

UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ

Tainá Espíndola Rodrigues Simões

**CULPA CONSCIENTE E DOLO EVENTUAL NOS
HOMICÍDIOS CAUSADOS POR EMBRIAGUEZ NO
TRÂNSITO**

**Taubaté - SP
2019**

Tainá Espíndola Rodrigues Simões

**CULPA CONSCIENTE E DOLO EVENTUAL NOS
HOMICÍDIOS CAUSADOS POR EMBRIAGUEZ NO
TRÂNSITO**

Trabalho de Graduação apresentado para a obtenção do diploma de Bacharel pelo curso de Direito do Departamento de Ciências Jurídicas da Universidade de Taubaté.

Orientador(a): Prof. Ivan de Moura Notarangeli.

**Taubaté - SP
2019**

**Ficha catalográfica elaborada pelo
SIBi – Sistema Integrado de Bibliotecas / UNITAU**

S593c Simões, Tainá Espíndola Rodrigues
Culpa consciente e dolo eventual nos homicídios causados por
embriaguez no trânsito / Tainá Espíndola Rodrigues Simões -- 2019.
56 f. : il.

Monografia (graduação) – Universidade de Taubaté, Departamento
de Ciências Jurídicas, 2019.

Orientação: Prof. Ivan de Moura Notarangeli, Departamento de
Ciências Jurídicas.

1. Bebidas e acidentes de trânsito - Brasil. 2. Dolo eventual. 3. Culpa
consciente. 4. Embriaguez (Direito penal). I. Universidade de Taubaté. II.
Título.

CDU 343.346.5(81)

TAINÁ ESPÍNDOLA RODRIGUES SIMÕES

**CULPA CONSCIENTE E DOLO EVENTUAL NOS HOMICÍDIOS CAUSADOS POR
EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO**

Trabalho de Graduação apresentado para a obtenção do diploma de Bacharel pelo curso de Direito do Departamento de Ciências Jurídicas da Universidade de Taubaté.

Orientador(a): Prof. Ivan de Moura Notarangeli.

Data: ____/____/____

Resultado: _____

BANCA EXAMINADORA

Prof .Dr. _____ Universidade de Taubaté

Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Universidade de Taubaté

Assinatura _____

À minha família, pelo amor, apoio, encorajamento, conselhos e preocupação.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço ao Pai Celestial, por ter me proporcionado um meio de ingressar no Curso dos meus sonhos e por ter me dado forças para prosseguir com firmeza até o final.

Agradeço minha mãe e irmãs por terem me incentivado, apoiado e aconselhado ao longo desses cinco anos de Graduação, assim como em meus estudos para a aprovação no Exame da Ordem.

Agradeço aos meus amigos do Curso, por todo o suporte prestado ao longo dessa jornada.

Agradeço ao meu namorado Victor por renovar minhas energias nessa etapa final da minha graduação.

Agradeço a todos os professores com quem tive o privilégio de obter conhecimento, em especial, agradeço ao meu professor orientador, Ivan de Moura Notarangeli, que com toda sua paciência e conhecimento, me ajudou a tornar esse trabalho de graduação possível.

“Temos a responsabilidade e o desafio de assumir nosso lugar no mundo dos negócios, da ciência, do governo, da medicina, da educação e de todas as outras profissões dignas e construtivas. Temos a obrigação de educar nossas mãos e nossa mente para que sejam excelentes no trabalho do mundo para a bênção de toda a humanidade.”

Gordon B. Hincley

RESUMO

O presente trabalho de graduação busca analisar os delitos cometidos no trânsito, em específico o crime de homicídio causado por motorista embriagado, concomitantemente com a evolução dos regulamentos que buscaram coibir essa prática reprovável em nosso ordenamento jurídico e sua eficácia no plano prático. O estudo, inicialmente, buscou delinear e diferenciar os institutos do dolo eventual e culpa consciente. Também trouxe um breve esboço histórico sobre o trânsito brasileiro, seus regulamentos iniciais, até culminar no Código de Trânsito Brasileiro vigente. Em seguida, os delitos cometidos no trânsito foram abordados de forma sucinta, por meio do apontamento do texto legal e a análise doutrinária do respectivo texto. Por fim, tratou-se da discussão da aplicação do dolo eventual e culpa consciente nos crimes de trânsito, em especial nos homicídios no trânsito causados por motorista embriagado ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. São apontados os posicionamentos jurisprudenciais quanto ao tema, a alteração realizada no texto legal pela Lei nº 13.546/17 e a problemática de sua aplicação no plano prático. A elaboração do presente trabalho foi fundamentada em livros, artigos, pesquisas jurisprudenciais, trabalhos acadêmicos e dados obtidos em órgãos competentes.

Palavras-chave: Crimes no trânsito. Embriaguez. Dolo eventual. Culpa Consciente.

