção.

O sujeito ativo é o agente que comete a conduta típica prevista no tipo penal, no caso do crime em estudo, pode ser qualquer pessoa que esteja conduzindo um veículo automotor, independente de ela possuir ou não permissão para dirigir.

O titular do bem jurídico que sofreu a lesão ou a ameaça de lesão pela conduta criminosa desempenhada pelo sujeito ativo, é denominado sujeito passivo do crime. No delito do art. 302, CTB, pode ser qualquer ser humano vivo.

Delito classificado como de dano ou lesão, requer, para sua consumação, dano ou lesão ao bem jurídico tutelado. O homicídio culposo no trânsito é crime de dano, pois para ocorrer sua consumação é necessária a lesão à vítima causando-lhe a morte.

A culpa *strictu sensu* é o elemento subjetivo do crime, decorrente da ausência do dever objetivo de cuidado, por uma das modalidades de culpa com a culminação do resultado contra legem.

O bem tutelado pela norma, o interesse protegido por ela, é definido como objeto jurídico. É abstrato, em virtude de ser o valor o qual a norma penal almeja proteger. Objeto material é a pessoa ou coisa sobre a qual recai a conduta delituosa.

No crime em comento o objeto juridicamente protegido pela norma é a vida da pessoa humana. A proteção da vida humana interessa não somente ao indivíduo, mas também ao Estado, o que é notório com base na garantia do direito à vida esculpido no art. 5º da nossa Lei Maior. De forma secundária, a objetividade jurídica reside na segurança no trânsito. O objeto material é o corpo sobre o qual recai a conduta criminosa praticada pelo agente é o corpo da vítima.

A tentativa, segundo o art. 14, inciso II do CP, configura-se quando o agente inicia a execução do crime e por circunstâncias alheias a sua vontade não o consuma. Desse modo, a tentativa é incompatível com os crimes culposos, pois falta o elemento vontade de praticar a conduta e atingir o resultado naturalístico.

Quanto ao momento da consumação do crime, o homicídio no trânsito é considerado crime instantâneo de efeitos permanentes, pois a execução e consumação do delito têm tempo certo, no entanto, os efeitos da morte, decorrentes do acidente praticado pelo motorista, são permanentes.

3.3.2 Homicídio culposo no trânsito por embriaguez

As circunstâncias qualificadoras ampliam os limites da pena em abstrato. O § 3º, do art. 302, da Lei nº 9.503/97, prevê uma qualificadora ao crime, quando o agente causa o resultado morte de outra pessoa ao dirigir sob o efeito de álcool ou outra substância psicoativa que gera dependência.

Nessa situação, a pena aplicada ao motorista será de reclusão, e não de detenção, e os limites de pena em abstrato irão alterar para o mínimo de 5 (cinco) e o máximo de 8 (anos), cumulativos com a suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Esse parágrafo foi incluído pela Lei nº 13.546 de 2017, que operou mudanças também no art. 303 do CTB, referente às lesões corporais causadas por motorista na direção de veículo automotor.

Cumprе mencionar, que essa não foi a primeira alteração na redação do art. 302. O texto originário, não fazia previsão de causa de aumento de pena ou qualificadora do crime quando o agente o praticava sob efeito de álcool.

Só foi inserido ao art. 302, pelo Congresso Nacional, por meio da Lei nº 11.275 de 2006 o inciso V, que originou majorante de pena nos casos em que o motorista estava embriagado ou sob efeito de outras substâncias tóxicas ou entorpecentes de efeitos análogos. O inciso foi revogado em 2008 pela Lei nº 11.705 de mesmo ano, conhecidamente por Lei Seca.

A Lei Seca além de revogar o inciso V do art. 302, deu nova redação ao art. 306 do CTB. A antiga redação do art. 306, previa in verbis: “Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”.

Mais uma modificação no CTB, realizada pela Lei 12.971 de 2014, aditou o § 2º ao art. 302, que criava figuras qualificadoras para o homicídio culposo. As figuras consistiam em dirigir veículo automotor: estar com a capacidade psicomotora alterada em decorrência do uso de álcool ou outra substância análoga; participar dos chamados 'rachas'; ou efetuar manobras arriscadas por puro exibicionismo. O curioso, é que essas qualificadoras não alteraram os limites de pena em abstrato, que ainda permaneciam de 2 (dois) a 4 (anos), mudando apenas a forma de cumprimento de pena de detenção para reclusão.

Essa mudança foi veemente criticada por maioria da doutrina. O professor Greco, um dos responsáveis pelas críticas mais contundentes, aduziu (2017, p. 265):

Nosso legislador, sem nenhuma vênia ao dizer isso, é pródigo em criar leis com suas redações absurdas, sem sentido, dúbias, incoerentes e assistêmicas. Não foi diferente com a lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014, senão, vejamos. Inicialmente, o § 2º, no delito de homicídio culposo, tipificado no art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, assevera, verbis: § 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente: Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. O absurdo é tão grande que, ao invés de criar uma modalidade qualificada de homicídio culposo, praticado na direção de veículo automotor, o legislador cominou as mesmas penas previstas para o caput do mencionado artigo, modificando, somente, a pena de detenção para reclusão o que, na prática, não fará qualquer diferença significativa.

Após tantas controvérsias em torno das alterações promovidas pela Lei 12.971/14, foi aprovada novatio legis que promoveu mais uma modificação no CTB, dessa vez, por meio da Lei nº 13.281 de 4 de maio de 2016. No âmbito criminal, ela revogou as previsões relativas ao parágrafo 2º do art. 302.

E por fim, a recente Lei nº 13.546 de 19 de dezembro de 2017, última a alterar o CTB até o presente momento, dentre outras modificações, acrescentou ao art. 302, o § 3º, que adicionou a figura qualificadora ao crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor, já comentada no início deste tópico.

Em suma, o que o legislador trouxe para a nossa legislação foi uma forma intermediária de punição daquele que provoca a morte ou lesão corporal culposa no trânsito. Há quem diga ser uma forma especial de sanção do crime culposo, devido

as penas mais elevadas e severas quando se compara com outros crimes punidos a título de culpa. Porém, as sanções ainda são mais brandas, obviamente, que as imputadas aos crimes dolosos.

3.3.2.1 Homicídio Culposo

O Código de Trânsito Brasileiro, quando da previsão do crime do art. 302, não definiu a conduta típica do delito, mas apenas utilizou do nomen iuris 'crime culposo' praticado na direção de veículo automotor. Em meio às críticas, a falha na redação do dispositivo não impede a sua compreensão. Apenas a título de esclarecimento, breves comentários acerca do crime culposo a seguir.

Como já discutido no presente trabalho em momento anterior, a regra determinada pelo artigo 18, parágrafo único do CP, prevê que o agente responde pela conduta do comportamento doloso que realiza, podendo somente ser responsabilizado culposamente pelo resultado que venha a praticar se houver previsão de tal conduta na forma culposa na lei penal.

O tipo que define o delito de homicídio culposo é aberto, o código não define com exatidão como se dará a conduta. Contudo, a culpa será configurada por meio da aferição da existência de quebra do dever de cuidado objetivo pelo agente por meio da imprudência, negligência ou imperícia. Assim, a produção do resultado lesivo se dará a partir da quebra desse dever de cuidado. Além disso, será necessário que a produção desse resultado seja previsível na perspectiva do homem médio.

4 ANÁLISE DO ELEMENTO SUBJETIVO DO HOMICÍDIO COMETIDO POR PESSOA SOB O EFEITO DE ÁLCOOL NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR À LUZ DO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO.

A definição acerca da responsabilização imputada ao agente que ao conduzir seu veículo automotor, embriagado ou sob efeito de qualquer outra substância psicoativa, provoque acidente e cause a morte de outra pessoa, nunca constituiu tarefa fácil para o legislador.

Ao longo dos anos, inúmeras alterações no Código de Trânsito Brasileiro foram realizadas. Muitas na incessante busca do Estado em dar resposta e 'justiça' ao clamor social e da mídia diante das trágicas mortes e acidentes ocorridos nas vias. Até a criação da Lei supracitada, as lesões corporais e óbitos ocorridos na direção de veículo automotor, eram punidos de acordo com o Código Penal.

Mesmo após a criação desse diploma específico, até o ano de 2006, o motorista que sob o efeito de substâncias psicoativas, acabasse por lesionar ou matar alguém culposamente no trânsito, não recebia tratamento mais reprovável, haja vista na lei não haver distinção entre a prática da conduta quando o agente estivesse ou não em estado de alcoolemia. A Lei nº 11.275/06 foi a primeira a introduzir a embriaguez no tipo penal do art. 302 do CTB.

Desde então, inúmeras alterações sucederam na tentativa de dar tratamento mais adequado e proporcional aos agentes que praticavam o crime em comento nessas circunstâncias. As mudanças sem êxito, levaram o legislador a editar a Lei nº 13.281 de 2016, que revogou a desastrosa Lei nº 12.971/14 e excluiu o § 2º do art. 302 do CTB. Assim, regredimos ao estado inicial.

Finalmente, em dezembro do ano passado foi publicada a Lei nº 13.546/17, que acrescentou ao art. 302, o § 3º, almejando punir mais rigorosamente as pessoas que insistem nessa prática tão perigosa que é dirigir embriagado.

Em tópico específico do capítulo anterior foi comentada a alteração levada a efeito pela presente lei e a punição do agente nesses mesmos termos. A problemática a ser suscitada no caso em questão, é acerca da possibilidade de responsabilização do agente que comete homicídio no trânsito estando embriagado nos termos do art. 121, caput, do CP.

Isso porque, com o passar dos anos, juízes e promotores começaram a defender a imputação do dolo eventual nos homicídios de trânsito na condução de

veículo automotor praticados por motoristas alcoolizados. Como há o elemento dolo, o agente não deveria ser julgado nos termos do CTB, mas sim pelo Código Penal, por homicídio nos termos do art. 121, cujo limite de pena em abstrato varia de 6 (seis) a 20 (vinte) anos de reclusão.

No entanto, essa posição gerou muitas críticas, pois os opositores a essa vertente, afirmam existir, na conduta do agente que comete o crime em comento, culpa consciente e não dolo eventual. E por isso, seria inadmissível sua responsabilização por diploma distinto ao da Lei 9.503/97.

Também em tópico próprio, no primeiro capítulo da presente monografia, foi abordada a distinção entre culpa consciente e dolo eventual. Neste capítulo final, será apresentada as estatísticas das mortes decorrentes de acidentes no trânsito. Também será exposto os posicionamentos doutrinários e jurisprudenciais acerca da temática. E por fim, as implicações da responsabilização do indivíduo por homicídio culposo do Código de Trânsito Brasileiro e homicídio doloso do Código Penal.

4.1 Estatísticas das mortes no trânsito no Brasil

De acordo com a Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS), 1,25 milhão de pessoas morrem anualmente devido a acidentes de trânsito. Quase 50% das vítimas desse montante são ciclistas, motociclistas e pedestres. As sequelas decorrentes desses acidentes, que podem ser permanentes ou temporárias, atingem cerca de 50 milhões de pessoas.

Os dados foram atualizados até maio de 2016 e mostram outras informações importantes, como acidentes de trânsito ser o principal responsável pela morte de jovens na faixa etária de 15 a 29 anos. E quase 90% dos acidentes com óbitos sobrevivem de países de média e baixa renda, o curioso é que essas Nações possuem apenas metade da frota de veículos no mundo.

No Brasil os números não são melhores, pelo contrário. A OMS classifica o trânsito do país como o 4º mais violento das Américas. E no quesito mortes no trânsito, figuramos em quinto lugar no ranking dos países recordistas.

A violência no trânsito, além vitimar milhares de brasileiros todos os anos, acarreta acentuado impacto na economia, que no ano passado, correspondeu a 3,04% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. O valor corresponde ao que seria gerado pelo trabalho das vítimas, caso não tivessem se acidentado, segundo dados do Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), órgão da Escola Nacional de

Seguros. O fator que mede a perda da capacidade produtiva é chamado de Valor Estatístico da Vida (VEV), ou seja, o quanto cada brasileiro é capaz de produzir em vida (JAKITAS e RIBEIRO, 2018).

Levantamento realizado pelo Governo Federal, por meio de informações do Ministério do Transporte, Portos e Aviação Civil, entre os anos de 2007 a 2016, aponta que menos de 1,2% dos acidentes mortais foram produzidos por falhas nas rodovias federais. O estudo assinala que mais de 30% dos óbitos nessas vias estão ligados a violações às normas de trânsito. Dirigir em alta velocidade corresponde a quase 12% das mortes, em seguida têm-se as ultrapassagens inadequadas representando 8,4%, o motorista que dirige embriagado ocasiona 4,8% dos acidentes fatais, enquanto a desobediência a sinalização e não manter distância segura para outro veículo, 4,4% e 1,1%, respectivamente (PORTELA, 2017).

Como aponta o estudo, dirigir sob o efeito de álcool ou outra substância que cause dependência, é a terceira maior causa de acidentes fatais considerando apenas as rodovias federais, pois, pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), aponta que a embriaguez ao volante é segunda maior causa de óbitos no trânsito.

O art. 306 do CTB prevê como típica, a conduta do motorista que dirige com a capacidade psicomotora alterada devido ao uso de substância psicoativa, como o álcool, por exemplo. Além de reduzir a percepção de perigo do condutor, atrasa seus reflexos e causa sonolência. O § 3º do art. 302 do mesmo diploma legal, qualifica o crime de homicídio no trânsito na direção de veículo automotor, quando o motorista está sob efeito dessas substâncias.

O Ministério da Saúde, por meio do Sistema de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel), divulgou dados que apontam a frequência de adultos que assumem dirigir veículos após o consumo de bebida alcoólica. Os números permaneceram estáveis, exceto se avaliado por sexo. Isso porque, entre as mulheres, houve um aumento de 1,9% no ano de 2011 para 2,5% até 2017. Ainda assim, os homens são os que mais cometem essa infração. Nas capitais, onde cerca de 7,3% admitiram essa prática em 2016, por exemplo, eles representam 11,7% desse total, enquanto elas são apenas 2,5%.

O gráfico a seguir, mostra o número de óbitos decorrentes de acidentes no trânsito nos últimos oito anos. Até 2014 os números não variaram muito, permanecendo a taxa de óbitos acima dos 40 mil. No entanto, de 2014 a 2015, foi

notória a queda no número de mortes no trânsito. A redução permaneceu até o ano de 2017, quando voltou a ser registrado aumento no número de vítimas fatais.