ABSTRACT

The present undergraduate work seeks to analyze traffic offenses, specifically the crime of homicide caused by a drunk driver, concurrently with the evolution of the regulations that sought to curb this objectionable practice in our legal system and its effectiveness in practical terms. The study initially sought to delineate and differentiate the institutes from eventual intent and conscious guilt. It also brought a brief historical foreshortening of the Brazilian traffic, its initial regulations, until culminating in the current Brazilian Traffic Code. Subsequently, traffic offenses were briefly addressed by pointing to the legal text and doctrinal analysis of the respective text. Finally, it was a discussion of the application of possible intent and conscious guilt in traffic crimes, especially traffic murders caused by a drunk driver or under the influence of any other psychoactive substance that determines dependence. The jurisprudential positions on the subject are pointed out, the alteration made in the legal text by Law No. 13.546 / 17 and the problematic of its application in the practical plan. The elaboration of this work was based on books, articles, jurisprudential research, academic works and data obtained from competent bodies.

Keywords: Traffic offenses. Drunkenness. Eventual intent. Conscious guilt.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01: Quadro comparativo.....	31
------------------------------------	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 DO DOLO	13
2.1 Conceito.....	13
2.1 Teorias do dolo.....	13
2.3 Fases da conduta.....	14
2.4 Elementos do dolo	14
2.5 Espécies de dolo	15
2.6 Dolo no Código Penal.....	18
2.7 Dolo e pena.....	19
2.8 Dolo nos crimes comissivos por omissão	20
2.9 Tipo subjetivo.....	20
2.10 Elementos subjetivos do tipo	21
2.11 Elementos subjetivos nas contravenções.....	22
3 DA CULPA	23
3.1 Conceito de culpa	23
3.2 Modalidades da culpa.....	25
3.2.1 Imprudência	25
3.2.2 Negligência	26
3.2.3 Imperícia.....	26
3.2.4 Coexistência das modalidades de culpa.....	28
4 DO TRÂNSITO	29
4.1 Conceito.....	29
4.2 Histórico e evolução do trânsito.....	30
4.3 Evolução da legislação do trânsito brasileiro	31
5 DOS CRIMES DE TRÂNSITO EM ESPÉCIE	33
5.1 Homicídio Culposo	34
5.2 Lesão corporal culposa	35
5.3 Omissão de socorro à vítima.....	35
5.4 Fuga do local do acidente.....	37
5.5 Dirigir embriagado ou sob influência de outra substância psicoativa	38
5.6 Violar suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor	38
5.7 Prática de “rachas”	40
5.8 Conduzir veículo em via pública sem permissão para dirigir ou habilitação	40
5.9 Conduzir veículo em via pública sem permissão para dirigir ou habilitação	41

5.10 Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de certos locais.....	42
5.11 Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima.....	42
6 CULPA CONSCIENTE E DOLO EVENTUAL NO DELITO DE HOMICÍDIO CAUSADO POR CONDUTOR EMBRIAGADO	44
7 CONCLUSÃO	52
REFERÊNCIAS	54

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho de graduação visa analisar a aplicação de culpa consciente ou dolo eventual nos crimes de homicídios praticados no trânsito por condutores embriagados ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

O presente tema é de relevante importância, uma vez que em razão do crescimento descomunal do tráfego de veículos, houve um aumento assustador de acidentes no trânsito. Ocorre que, muitos desses acidentes são ocasionados por práticas irresponsáveis de condutores, que ceifam vidas ou mutilam pessoas ao praticarem delitos na direção de seus veículos automotores, sendo que uma das causas que mais contribuem para esse quadro é a direção aliada ao consumo de álcool.

Dessa forma, tal problemática despertou interesse, já que, embora discutida desde sua inclusão no Código de Trânsito Brasileiro, ainda gera diversas dúvidas e polêmicas, tanto nas mídias sociais quanto no universo jurídico.

Portanto, para discorrer sobre o tema, o presente trabalho de graduação foi dividido em capítulos, sendo que os primeiros tratam dos institutos do dolo e da culpa, respectivamente, apresentando seus conceitos, elementos, teorias e espécies.

Em seguida, a título de contextualização, expõe-se um breve resumo sobre o Código de Trânsito Brasileiro e sua evolução histórica. O próximo capítulo versa sobre os delitos em espécie presentes no Código de Trânsito Brasileiro, como homicídio culposo, lesão corporal culposa, embriaguez ao volante, fuga do local do acidente, etc.

Por fim, é trazida à luz a discussão da aplicação do dolo eventual e culpa consciente nos crimes de trânsito, mais especificamente nos crimes de homicídios no trânsito causados por motorista embriagado ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. São apontados os posicionamentos jurisprudenciais quanto ao tema, a inovação trazida pelo legislador ao reformar o texto legal e a dificuldade em ser aplicada em sua totalidade no plano prático.

Para o desenvolvimento e aplicação desse trabalho, foi realizada uma pesquisa bibliográfica, documental e jurisprudencial. As principais fontes de consulta foram livros, artigos, pesquisas jurisprudenciais e trabalhos acadêmicos sobre o dolo eventual e a culpa consciente, além de dados obtidos em órgãos competentes, como o Departamento de Trânsito (DETRAN), ressaltando que o método de abordagem é o dedutivo.