Figura1: Número de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito nos últimos 8 anos.



OBS.: Valor de 2018 estimado.

Fonte: MS/SVS/CGIAE-SIM (MS - Ministério da Saúde; SVS – Secretária de Vigilância em Saúde; CGIAE – Coordenação-Geral de Informações e Análises Epidemiológicas; SIM – Sistema de Informação sobre Mortalidade).

Os valores referentes ao ano de 2018 são estimados, com base nos dados fornecidos pelo Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), órgão da Escola Nacional de Seguros de janeiro a junho do ano corrente, já foram registradas 19.398 mil mortes em decorrência de acidentes no trânsito. Ainda segundo essa pesquisa, os principais fatores para os acidentes são a violação às leis, o consumo de álcool e ou outras substâncias de efeitos análogos, o excesso de velocidade, e uma prática que tem aumento nos últimos anos, o uso do celular pelo motorista enquanto dirige. Os homens permanecem como as maiores vítimas, na faixa etária de 18 a 65 anos (GANDRA, 2018).

O Brasil havia assinado, em 2010, acordo com a ONU para reduzir o número de mortos em acidentes de trânsito em 50%. A meta era até 2020, a taxa de óbitos nesses acidentes não ultrapassarem os 19 mil mortos, no entanto, seguindo os dados até o final de 2018, o país está longe de cumprir com o acordado.

Esses números estarrecedores, pressionam o Estado por medidas para reduzir esses índices preocupantes e tristes. Além de ações educativas e de conscientização

realizadas pelo governo, exige-se maior punição para os que violam as normas de trânsito e causam acidentes.

Os acidentes decorrentes de embriaguez ao volante possuem maior reprovabilidade social. Atualmente, nos termos do art. 306 do CTB, o motorista que dirige com a capacidade psicomotora alterada por consumo de substâncias psicoativas pode ser penalizado com uma detenção de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, além do pagamento de multa e suspensão da habilitação. A infração possui natureza gravíssima e gera 7 pontos na carteira do infrator, o valor da multa é de 2.934 reais e acarreta suspensão da Carteira Nacional de Habilitação.

4.2 Posicionamento doutrinário acerca da temática

A doutrina majoritária tem se posicionado de forma contrária a imputação do dolo eventual nos homicídios de trânsito quando evidenciada a embriaguez do agente, pois, não parece de todo razoável, presumir que qualquer pessoa após ingerir substância psicoativa e dirija seu automóvel, esteja agindo com esse dolo específico. O que justificaria sua aplicação, seria a redação da última parte do inciso I, do art. 18 do CP, que prevê ser doloso o crime, quando o agente assume o risco da produção do resultado.

Greco critica o posicionamento que vem sendo tomado pelos tribunais país a fora, reconhecendo o dolo eventual nos homicídios de trânsito quando existem as circunstâncias alta velocidade e embriaguez do agente (2017, p.263):

[...] Essa fórmula criada, ou seja, embriaguez + velocidade excessiva = dolo eventual, não podia prosperar. Não se podia partir do princípio de que todos aqueles que dirigem embriagados e/ou com velocidade excessiva não se importavam em causar a morte ou mesmo lesões em outras pessoas. O dolo eventual, como vimos, reside no fato de o agente não se importar com a ocorrência do resultado por ele antecipado mentalmente, ao contrário da culpa consciente, em que esse mesmo agente, tendo a previsão do que poderia acontecer, acredita, sinceramente, que o resultado lesivo não viria a ocorrer. No dolo eventual, o agente não se preocupa com a ocorrência do resultado por ele previsto porque o aceita. Para ele, tanto faz, pouco importa. Na culpa consciente, ao contrário, o agente não quer nem assume o risco de produzir o resultado, porque se importa com sua ocorrência. O agente confia que, mesmo atuando, o resultado previsto será evitado. Merece ser frisado, ainda, que o Código Penal, como analisado, não adotou a teoria da representação, mas, sim, as teorias da vontade e do assentimento. Exige-se, portanto, para a caracterização do dolo eventual, que o agente anteveja como possível

o resultado e o aceite, não se importando realmente com sua ocorrência.

Todavia, o mesmo doutrinador acredita que é possível a identificação do elemento dolo na conduta do agente em casos específicos, o que ele rechaça, é a tentativa de tornar esse reconhecimento, estado de alcoolemia e velocidade excessiva, como fórmula absoluta, ignorando as teorias do dolo adotadas pelo direito penal pátrio.

Cezar Roberto Bitencourt, questiona a utilização do dolo eventual pelos magistrados em detrimento da culpa consciente, pois, segundo o autor, na incerteza insuperável sobre qual o elemento subjetivo no caso concreto, deve-se optar pelo de menor gravidade, qual seja, a culpa consciente. Nesse sentido, Bitencourt (2017, p. 373):

A distinção entre dolo eventual e culpa consciente é questão puramente jurídica, que envolve conhecimento dogmático, sendo, portanto, insuscetível de ser deixada à apreciação de juízes de fato, que julgam fatos, como fatos, enquanto fatos, na dúvida intransponível entre o dolo eventual e a culpa consciente deve-se, necessariamente, optar pela menos grave, a culpa consciente. Em sentido semelhante, era o magistério do saudoso Assis Toledo, in verbis: “por outro lado, transferir para o júri a decisão sobre se a hipótese dos autos é de dolo eventual ou culpa consciente, em relação ao resultado morte, será (isto sim, ‘no mínimo’) uma temeridade, ante as dificuldades óbvias de compreensão desses conceitos por parte de pessoas leigas. A matéria comporta-se, perfeitamente, no âmbito da sentença de impronúncia ou de desclassificação, nos termos do art. 410 do CPP, seja por inexistir dúvida razoável a respeito, seja por estar diretamente relacionada com a competência do juízo, que deverá julgar o mérito da causa (arts. 410, §§ 1º e 2º, do CPP, e art. 5º, XXXVIII, d, da CF)”.

É preciso relevar também, as teorias sobre o dolo adotadas pelo Código Penal, que segundo a maioria da doutrina seriam as teorias da vontade e do assentimento. No primeiro capítulo deste trabalho, foi explicada todas as teorias que buscavam explicar o dolo. Para a teoria da vontade afirma ser o dolo a vontade livre e consciente de desejar praticar o crime. Já na teoria do assentimento, o agente consegue prever o resultado e mesmo não o desejando diretamente, é indiferente ao seu resultado e então acaba por assumir a culpa.

Assim, a mera representação mental do resultado pelo agente, não pode implicar na sua condenação por conduta dolosa, ele precisa aceitar o resultado, ou então não importasse com a sua produção. Desse modo, não parece razoável, considerar que todo aquele que bebe e dirige está agindo com dolo eventual, isto é, está aceitando a produção do resultado morte de outra pessoa.

A título de exemplo, imagine-se a hipótese do sujeito que comemora seu aniversário em um restaurante com a família e acaba se embriagando. Encerrada a comemoração, o agente decide voltar para casa com sua esposa e filhos em seu carro. Apressado para chegar o quanto antes em casa e sob o efeito de álcool, o motorista acaba colidindo com o seu carro contra outro automóvel. Em decorrência do acidente, seus filhos morrem. Nesse caso, será possível identificar o dolo eventual na conduta do agente? Será que por insistir em dirigir embriagado e com isso conseguir antever um possível resultado trágico ele não se importava com o resultado que poderia ferir sua própria família? Obviamente ele não anuiu com esse resultado. (GRECO, 2017).