2 DO DOLO

2.1 Conceito

O dolo nada mais é que a vontade livre e consciente de praticar uma determinada conduta. No tocante ao Código Penal, é a intenção do indivíduo em praticar o delito descrito na lei.

Estefam e Gonçalves (2018, p. 327) definem como a “vontade de concretizar os elementos objetivos e normativos do tipo. Trata-se de elemento subjetivo implícito da conduta, presente no fato típico de crime doloso”.

2.1 Teorias do dolo

Existem três teorias que procuram definir o conteúdo do dolo:

1º - Teoria da vontade: Há dolo quando o indivíduo pratica a conduta consciente e voluntariamente, tendo consciência do resultado. Sendo assim, para essa teoria é necessário que o indivíduo pratique a conduta de forma voluntária, que tenha consciência da referida conduta e de seu resultado (MIRABETE; FABBRINI, 2016, p. 126).

2º - Teoria da representação: O que importa é que o sujeito preveja o resultado ao praticar determinada conduta. Apenas com isso, já está caracterizado o dolo. Para essa teoria, “não haveria distinção entre dolo eventual e culpa consciente” (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018, p.328);

Contudo, Mirabete e Fabbrini (2016, p. 126) argumentam que a simples previsão do resultado nada representa sem a vontade praticada no ato de maneira efetiva. Dessa forma, “quem tem a vontade de causar o resultado evidentemente tem a representação deste”;

3º - Teoria do consentimento (ou do assentimento): O dolo ocorre quando o sujeito aceita causar o resultado ao praticar determinada conduta. Destaca-se que não é necessário que ele queira que o resultado ocorra, mas sim que o preveja, e assumo o risco de produzi-lo. O Código Penal Brasileiro adotou a teoria da vontade com relação ao dolo direto e a teoria do consentimento no tocante ao dolo eventual (MIRABETE; FABBRINI, 2016, p. 126).

2.3 Fases da conduta

Conforme apontado por Capez (2017, p. 218) a conduta dolosa conta com duas fases: Interna e externa. A fase interna, como seu próprio nome diz, ocorre de forma interna, no pensamento do agente. Destaca-se que, nessa fase ainda não existe punição ao autor, já que é irrelevante para o direito penal que ele tenha mentalizado o delito. Essa fase consiste em:

- a) Propor-se a um fim (matar um desafeto, por exemplo);
- b) Selecionar os meios para realizar essa finalidade (ainda no mesmo exemplo, escolher uma arma);
- c) Considerar os efeitos simultâneos, que estão ligados ao fim pretendido (ex.: A morte de outras pessoas que estejam com o desafeto).

Já a segunda fase consiste na exteriorização da referida conduta (seja matar o desafeto, roubar alguém, etc.). Caso ocorra a prática da conduta nessas condições, o agente agiu com dolo, sendo que o fato e suas consequências diretas (ainda no mesmo exemplo, a morte do desafeto e de outras pessoas) serão atribuídas a ele (CAPEZ, 2017, p. 218).

2.4 Elementos do dolo

De acordo com Mirabete e Fabbrini (2016, p.127), para que o dolo esteja configurado, necessário o preenchimento dos seguintes elementos:

1º - Cognitivo (ou intelectual): É a consciência do agente na realização da referida conduta, do resultado e do nexa causal entre eles;

2º - Volitivo: Corresponde à vontade de realizar a referida conduta e produzir o resultado.

Mirabete e Fabbrini (2016, p. 126-127) definem a vontade da seguinte forma:

Nessa concepção, a vontade é o componente subjetivo da conduta, faz parte dela e dela é inseparável. Se A mata B, não se pode dizer de imediato que praticou um fato típico (homicídio), embora essa descrição esteja no art. 121 do CP (“matar alguém”). Isto porque o simples fato de causar o resultado morte não basta para preencher o tipo penal objetivo. É indispensável que se indague do conteúdo da vontade do autor do fato, ou seja, o fim que estava contido na ação, já que a ação não pode ser compreendida sem que se considere a vontade do agente. Toda ação consciente é dirigida pela consciência

do que se quer e pela decisão de querer realizá-la, ou seja, pela vontade. A vontade é querer alguma coisa e o dolo é a vontade dirigida à realização do tipo penal.

2.5 Espécies de dolo

De acordo com os autores Estefam e Gonçalves (2018, p.328-329) existem diversas espécies de dolo:

1º - Dolo direto ou imediato: Ocorre quando o sujeito quer produzir determinado resultado, como a morte de seu desafeto no crime de homicídio, por exemplo. É subdividido em dolo de primeiro grau e dolo de segundo grau: O dolo de primeiro grau é o objetivo perseguido pelo sujeito, enquanto que o dolo de segundo grau remete aos “meios escolhidos para a consecução desse fim e as consequências secundárias inerentemente ligadas aos meios escolhidos” (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018, p.328). Os autores dão o seguinte exemplo:

Se o agente, intentando matar um gêmeo siamês, efetua contra ele um disparo de arma de fogo letal e, como consequência secundária inerentemente ligada aos meios e ao fim pretendido, leva à morte o irmão, responde por dois homicídios a título de dolo direto (de primeiro grau em relação ao seu desafeto e de segundo grau no tocante ao seu irmão) (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018, p. 328).

Destaca-se que não se pode confundir o dolo direto de segundo grau com o dolo eventual. No primeiro caso, as consequências secundárias são ligadas aos meios escolhidos, enquanto que no dolo eventual, o resultado não é ligado ao meio escolhido. Ou seja, trata-se de um evento que pode ou não ocorrer (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018, p.328).

2º - Dolo indireto ou mediato: Nesse caso, conforme ressaltado por Mirabete e Fabbrini (2016, p. 130-131) o teor do dolo não é definido, como no dolo direto. É subdividido em dolo eventual (o agente não quer produzir o resultado, mas assume o risco de fazê-lo ao praticar determinada conduta) e alternativo (o agente quer produzir, dentre um ou outro resultado, qualquer deles).

Estefam e Gonçalves (2018, p. 329) ressaltam o entendimento de parte da doutrina de que o dolo indireto eventual diverge do dolo direto quanto à existência de tentativa, uma vez que não é possível falar “em dolo eventual no crime tentado, já

que esta figura pressupõe a “vontade” de produzir o resultado, elemento ausente no dolo eventual”.

Não obstante, no art. 18, I, do Código Penal, o dolo direto e dolo eventual estão equiparados, sendo que, ao tratar de forma tentada em seu art. 14, II, o Código Penal não faz diferenciação explícita quanto à sua aplicação.

3º - Dolo de dano: De acordo com Estefam e Gonçalves (2018, p. 329), o dolo de dano acontece quando o agente realiza a conduta com o objetivo de lesar um determinado bem jurídico tutelado, como furtar (art. 155, CP).

4º - Dolo de perigo: Já no dolo de perigo, o agente não tem intenção de lesar o bem jurídico tutelado, mas somente de expô-lo a perigo, como expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente (tipificado pelo art. 132 do CP). Sobre este assunto, Estefam e Gonçalves (2018, p. 329) determinam que:

Existem crimes em que se mostra fundamental a análise do dolo, se de dano ou de perigo, para efeito de enquadrar corretamente a conduta e responsabilizar o indivíduo. Veja-se o caso do art. 130 do CP, que incrimina o ato de quem, sendo portador de doença venérea, realiza contato sexual capaz de transmiti-la. Se o agente pratica a conduta visando tão somente o prazer sexual (dolo de perigo), incorre no caput, em que a pena é de detenção, de três meses a um ano. Se, por outro lado, objetiva transmitir a moléstia (dolo de dano), responde pela forma qualificada prevista no § 1º (pena de reclusão, de um a quatro anos).

Em contrapartida, para Mirabete e Fabbrini (2016, p. 131), o dolo de dano e dolo de perigo são espécies basicamente idênticas, uma vez que o dolo ocorre quando o agente quer ou consente na realização do resultado. Sendo assim, não importa que esse tipo seja de dano ou de perigo.

5º - Dolo Natural ou Neutro (posição majoritária): Estefam e Gonçalves (2018, p. 329) determinam que o dolo natural ou neutro é o dolo que possui dois elementos: A consciência e a vontade.

De acordo com Capez (2017, p. 220) é o “dolo concebido como um elemento puramente psicológico, desprovido de qualquer juízo de valor. Trata-se de um simples querer, que independe do objeto da vontade ser lícito ou ilícito, certo ou errado”. Sendo assim, para o autor, qualquer vontade – seja de beber água, estudar ou praticar um crime - é considerada dolo, não exigindo qualquer exame opinativo ou de valor.

6º - Dolo híbrido ou Normativo (teoria clássica): Comparado ao dolo natural, no dolo híbrido é acrescentado mais um elemento, sendo agora necessário que, além da consciência e da vontade, o sujeito tenha consciência da ilicitude praticada. Ou seja, não basta que o agente deseje produzir a conduta, também é necessário que o agente tenha ciência de que a referida conduta é ilícita, injusta e errada, conforme dito por Capez (2017, p. 220).

“O dolo normativo, portanto, não é um simples querer, mas um querer algo ilícito. Deixa de ser um elemento puramente psicológico (um simples querer), para ser um fenômeno normativo, que exige juízo de valoração (um querer algo errado)” (CAPEZ, 2017, p. 221).

7º - Dolo genérico: De acordo com Capez (2017, p.223) é a mera vontade de realizar os elementos do tipo penal (vontade de matar, por exemplo), sem um fim específico;

8º - Dolo específico: Capez (2017, p. 223) ressalta que, ao contrário do dolo genérico, aqui há a vontade de realizar os elementos do tipo penal com uma finalidade específica. No crime de extorsão mediante sequestro (art. 159 do CP), por exemplo, o dolo genérico está na vontade de privar a liberdade de locomoção da vítima. Já o dolo específico está na intenção de obter alguma vantagem.