Agora se subjugarmos um motorista que além de embriagado, imprime alta velocidade ao volante, viola todas as normas e regras de trânsito, dirigindo até mesmo na contramão, ou decide disputar uma corrida ilícita, vulgarmente chamado de 'racha', em um local de bastante movimentação de pessoas, esse sujeito claramente não se importa, é indiferente a possível ocorrência de um resultado danoso grave gerado por sua conduta altamente perigosa.

O professor Damásio de Jesus chama a atenção para a forma de identificação do dolo eventual na conduta do agente. Segundo o autor, o juiz, quando do julgamento de existência desse elemento, deve orientar-se de acordo com as circunstâncias do caso concreto e da conduta trilhada pelo agente. Porquanto, se fosse considerado apenas os aspectos psíquicos do sujeito, "nenhuma justiça conseguiria condenar alguém por dolo eventual se exigisse confissão cabal de que o sujeito psíquica e claramente consentiu na produção do evento" (JESUS, 2015).

Essa ideia defendida pelo autor, é exatamente a que a maior parte da jurisprudência tem adotado para o julgamento de homicídios cometidos na direção de veículo automotor no trânsito, como será visto a seguir.

É tênue a linha divisória entre a culpa consciente e o dolo eventual. Em ambos o agente prevê a ocorrência do resultado, mas somente no dolo o agente admite a possibilidade do evento acontecer. Na culpa consciente, ele acredita sinceramente que conseguirá evitar o resultado, ainda que o tenha previsto. Muitos ainda acreditam que no contexto do trânsito, prevalece a culpa consciente, pois o agente não acredita que irá causar mal tão grave. A solução realmente, não é fácil, dependendo, em nosso ponto de vista, do caso concreto e das circunstâncias que envolvem o crime. É inviável

buscar solver o problema com a prova concreta do que se passou na mente do agente, algo utópico na maior parte dos delitos ocorridos no trânsito (NUCCI, 2016).

4.3 Posicionamento Jurisprudencial

A jurisprudência não tem sido pacífica quanto a responsabilização do agente que comete homicídio no trânsito em estado de alcoolemia. No entanto, o Superior Tribunal de Justiça (STJ), vem se posicionando no sentido de que a embriaguez, isoladamente, não constitui elemento indiciário suficiente para presunção do dolo eventual na conduta do agente.

Nesse sentido, o Informativo nº 623 do STJ, *in verbis*:

PENAL. PROCESSO PENAL. PRONÚNCIA. FILTRO PROCESSUAL. PROCEDIMENTO DO JÚRI. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO APÓS SUPOSTA INGESTÃO DE BEBIDA ALCOÓLICA. AUSÊNCIA DE DISPOSITIVO DE LEI FEDERAL VIOLADO. ART. 415, II, DO CPP. FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚMULA N. 284 DO STF. EXCESSO DE LINGUAGEM. AUSÊNCIA. OMISSÕES E OBSCURIDADES. INEXISTÊNCIA DE VÍCIO. DOLO EVENTUAL. EMBRIAGUEZ. AUSÊNCIA DE CIRCUNSTÂNCIAS EXCEDENTES AO TIPO. DESCLASSIFICAÇÃO. HOMICÍDIO CULPOSO. RECURSO ESPECIAL PARCIALMENTE CONHECIDO E, NESSA EXTENSÃO, PROVIDO. [...] 5. É possível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual na conduta do autor, desde que se justifique tal excepcional conclusão a partir de circunstâncias fáticas que, subjacentes ao comportamento delitivo, indiquem haver o agente previsto e anuído ao resultado morte. 6. **A embriaguez do agente condutor do automóvel, sem o acréscimo de outras peculiaridades que ultrapassem a violação do dever de cuidado objetivo, inerente ao tipo culposo, não pode servir de premissa bastante para a afirmação do dolo eventual.** Conquanto tal circunstância contribua para a análise do elemento anímico que move o agente, não se ajusta ao melhor direito presumir o consentimento do agente com o resultado danoso apenas porque, sem outra peculiaridade excedente ao seu agir ilícito, estaria sob efeito de bebida alcoólica ao colidir seu veículo contra o automóvel conduzido pela vítima. [...] 10. Recurso especial parcialmente conhecido e - identificada violação dos arts. 419 do Código de Processo Penal e 302 do Código de Trânsito Brasileiro, assim como reconhecida a apontada divergência jurisprudencial - provido para reformar o acórdão impugnado, desclassificar a conduta da recorrente para o crime previsto no art. 302 do CTB e remeter os autos ao Juízo competente. (INFORMATIVO N.º 623, STJ. REsp 1.689.173-SC, Rel. Min. Rogério Schietti Cruz, por maioria, julgado em 21/11/2017, DJe 26/03/2018).

Resumidamente, o relator, Ministro Rogério Schietti, esclareceu não ser suficiente a mera alegação de embriaguez do agente, quando da prática da conduta,

para restar configurado o dolo eventual. Nos casos de acidentes no trânsito, a imputação dolosa constitui exceção à regra da responsabilização por crime culposo a luz do Código de Trânsito Brasileiro. Assim, no caso citado, o Tribunal determinou a desclassificação do crime de homicídio doloso, para o delito culposo disposto no art. 302 do CTB.

Explicitando a necessidade de circunstâncias excepcionais para caracterização do dolo eventual, o Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, proveu recurso em sentido estrito que pedia a desclassificação do crime de homicídio simples, art. 121 do CP, para crime do art. 302 do CTB.

No voto do relator ele questionou a necessidade de mais elementos, além do estado de alcoolemia do agente, para configuração do dolo eventual. Pois só a embriaguez, configura quebra do dever objetivo de cuidado, o que remeteria a um crime culposo, e não doloso.

Nesse diapasão, a ementa:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. HOMICÍDIO SIMPLES. DELITO COMETIDO NA CONDUÇÃO DE MOTOCICLETA. PRONUNCIADA. ART. 121, CP E ART. 306 E 309, CTB. DOLO EVENTUAL. RECURSO DA DEFESA. PEDIDO DE DESCLASSIFICAÇÃO. DISTINÇÃO INTRINCADA ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE QUE EXIGE CONTROLE MAIS ACURADO NO JUÍZO DE ADMISSIBILIDADE DA PRONÚNCIA NOS CRIMES CONTRA A VIDA EM QUE ENVOLVAM ACIDENTE DE TRÂNSITO. INEXISTÊNCIA DE ELEMENTO CONCRETO, DIVERSO DA EMBRIAGUEZ, QUE DEMONSTRE TER O RÉU ANUIDO, AO DIRIGIR EMBRIAGADO, COM O RESULTADO MORTE. DESCLASSIFICAÇÃO DO CRIME DE HOMICÍDIO DOLOSO (ART. 121, CAPUT, DO CP) PARA O CRIME DE HOMICÍDIO CULPOSO COMETIDO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR (ART. 302, DO CTB). RECURSO PROVIDO. - **Não havendo, na espécie, outro fator que aliado à embriaguez, a qual, por si só, configura quebra do dever de cuidado (art. 165, do CTB), que permitisse aferir que o réu agiu por motivo egoístico, que possibilitasse amparar um juízo de fundada suspeita de que o réu anuiu com o resultado**, ou seja, de que o réu agiu com Recurso em Sentido Estrito nº 838790-6. dolo eventual, é de rigor que se desclassifique o crime de homicídio doloso (art. 121, caput, do CP) para o crime de homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor (art. 302, do CTB). - É de se frisar que aqui não se está a afastar a competência, constitucionalmente assegurada, do Tribunal do Júri para julgar os crimes dolosos contra a vida, o que se faz é, **através da distinção do dolo eventual e da culpa consciente, com amparo em balizas mais concretas, consistente na necessidade de ficar evidenciado um "plus" que demonstre o agir egoístico, torpe, do motorista embriagado que possa evidenciar que o**

mesmo anuiu com o resultado morte, afastar a configuração do dolo eventual.

(TJ-PR 8387906 PR 838790-6 (Acórdão), Relator: Naor R. de Macedo Neto, Data de Julgamento: 09/02/2012, 1ª Câmara Criminal).

Elucidando a necessidade de outros elementos indiciários, além da embriaguez, para a caracterização do dolo eventual, o próprio STJ não conheceu Habeas Corpus impetrado em face de acórdão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, que buscava a desclassificação do crime de homicídio do art. 121 do CP, para o homicídio culposo do art. 302 do CTB.

O relator, alegou além da existência do estado de alcoolemia do agente, outros elementos indiciários hábeis a caracterizar o dolo eventual na conduta do motorista, que além de dirigir embriagado, encontrava-se na contramão da via que trafegava, à noite, e em velocidade acima do permitido para o local.

A seguir, os pontos mais relevantes da decisão:

HABEAS CORPUS SUBSTITUTIVO. HOMICÍDIO CONSUMADO E TENTADO. DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO. CRIMES DE TRÂNSITO. IMPOSSIBILIDADE. EMBRIAGUEZ. CONSTATAÇÃO TÉCNICA DO GRAU DE ALCOOLEMIA. OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS QUE REVELAM A OCORRÊNCIA DE DOLO EVENTUAL. COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL DO TRIBUNAL DO JÚRI. DILAÇÃO PROBATÓRIA. CONSTRANGIMENTO ILEGAL NÃO EVIDENCIADO. HABEAS CORPUS NÃO CONHECIDO. 1. É admissível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual, a depender das circunstâncias concretas da conduta. [...] 3. A embriaguez não foi a única circunstância externa configuradora do dolo eventual. Assim, na espécie, a Corte de origem entendeu, com base nas provas dos autos, que "o recorrente não está sendo processado em razão de uma simples embriaguez ao volante da qual resultou uma morte, mas sim de dirigir em velocidade incompatível com o local, à noite, na contramão de direção em rodovia" (fl. 69). Tais circunstâncias indicam, em tese, terem sido os crimes praticados com dolo eventual. 4. Infirmar a conclusão alcançada pela Corte de origem demandaria dilação probatória, iniciativa inviável no âmbito desta ação constitucional. 5. Habeas Corpus não conhecido.

(STJ - HC: 303872 SP 2014/0230430-5, Relator: Ministro Rogerio Schietti Cruz, Data de Julgamento: 15/12/2016, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: DJe 02/02/2017).

No mesmo sentido, o Tribunal Justiça do Espírito Santo, negou provimento a recurso em sentido estrito, que almejava, entre outros, a desclassificação de crime doloso para homicídio culposo, no mesmo sentido dos julgados anteriores.

O desembargador Sérgio Bizzotto, relator do recurso, utilizou no seu voto, o entendimento firmado pelo STJ, de que o Tribunal do Júri detém o poder de analisar o elemento subjetivo do delito, quando clara prova indiciária do dolo eventual na conduta praticada pelo sujeito. Nesse sentido, a ementa do recurso:

EMENTA: RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. HOMICÍDIO. DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. INGESTÃO DE BEBIDA ALCOÓLICA. PRONÚNCIA. ABSOLVIÇÃO SUMÁRIA OU DESPRONÚNCIA. IMPOSSIBILIDADE. DESCLASSIFICAÇÃO. IMPOSSIBILIDADE. VERSÃO PLAUSÍVEL. RECURSO IMPROVIDO.

1. Havendo nos autos provas produzidas durante a instrução criminal que deem conta da existência da materialidade e indícios suficientes de autoria dos recorrentes na prática do homicídio, é impossível acolher os pleitos de absolvição sumária e despronúncia. Art. 414 e 415, do CPP. 2. No caso de homicídio praticado na direção de veículo automotor, com ingestão de bebida alcoólica, havendo prova indiciária da possível existência de dolo, ainda que eventual, na conduta perpetrada pelo agente, deve a análise do elemento subjetivo do crime ser procedida pelo Tribunal Popular Júri, na qualidade de juiz natural dos crimes dolosos contra a vida. Art. 414, do CPP. 3. Recurso a que se nega provimento.

(TJ/ES – ser: 00024222820118080045, relator: Sérgio Bizzotto Pessoa de Mendonça, data de julgamento: 01/11/2017, primeira câmara criminal, data de publicação: 14/11/2017).

No caso concreto, o agente além de conduzir veículo automotor após ter ingerido, durante horas, bebidas alcoólicas, trafegou na contramão da rodovia, em velocidade incompatível e atingiu a vítima que estava em uma motocicleta, levando-a a óbito devido as graves lesões sofridas pela colisão.

Em outra decisão semelhante, a Primeira Turma do STF, negou HC a motorista que foi condenado, nos termos do art. 121, caput, do CP, por homicídio doloso praticado na direção de veículo automotor no trânsito. O delito decorreu da embriaguez do motorista associada à condução do automóvel em via contrária à permitida.

A ementa da decisão aduz:

PROCESSUAL PENAL. HABEAS CORPUS. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR, SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL. DESCLASSIFICAÇÃO. NULIDADE DA PRONÚNCIA. AUSÊNCIA DE ILEGALIDADE OU ABUSO DE PODER. 1. [...]. 2. A orientação do Supremo Tribunal Federal é no sentido de que a “decisão de pronúncia qualifica-se como ato jurisdicional que se limita a empreender mero juízo de admissibilidade da acusação. Não se verifica excesso de linguagem na sentença de pronúncia que se restringe a respaldar a decisão em indícios de autoria e elementos concretos de existência do crime” (HC 124.232, Redator para o

acórdão o Ministro Edson Fachin). 3. Ausência de ilegalidade flagrante ou abuso de poder que autorize a concessão da ordem. **A prova da embriaguez pode ser feita por outros meios idôneos de prova (como o depoimento de testemunhas e laudos periciais). Hipótese em que as instâncias de origem, soberanas na análise da prova, consignaram que o paciente, após a ingestão de bebida alcoólica e na condução de veículo automotor, invadiu a faixa contrária da via pública e atingiu a vítima. 4. Habeas corpus denegado.**

(STF – HC 124.687 MS – Mato Grosso do Sul processo nº 0002393-10.2009.8.12.0021, Relator: Min. Marco Aurélio. Data de Julgamento: 29/05/18, Data de Publicação DJe-127 27/06/2018).

No entanto, a decisão entre os ministros não foi pacífica, o relator, Ministro Marco Aurélio, votou a favor da desclassificação do crime, sob a alegação de que a controvérsia deveria ser solucionada a luz do princípio da especialidade, no qual a norma especial afasta a incidência da norma geral. Portanto, o a disposição do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, por ser mais específica, afastaria a aplicação do Código Penal, norma geral.