Estefam e Gonçalves (2018, p. 330) destacam que as expressões “dolo genérico” e “dolo específico” estão desatualizadas, uma vez que o dolo refere-se apenas a vontade de realizar os elementos do tipo, enquanto que “a intenção especial a que se dirige a conduta do sujeito (...) configura elemento subjetivo específico do tipo”.

9º - Dolo geral ou “*dolus generalis*”: Ocorre quando o sujeito pratica uma conduta visando alcançar determinado resultado e, após julgar erroneamente tê-lo atingido, realiza nova conduta que, esta sim, vem a ocasionar o resultado pretendido, conforme Estefam e Gonçalves (2018, p. 330).

Os autores dão o exemplo do agente que, para matar seu desafeto, o golpeia fortemente, fazendo-o desmaiar. O agente julga, equivocadamente, que seu desafeto faleceu e o atira ao mar, na suposição de já tê-lo eliminado, causando-lhe a morte por afogamento.

Embora alguns doutrinadores entendam que seria uma tentativa de homicídio em concurso material com homicídio culposo, “prevalece o entendimento de que o dolo do agente, exteriorizado no início de sua ação, generaliza-se por todo o

contexto fático, fazendo com que ele responda por um único crime de homicídio doloso consumado” (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018, p.330).

Os autores Estefam e Gonçalves (2018, p. 330) ressaltam ainda, que não se pode confundir o dolo geral com a figura do erro sobre nexos causal ou da consumação antecipada:

No erro sobre o nexo causal, realiza-se uma só conduta pretendendo o resultado, o qual é alcançado em virtude de um processo causal diverso daquele imaginado. Exemplo: uma pessoa joga seu inimigo de uma ponte sobre um rio (conduta), pretendendo matá-lo (resultado) por afogamento (nexo de causalidade esperado), mas a morte ocorre porque, durante a queda, o ofendido choca sua cabeça contra os alicerces da ponte (nexo de causalidade diverso do imaginado). A diferença fundamental entre o dolo geral e o erro sobre o nexo de causalidade reside no fato de que naquele há duas condutas, enquanto neste há somente uma. A consumação antecipada é, pode-se dizer, o oposto do “*dolus generalis*”, porquanto se refere a situações em que o agente produz antecipadamente o resultado esperado, sem se dar conta disso. Exemplo: uma enfermeira ministra sonífero em elevada dose para sedar um paciente e, após envenená-lo mortalmente; apura-se, posteriormente, que o óbito foi em decorrência da dose excessiva do sedativo, e não da peçonha ministrada “*a posteriori*”. Nesse caso, responderá por homicídio doloso.

2.6 Dolo no Código Penal

Reza o art. 18, I, do CP:

Art. 18 - Diz-se o crime:

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

Mirabete e Fabbrini (2016, p. 128-129) destacam que o “resultado”, no caso em questão, é a lesão ou perigo de lesão a um bem jurídico tutelado.

Os autores também analisam que, a primeira parte do referido dispositivo trata do agente que realiza a conduta visando obter o resultado, ou seja, é o denominado “dolo direto”.

Já a segunda parte do dispositivo (“assumiu o risco de produzi-lo”), refere-se ao dolo eventual. Nesta hipótese, o propósito do agente não é obter o resultado danoso, mas sim algo diverso. Contudo, prevendo que o evento possa ocorrer,

assume o risco de produzi-lo. Os autores dão o exemplo do médico que ministra um determinado medicamento apenas pra testá-lo, mesmo sabendo que pode conduzir à morte do paciente.

Outro modelo de dolo eventual é quando o agente que, na dúvida a respeito de um dos elementos do tipo, se arrisca em consolidá-lo. É o caso do agente que, na ignorância, dúvida ou incerteza quanto à idade da vítima (que é menor de 14 anos), mantém com ela conjunção carnal, tendo cometido estupro de vulnerável (art. 217 – A, CP), conforme Mirabete e Fabbrini (2016, p. 129). Contudo, em alguns tipos penais específicos, a certeza a respeito do elemento do tipo é indispensável, não tendo que se falar em dolo eventual. No crime de receptação, tipificado pelo art. 180 do CP, por exemplo, é necessário que o agente tenha ciência que a coisa é produto de crime.

Em nosso ordenamento jurídico, no tocante ao dolo eventual, prevalece a teoria do assentimento. Por fim, os autores Mirabete e Fabbrini (2016, p. 129) afirmam que “justifica-se a equiparação do dolo direito ao dolo eventual na legislação penal porque arriscar-se conscientemente a produzir um resultado vale tanto quanto querê-lo”.

2.7 Dolo e pena

Conforme Mirabete e Fabbrini (2016, p. 131), a dosagem da pena aplicada não é alterada conforme a espécie de dolo. Dessa forma, no caso de crime de homicídio simples, tipificado pelo art. 121, “caput”, do CP, a pena imposta é a prevista no referido artigo, independente de o agente ter atuado com dolo direto ou com dolo eventual.