O Ministro Luiz Fux, no mesmo sentido, votou pelo deferimento da ordem, alegando que a regra da especialidade deve ser respeitada, sob pena de a jurisprudência estar formando nova figura penal, violando assim, o postulado da reserva legal, um dos basilares do Direito Penal brasileiro. O Direito Penal é a *ultima ratio*, e isso não deve ser desconsiderado.

Em sentido oposto, o redator, Ministro Luís Roberto Barroso posicionou-se pela manutenção da tipificação da conduta de acordo com o art. 121 do CP, ao proferir seu voto, afirmou:

[...] aqui é uma hipótese de crime de trânsito. O trânsito provoca mais de 50 mil óbitos por ano no Brasil, é um verdadeiro genocídio. O caso aqui é de um motorista embriagado que invadiu a faixa contrária e matou a vítima, foi levado a Júri. Acho que a única forma de se coibir esta quantidade maciça de morte, geralmente de jovens, por direção embriagada é tratar isso com a seriedade penal que merece. Portanto, não é possível glamourizar a bebida no trânsito, sobretudo quando resulta em morte de outras pessoas. É preciso que quem dirija tenha essa percepção. De modo que eu tenho defendido, e a Primeira Turma tem defendido, a posição de que, nesses casos, é legítimo o tratamento como crime doloso e julgamento pelo Tribunal do Júri. Essa é a posição que estou me alinhando, pedindo todas as vênias ao Ministro Marco Aurélio. De modo que denego a ordem.

O precedente dessa decisão e de outras como foi mostrado ao longo do tópico em comento, mostram a inclinação dos nossos tribunais superiores, bem como de juízes e promotores, pela aferição do dolo eventual nesses homicídios na condução

de veículo, por meio das particularidades dos casos concretos. No entanto, isso não deve ser posto como fórmula matemática e aplicado como regra a todo e qualquer caso. Nos julgados, os tribunais têm avaliado todas as circunstâncias em volta da conduta do agente, mostrando que a embriaguez, isoladamente considerada, não é elemento suficiente para a aferição do dolo eventual.

4.4 As implicações da tipificação da conduta por crime culposo ou doloso

No que tange ao homicídio cometido na direção de veículo automotor sob o estado de embriaguez, é de suma importância a análise minuciosa do caso concreto para ser feita a correta tipificação da conduta. Isso porque, se for identificado o dolo eventual na conduta do agente, ele será responsabilizado de acordo com o crime de homicídio previsto no Código Penal. Agora se na situação fática, o magistrado enxergar que a conduta do agente decorreu apenas da violação do seu dever objetivo de cuidado, ele deverá responder pelo crime disposto no CTB. Na prática, isso implica numa responsabilização consideravelmente mais rígida, a depender do caso.

Segundo o CP, o aquele que age dolosamente e acabar por ceifar a vida de outro ser humano, será punido nos moldes do art. 121, caput, por homicídio simples, e sua pena irá variar de 6 (seis) a 20 (vinte) anos de reclusão. No entanto, se for identificado que o agente matou cometendo uma das qualificadoras previstas no §2º do mesmo artigo, a sanção será uma reclusão de 12 (doze) a 30 (trinta) anos.

O art. 302 do CTB, de acordo com as alterações realizadas pela Lei. 13.546/2017, faz a previsão do homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor. Mas vamos nos prender apenas à forma qualificada dessa conduta, que é quando o agente a comete sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa que cause dependência. A pena para o crime cometido nessa hipótese, é de reclusão de 5 (cinco) a 8 (oito) anos e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

Quanto as implicações pela responsabilização por um ou outro diploma legal podemos definir as seguintes:

Quanto a possibilidade de decretação de prisão preventiva. O Código de Processo Penal, destaca no art. 313, *in verbis*: “Nos termos do art. 312 deste Código, será admitida a decretação de prisão preventiva: I – nos crimes dolosos punidos com pena privativa de liberdade máxima superior a 4 anos”. Assim, em regra, para a decretação da prisão preventiva, é necessário que o crime seja doloso, assim, se o

agente for responsabilizado nos termos do art. 121 do CP, poderá ser decretada sua prisão preventiva.

Contudo, se ele for indiciado pelo delito do art. 302, § 2º, que é culposo, não será possível a decretação da prisão preventiva. Esse raciocínio decorre da lógica de que os crimes praticados a título de culpa, não acarretam na pena de prisão do agente. Isso devido ao mandamento do inciso I, do art. 44, do CP, *in verbis*:

Art. 44. As penas restritivas de direitos são autônomas e substituem as privativas de liberdade, quando:
I - Aplicada pena privativa de liberdade não superior a quatro anos e o crime não for cometido com violência ou grave ameaça à pessoa ou, qualquer que seja a pena aplicada, se o crime for culposo.

Se a pena definitiva do crime não será privativa de liberdade, considerando a possibilidade de substituição por restritiva de direito, não haveria sentido a medida cautelar, prisão preventiva, ser mais gravosa que a definitiva, que poderá ser restritiva de direitos. Essa possibilidade de conversão da pena privativa de liberdade pela restritiva de direitos é outra implicância prática que diferencia a punição dos crimes culposos e dolosos.

Se o motorista que pratica o homicídio no trânsito na condução de veículo automotor for punido por crime de homicídio doloso, ele não fará jus a substituição da pena privativa de liberdade pela restritiva de direitos, pois o limite de pena para aplicação do benefício é de 4 (quatro) anos, e a pena mínima, do crime de homicídio simples, é de 6 (seis) anos.

Agora, caso seja responsabilizado pelo CTB, embora a pena mínima seja de 5 (cinco) anos de reclusão, o benefício ainda poderá ser aplicado, haja vista tratar-se de crime culposo, diante do que é disposto no caput do art. 302.

Por fim, uma última questão que irá distinguir a responsabilização da conduta do agente nos casos de homicídio praticado na direção de veículo automotor quando for identificado o elemento subjetivo dolo eventual ou culpa consciente, diz respeito a forma de julgamento do delito.

A Constituição Federal de 1988, faz previsão no art. 5º, inciso XXXVIII, da instituição do Tribunal do Júri, *in verbis*:

Art. 5º [...] XXXVIII – é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
a) A plenitude da defesa;

- b) O sigilo das votações;
- c) A soberania dos veredictos;
- d) A competência para julgamento dos crimes dolosos contra a vida.

Conforme é definido em nossa Magna Carta, o Tribunal do Júri é o competente para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida, quais seja: homicídio, art.121 do CP; induzimento, instigação ou auxílio ao suicídio, art. 122 do CP; infanticídio, art. 123; e aborto, arts 124 a 126, CP. Os crimes conexos a esses delitos também serão julgados pelo Tribunal popular. O rito do Tribunal do Júri possui regramento específico.

Assim, se o agente for penalizado nos termos do art. 121 do CP por homicídio doloso, ele será levado ao júri popular para ser julgado e receber sua sentença. Em contrapartida, o sujeito que for enquadrado no delito do art. 302, § 3º do CTB, será julgado pelo juiz singular.

Nesse sentido, foi a decisão da 6ª Turma do STJ:

HOMICÍDIO DOLOSO. DOLO EVENTUAL. PACIENTE À DIREÇÃO DE VEÍCULO MOTORIZADO. PRONÚNCIA DECRETADA. ELEMENTOS DE CONVICÇÃO INSUFICIENTES. COMPETÊNCIA DO JUÍZO SINGULAR. SENTENÇA DE PRIMEIRO GRAU RESTAURADA. ORDEM CONCEDIDA PARA ESSE FIM. 1. **Sem prova razoável de que o paciente prestara anuência ao resultado morte, acertada a decisão do juízo de primeiro grau, desclassificando os fatos para delito de competência de juízo singular.** 2. Invasão de acostamento, para evitar colisão com automóvel que interceptara abruptamente a trajetória do veículo conduzido pelo paciente, provocando, no entanto, colisão contra ciclista que por ele trafegava. 3. Morte do ciclista sem evidências de que o paciente a desejasse ou mesmo anísse ao resultado. 4. **Ordem concedida, para arrear a pronúncia decretada pelo Tribunal a quo.**

(STJ - HC: 126974 SP 2009/0013878-0, Relator: Ministro CELSO LIMONGI, DESEMBARGADOR CONVOCADO DO TJ/SP, Data de Julgamento: 04/08/2009, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: DJe 03/11/2009).

Quando não for identificado o elemento subjetivo doloso na conduta do agente, os crimes de trânsito praticados nessas circunstâncias deverão ser julgados pelo juiz singular e não pelo Tribunal do Júri, pois a competência desse Tribunal é privativa para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As mortes decorrentes de acidentes no trânsito representam um problema de saúde pública mundial. O Brasil possui o 4º trânsito mais violento do Continente Americano, segundo pontua a OMS. Estima-se que, anualmente, mais de 40 mil pessoas falecem vítimas de acidentes automobilísticos no país. A embriaguez ao volante está entre as principais causas de acidentes fatais. Buscando reduzir essas tristes estatísticas, que sucessivas alterações nas normas do Código de Trânsito Brasileiro vêm sendo realizadas.

A 'impunidade' dos crimes decorrentes desses acidentes, acabam por despertar um clamor por justiça e punições mais rígidas para os que violam as normas e matam no trânsito. Esse anseio por reprimendas mais rigorosas levou juízes e promotores a considerar a possibilidade de aplicação do dolo eventual nos crimes sob o volante quando o motorista o praticava sob influência de substância psicoativa ou transgredindo absurdamente as leis de trânsito.

Essa fórmula, quase que matemática, de embriaguez mais direção é igual a dolo eventual, passou a ser veemente criticada pela doutrina. Isso porque, não aparentava ser racional aplicar a todo e qualquer caso essa máxima. O homicídio na direção de veículo automotor, é naturalmente crime culposo, segundo o mandamento do caput do art. 302 do CTB. Nos casos de embriaguez do agente, parte da doutrina vislumbra a existência da culpa consciente, que é a culpa com previsão.

No entanto, nos graves crimes de trânsito, quando além da embriaguez, são identificados outros elementos indiciários, que aludem a completa indiferença do agente quanto a incolumidade pública, os tribunais e boa parte da doutrina passaram a admitir a possibilidade de existência de dolo eventual na conduta do agente, pois essas circunstâncias denunciariam seu completo desprezo pela possibilidade de produção do resultado antevisto, o que acarreta na sua assunção ao risco ou dano produzido.

Essa inclusive, é a principal conclusão alcançada a partir da análise de julgados dos tribunais estaduais e superiores. A jurisprudência tem consolidado o entendimento no sentido de ser possível sim a imputação do dolo eventual nos graves crimes de trânsito, todavia, a embriaguez, isoladamente considerada, não é suficiente para essa caracterização, é necessário análise ponderada de todas as circunstâncias do caso

concreto, haja vista ser praticamente impossível retirar esse elemento anímico da cabeça do agente.

A partir disso, é possível compreender que na regra, aos crimes cometidos por embriaguez ao volante, o agente deverá ser responsabilizado nos termos do art. 302, § 3º do CTB. Isso porque, esse diploma legal é norma específica e assim possibilitará a adequação típica da conduta com tipo.

Não é possível admitir que o assunto seja tratado como fórmula exata. É preciso fazer análise pormenorizada de todas circunstâncias e elementos elucidados na situação prática. Pois a responsabilização do agente a título de homicídio doloso e o a forma especial do Código de Trânsito Brasileiro, são distintas, e as punições acarretam sanções bem mais graves nos crimes dolosos do que nos culposos.

Assim, compreendo não ser razoável concluir pelo dolo eventual na conduta do agente quando ele dirige sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa e causa a morte de outrem. Não se pode partir da premissa de que todas as pessoas que cometem essa prática tenham agido sendo indiferentes ao resultado antevisto, é necessário mais, para afirmar no caso concreto que o agente é indiferente a incolumidade alheia, é fundamental mais elementos que indiquem isso, porque somente a embriaguez, não é apta para tanto.

Além do mais, o princípio da especialidade prevê que a norma mais específica derroga a mais genérica. Ora, se o art. 302, § 3º do CTB traz a exata descrição da conduta de cometer homicídio na condução de veículo automotor, não há motivos para o agente ser punido pelo art. 121 do CP. Todavia, se outros elementos indiciários forem encontrados no contexto fático, que denotem mais que a violação do dever objetivo de cuidado, aí sim, parece ser razoável ponderar-se pelo dolo eventual.

Vale ressaltar, que no direito penal pátrio, vige o princípio do *in dubio pró reo*, nesse sentido, se houver dúvida quanto ao dolo eventual ou culpa consciente, o julgador deve-se nortear pelo mais benéfico ao réu.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Ana; CONTARATO, Andressa; SANCHES, Daniellle. **Maio amarelo:** contextualizando as estatísticas de acidentes de trânsito no Brasil. 2018. Disponível em: < <http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/>>. Acesso em: 29 de out. de 2018.

BARROS, Francisco Dirceu. **O “novo” homicídio culposo na direção de veículo automotor e existência versus inexistência do dolo eventual.** 2018. Disponível em: <<http://genjuridico.com.br/2018/02/05/novo-homicidio-culposo-direcao-veiculo-automotor-pt-1/>>. Acesso em: 06 de nov. de 2018.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal:** Parte Especial. 18.ed. São Paulo: Saraiva. 2018.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal:** Parte Geral. 23.ed. São Paulo: Saraiva. 2017.

BRASIL. **Constituição de 1988.** Constituição da república federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: outubro de 2018.

_____. **Lei 2.848/40.** Código Penal. 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm>. Acesso em: outubro de 2018.

_____. **Lei 9.503/17.** Código de Trânsito Brasileiro. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em: outubro de 2018.

_____. **Lei 3.689/41.** Código de Processo Penal. 1941. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del3689.htm>. Acesso em: novembro de 2018.

_____. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. **Levantamento nacional de informações penitenciárias – INFOPEN junho 2016.** Disponível em: <http://www.justica.gov.br/news/ha-726-712-pessoas-presas-no-brasil/relatorio_2016_junho.pdf/view> Acesso em: 2 de nov. 2018.

_____. MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Óbitos por acidentes de trânsito diminuem após 10 anos de lei seca.** Agência Saúde, 2018. Disponível em: <<http://portalms.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/43593-10-anos-de-lei-seca-obitos-por-acidentes-de-transito-diminuem-2>>. Acesso em: 1 de nov. 2018.