Não obstante, os autores ressaltam que na aplicação da pena, o juiz poderá considerar a espécie de dolo. Diz-se “poderá” porque na lei vigente, apenas há referência à culpabilidade como uma das circunstâncias judiciais destinadas a orientar o julgador, diferentemente da lei anterior, que também apontava a intensidade do dolo como uma das circunstâncias.

2.8 Dolo nos crimes comissivos por omissão

De acordo com Capez (2017, p. 224-225):

Não há crime comissivo por omissão sem que exista o especial dever jurídico de impedir o dano ou o perigo ao bem jurídico tutelado, e nos delitos comissivos por omissão dolosa é também indispensável haja a vontade de omitir a ação devida, ou, em outras palavras, os pressupostos de fato que configuram a situação de garante do agente devem ser abrangidas pelo dolo, e o sujeito ativo precisa ter a consciência de que está naquela posição.

2.9 Tipo subjetivo

Para Mirabete e Fabbrini (2016, p. 131), os tipos penais comuns exigem que o agente tenha vontade de realizar determinada conduta típica ou que concorde que determinada conduta se realize. Sendo assim, esses tipos penais são constituídos apenas por elementos objetivos, uma vez que o agente somente necessita ter conhecimento dos elementos objetivos, como o verbo, sujeito passivo, etc.

Contudo, os tipos penais constituídos também por elementos normativos são mais complexos de analisar em comparação aos tipos penais comuns. Explica-se: Nos tipos penais constituídos por elementos normativos, exige-se que o agente também tenha ciência dos referidos elementos normativos.

Sendo assim, analisar se o agente teve esse conhecimento na ocasião da conduta é mais dificultoso, uma vez que, conforme Puig (1990, p. 258-259) “esse conhecimento é uma valoração não propriamente jurídica, mas paralela ao profano, ou seja, do não especialista, e que se leva em conta inclusive o nível social do autor para seu reconhecimento no caso concreto” (apud MIRABETE; FABBRINI, 2016, p. 129).

Ademais, existem outros tipos penais de valoração ainda mais complexa, como por exemplo, o crime tipificado pelo art. 216-A, do CP (Assédio Sexual). Para que o crime de assédio sexual ocorra, é exigido que o intuito do agente seja o de obter favorecimento sexual. Ou seja, além do conhecimento por parte do agente dos

elementos objetivos e normativos, exigem-se esses elementos subjetivos no agente para que haja identidade entre a conduta do agente e o tipo penal.

Dessa linha de raciocínio, surge uma disparidade:

A carga subjetiva é denominada de tipo subjetivo e se esgota apenas no dolo quando o tipo penal contém apenas elementos objetivos e normativos, mas, naqueles em que existem elementos subjetivos, deve abranger estes. Por isso, pode-se dizer que o tipo subjetivo é o dolo e eventualmente o dolo e outros elementos subjetivos inscritos ou implícitos no tipo penal abstrato (MIRABETE; FABBRINI, 2016, p. 129-130).

2.10 Elementos subjetivos do tipo

Os elementos subjetivos do tipo são divididos em várias espécies, delineadas por Mirabete e Fabbrini (2016, p. 130) da seguinte forma:

1ª – É a finalidade final do agente, ou seja, o objetivo que o agente deseja atingir com a prática de determinada conduta. No crime de exposição ou abandono de recém-nascido, tipificado pelo art. 134 do CP, por exemplo, a finalidade final do agente é ocultar desonra própria. De acordo com os autores, na doutrina tradicional, o dolo genérico refere-se à vontade de praticar o núcleo do tipo, enquanto que o dolo específico seria essa finalidade especial;

2ª – É a tendência especial da conduta praticada. Essa espécie é típica de determinados crimes sexuais: Por exemplo, no crime de violação sexual mediante fraude, tipificado pelo art. 215 do CP, o ginecologista que utiliza do pretexto de examinar a vítima para, com os toques, satisfazer sua própria lascívia, só terá cometido o referido crime ao se analisar a tendência especial de sua conduta. Caso contrário, não passará de um simples exame ginecológico;

3ª – É o estado de consciência do agente a respeito de certa circunstância inscrita em determinados tipos penais. Por exemplo, o crime de denúncia caluniosa, tipificado pelo art. 339 do CP, só ocorrerá se o agente imputar à vítima crime que o sabe ser inocente;

4ª – Por fim, é o momento especial de ânimo do agente. Nessa linha, só haverá homicídio qualificado por meio “cruel” (art. 121, §2º, III, do CP) se o agente agir com crueldade.

2.11 Elementos subjetivos nas contravenções

Reza o art. 3º da Lei das Contravenções Penais:

Art. 3º - Para a existência da contravenção, basta a ação ou omissão voluntária. Deve-se, todavia, ter em conta o dolo ou a culpa, se a lei faz depender, de um ou de outra, qualquer efeito jurídico.

De acordo com Mirabete e Fabbrini (2016, p. 131-132) em conformidade com a definição de dolo dada pelo Código Penal, a LCP dispensa, em regra, a vontade de causar o resultado ou de assumir o risco de produzi-lo, bastando a vontade de praticar a conduta pelo agente. Não obstante:

(...) a vontade do dolo não está necessariamente em querer o resultado, mas apenas em ser dirigida a ele, razão pela qual se entende que não há distinção entre o tipo subjetivo do crime e o da contravenção. Em ambas se exige o dolo natural consistente na vontade de realização do tipo, colocando-se o agente consciente e deliberadamente em situação ilícita (MIRABETE; FABBRINI, 2016, p. 129-132).

Os autores ressaltam que a exceção a que se refere a LCP quanto ao dolo é concernente a outros elementos subjetivos, como no crime tipificado pelo art. 65 da LCP (“Molestar alguém ou perturbar-lhe a tranquilidade, por acinte ou por motivo reprovável”). Com efeito, as expressões “por acinte” ou “motivo reprovável”, constituem momento especial do ânimo do agente ao praticar determinada conduta, uma das formas de elementos subjetivos da ilicitude.

3 DA CULPA

3.1 Conceito de culpa

A Culpa está prevista no artigo 18, II, do Código Penal, *in verbis*:

Diz-se o crime: (...) Culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Sendo assim, a culpa é baseada na falta de cuidado do agente ao praticar alguma conduta que produziu um resultado tipificado indesejado, mas que era previsível que ocorresse.

Destaca-se que, na legislação brasileira, a pena para o crime doloso é maior que a pena para o crime culposo. Em determinados casos, como no CTB – que será destrinchado com maior afinco posteriormente – só existe previsão para delitos na modalidade culposa. Portanto, é de extrema importância saber diferenciar tais institutos.

Mirabete e Fabbrini (2016, p. 132) destacam que o legislador não se preocupou em trazer um conceito perfeito do crime culposo. Com efeito, a lei está delimitada a prever as modalidades da culpa - imprudência, negligência ou imperícia - sendo certo que os artigos do Código Penal que tratam sobre crimes culposos são, em geral, abertos, não descrevendo em que se baseia o comportamento culposo, mas limitando-se a dizer que, se o crime for culposo, a pena terá uma determinada quantidade de tempo.

Capez (2010, p. 230) justifica a referida lacuna da seguinte forma:

(...) Isso se deve ao fato da absoluta impossibilidade de o legislador antever todas as formas de realização culposa, pois seria mesmo impossível, por exemplo, tentar elencar todas as maneiras de se matar alguém culposamente. É inimaginável de quantos modos diferentes a culpa pode apresentar-se na produção do resultado morte (atropelar por excesso de velocidade, disparar inadvertidamente arma carregada, ultrapassar em local proibido, deixar criança brincar com fio elétrico, etc.). Por essa razão, sabedor dessa impossibilidade, o legislador limita-se a prever genericamente a ocorrência da culpa, sem defini-la. Com isso, para a adequação típica será necessário mais do que simples correspondência entre

conduta e descrição típica. Torna-se imprescindível que se proceda a um juízo de valor sobre a conduta do agente no caso concreto, comparando-a com a que um homem de prudência média teria na mesma situação.

Conforme Mirabete e Fabbrini (2016, p. 132) a culpa, portanto, é uma ação ou omissão realizada de forma voluntária pelo agente “que produz resultado antijurídico não querido, mas previsível, e excepcionalmente previsto, que podia, com a devida atenção, ser evitado”.

Sendo assim, o agente tinha ciência de que iria realizar algo perigoso, que poderia produzir um resultado ilícito. Contudo, o agente acredita que pode impedir tal resultado e não adota as medidas necessárias de cuidado.

Nucci (2014, p.187) define a natureza jurídica da culpa como sendo um elemento psicológico-normativo:

Psicológico, porque é elemento subjetivo do delito, implicando na ligação do resultado lesivo ao querer interno do agente através da previsibilidade. Normativo, porque é formulado um juízo de valor acerca da relação estabelecida entre o querer do agente e o resultado produzido, verificando o magistrado se houve uma norma a cumprir, que deixou de ser seguida.

Ademais, conforme dito por Capez (2017, p. 225):

Culpa é o elemento normativo da conduta. A culpa é assim chamada porque sua verificação necessita de um prévio juízo de valor, sem o qual não se sabe se ela está ou não presente (...). Torna-se imprescindível que se proceda a um juízo de valor sobre a conduta do agente no caso concreto, comparando-a com a que um homem de prudência média teria na mesma situação. A culpa decorre, portanto, da comparação que se faz entre o comportamento realizado pelo sujeito no plano concreto e aquele que uma pessoa de prudência normal, mediana, teria naquelas mesmas circunstâncias.

Por fim, ressalta-se que o crime culposo não estará caracterizado apenas porque o agente não tinha a intenção de que o resultado ilícito ocorresse.

É necessário que o agente tenha agido com negligência, imprudência ou imperícia, sendo que tais institutos serão aprofundados a seguir.