_____. Governo do Brasil. **Desrespeito às normas de trânsito é a principal causa das mortes nas rodovias federais do País.** 2018. Disponível em: <<https://www.brasil.gov.br/noticias/cidadania-e-inclusao/2018/09/desrespeito-as-normas-de-transito-e-a-principal-caoa-das-mortes-nas-rodovias-federais-do-pais>>. Acesso em: 25 de out. de 2018.

_____. STF. Habeas Corpus - HC 124.687/MS. Relator: Min. Marco Aurélio. DJ: 29/05/18. **JusBrasil.** Disponível em: <<https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/22460404/habeas-corpus-hc-124687-ms-stf/inteiro-teor-110690067?ref=juris-tabs>>. Acesso em 2 de nov. de 2018.

_____. STJ. Recurso Especial – Resp 1.689.173/SC. Rel. Min. Rogério Schietti Cruz. DJ: 21/11/2017. **JusBrasil.** Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/552810946/recurso-especial-resp-1689173-sc-2017-0155297-1>>. Acesso em: 2 de nov. de 2018.

_____. STJ. Habeas Corpus – HC 303872/SP. Relator: Ministro Rogerio Schietti Cruz. DJ: 15/12/16. **JusBrasil.** Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/433538305/habeas-corpus-hc-303872-sp-2014-0230430-5?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 2 de nov. de 2018.

_____. TJ/ES. Recurso em Sentido Estrito – RSE 00024222820118080045. Relator: Sérgio Bizzotto Pessoa de Mendonça. DJ: 01/11/2017. **JusBrasil.** Disponível em: <<https://tj-es.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/524644963/recurso-em-sentido-estrito-rse-24222820118080045>>. Acesso em 2 de nov. de 2018.

_____. TJ/PR. Recurso em Sentido Estrito – RSE 8387906 PR 838790-6 (Acórdão). Relator: Naor R. de Macedo Neto. DJ: 09/02/2012. **JusBrasil.** Disponível em: <<https://tj-pr.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/21414360/8387906-pr-838790-6-acordao-tjpr>>. Acesso em: 2 de nov. de 2018.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal:** Parte Geral. Vol. 1. 22. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal:** Parte Especial. Vol. 2. 17. Ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

CUNHA, Rogério Sanches. **Manual de Direito Penal: Parte Geral**. 3. Ed. Rev., ampl., atual. Salvador: Editora Juspodivm. 2015.

DOMINGUES, Rafael Kimura. **Culpa** – uma análise simplificada. 2014. Disponível em: < <https://jus.com.br/artigos/33280/culpa-uma-analise-simplificada>>. Acesso em 4 de out. de 2018.

FALLER, Cassio Henrique. Tipificação penal em homicídios de trânsito – discussão acerca do dolo eventual e da culpa consciente. **Revista Direito, Cultura e Cidadania**, v. 2, n. 208-235, dez., 2012.

FRANZ, Cristiane Maria; SEBERINO, José Roberto. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf>. Acesso em: 19 de out. de 2018.

FILHO, Luciano. **Análise da Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017: Histórico do artigo 302, 303, e 308 da Lei 9.503/97**. 2017. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI271482,81042-Analise+da+lei+13546+de+19+de+dezembro+de+2017+Historico+do+artigo>>. Acesso em 05 de nov. de 2018.

FILHO, Euro Bento. **Novas regras e penas para o homicídio culposo associado à embriaguez ao volante**. 2018. Disponível em: < <https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/novas-regras-e-penas-para-o-homicidio-culposo-associado-a-embriaguez-ao-volante/>>. Acesso em: 1 de nov. de 2018.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. Vol. 1. 19. Ed. Rev. Atual. Rio de Janeiro: Impetus, 2017.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Especial**. Vol. 2. 13. Ed. Rev. Atual. Rio de Janeiro: Impetus, 2016.

HORST, Laura. **Acidentes de trânsito por embriaguez ao volante: dolo eventual ou culpa consciente?** 2016. Lajeado. Disponível em: < <https://www.univates.br/bdu/bitstream/10737/1538/1/2016LauraHorst.pdf>>. Acesso em 26 de out. de 2018.

JESUS, Damásio. **Direito Penal: Parte Geral**. Vol. 1. 36. Ed. São Paulo: Saraiva. 2015.

JORNAL DA USP. **Acidentes de trânsito no Brasil, um problema de saúde pública.** 2018. Disponível em: < <https://jornal.usp.br/atualidades/acidentes-de-transito-no-brasil-um-problema-de-saude-publica/>>. Acesso em 30 de out. 2018.

LAJOLO, Mariana. **Trânsito no Brasil mata 47 mil por ano e deixa 400 mil com alguma sequela.** 2017. Disponível em: < <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2017/05/1888812-transito-no-brasil-mata-47-mil-por-ano-e-deixa-400-mil-com-alguma-sequela.shtml>>. Acesso em: 29 de out. de 2018.

MASSON, Cleber. **Direito Penal Esquematizado: Parte Geral.** Vol. 1. 11.Ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2017.

MASSON, Cleber. **Direito Penal Esquematizado: Parte Especial.** Vol. 2. 7. Ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2015.

PARANÁ PORTAL. **Brasil é o quinto país do mundo em mortes no trânsito, segundo OMS.** 2017. Disponível em: <<https://www.metrojornal.com.br/foco/2017/05/01/brasil-e-o-quinto-pais-mundo-em-mortes-no-transito-segundo-oms.html>>. Acesso em: 5 de nov. de 2018.

MITIDIERO, Nei Pires. **Crimes de Trânsito e crimes de circulação extratransito: Comentários à parte penal do código de trânsito brasileiro.** São Paulo: Saraiva, 2015.

MORAES, Rafael; JUNIOR, Osvaldo. **A Lei 13.546/17 e dolo eventual como exceção nos crimes de trânsito.** 2018. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/2018-abr-19/opinioao-dolo-eventual-excecao-crimes-transito>>. Acesso em: 29 de out. de 2018.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal.** 12. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Processo Penal e Execução Penal.** 13.Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

OLIVEIRA, Marcel Gomes de. **A História do Delito de Homicídio.** In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIV, n. 90, jul 2011. Disponível em: < http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?artigo_id=9832&n_link=revista_artigos_leitura >. Acesso em 29 de out 2018.

PARANÁ PORTAL. **BRASIL É O QUINTO PAÍS DO MUNDO EM MORTES NO TRÂNSITO, SEGUNDO OMS.** 2017. Disponível em:

<<https://www.metrojornal.com.br/foco/2017/05/01/brasil-e-o-quinto-pais-mundo-em-mortes-no-transito-segundo-oms.html>>. Acesso em: 5 de nov. de 2018.

POLASTRI, Marcellus. **Crimes de Trânsito: Aspectos Penais e Processuais.** 2. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

PORTELA, Graça. Álcool e trânsito: **Pesquisadora analisa o consumo de bebida entre motoristas.** 2017. Disponível em: <<https://portal.fiocruz.br/noticia/alcool-e-transito-pesquisadora-analisa-o-consumo-de-bebida-entre-motoristas>>. Acesso em: 25 de out. de 2018.

VILELA, Fabiana da Silva. **Histórico do Código de Trânsito Brasileiro.** Dom total. Disponível em: < <http://domtotal.com/direito/pagina/detalhe/38721/historico-do-codigo-de-transito-brasileiro>>. Acesso em 2 de out. de 2018.