3.2 Modalidades da culpa

Conforme já mencionado, existem três modalidades de culpa, que estão indicadas de forma expressa no art. 18, II do Código Penal: A imprudência, negligência, e imperícia. Essas são as três formas pelas quais o agente pode manifestar a falta de cuidado. A seguir, explanaremos sobre cada uma delas.

3.2.1 Imprudência

Trata-se de uma forma ativa de culpa, “que se dá com a quebra de regras de conduta ensinadas pela experiência”, conforme Estefam e Gonçalves (2018, p. 332-333). Ela ocorre quando o agente age de forma precipitada, descuidada, imponderada, inconsiderada, insensata, ou seja, o agente não atua com a devida cautela que o homem médio teria. De acordo com Capez (2017, p. 228):

É a culpa de quem age, ou seja, aquela que surge durante a realização de um fato sem o cuidado necessário. Pode ser definitiva como a ação descuidada. Implica sempre um comportamento positivo (...). Uma característica fundamental da imprudência é a de que nela a culpa se desenvolve paralelamente à ação. Desse modo, enquanto o agente pratica a conduta comissiva, vai ocorrendo simultaneamente a imprudência. Exemplos: ultrapassagem proibida, excesso de velocidade, trafegar na contramão, manejar arma carregada, etc. Em todos esses casos, a culpa ocorre no mesmo instante em que se desenvolve a ação.

Sendo assim, conforme exemplificado pelos autores Mirabete e Fabbrini (2016, p. 137), se o indivíduo “A” deixa seu revólver cair da bolsa sem querer, e ao bater no chão, ocorre o disparo acidental e atinge o indivíduo “B”, provocando sua morte, o indivíduo “A” não desejou e nem assumiu o risco de matar “B”, mas agiu com imprudência, pois o homem médio não andaria com uma arma destravada em uma bolsa.

Ou ainda, se o indivíduo “A” resolve caçar em um local conhecido por haver excursões, e desfere um disparo que atinge acidentalmente o indivíduo “B”, não houve a intenção de atingi-lo, mas “A” tomou uma decisão que o homem médio

prudente não tomaria. Dessa forma, em ambos os exemplos está caracterizada a imprudência.

3.2.2 Negligência

De acordo com Estefam e Gonçalves (2018, p. 333), diferentemente da imprudência, que ocorre como uma forma ativa de culpa, a negligência é a forma passiva de culpa, ou seja, é quando o agente se porta de forma omissiva, ao se descuidar em uma determinada circunstância que exigia sua atenção. O agente, que deveria tomar cuidado para que uma situação tipificada não acontecesse, em uma ocasião que poderia ter as cautelas necessárias, não presta a devida atenção, e a deixa acontecer.

Com efeito, “a omissão da cautela ocorre antes do resultado, que é sempre posterior” (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018, p. 333). Sendo assim, o sujeito se porta sem a devida cautela antes do resultado, assumindo uma atitude inerte, indiferente, preguiçosa, justamente quando o dever de cuidado exige o contrário.

É a culpa na sua forma omissiva. Consiste em deixar alguém de tomar o cuidado devido antes de começar a agir. Ao contrário da imprudência, que ocorre durante a ação, a negligência dá-se sempre antes do início da conduta. Implica, pois, a abstenção de um comportamento que era devido. O negligente deixa de tomar, antes de agir, as cautelas que deveria. (...) Exemplos: deixar de reparar os pneus e verificar os freios antes de viajar, não sinalizar devidamente perigoso cruzamento (...) (CAPEZ, 2010, p. 233).

Estefam e Gonçalves (2018, p. 333) apontam como exemplo o caso da mãe que não guarda um veneno perigoso, deixando-o ao alcance de seu filho pequeno e, com isso, possibilitando que ele posteriormente, o ingira e morra; ou da mãe que vai atender ao telefone enquanto dá banho em seu bebê, ocasionando a morte do bebê por afogamento. Em ambas as ocasiões, ela não quis e nem assumiu o risco de matar seu filho, mas não tomou conta o suficiente para evitar sua morte.

3.2.3 Imperícia

Imperícia ocorre quando o sujeito, que deveria dominar uma determinada técnica ou ter determinada aptidão ou habilidade para o exercício de arte ou

profissão, não o faz. Nessa modalidade, a prática do ato pelo agente pode ser ativa ou passiva, omissiva ou comissiva (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018, p.333).

O agente, portanto, é incapaz para determinada tarefa, por inexperiência ou por “falta de conhecimentos técnicos no exercício de arte ou profissão, não tomando o agente em consideração o que sabe ou deve saber” (MIRABETE; FABBRINI, 2016, p. 126).

De acordo com Nucci (2014, p. 191):

Imperícia é a imprudência no campo técnico, pressupondo uma arte, um ofício ou uma profissão. (...) Existe uma tradição jurídica de milênios, que identifica culpa com falta de sabedoria, prática, experiência ou habilidade em determinada arte ou profissão. (...) Na realidade, está em jogo uma questão de confiança: aquela gerada nas pessoas de que o profissional, ou quem se supõe seja idôneo para determinada atividade, detenha todos os conhecimentos necessários para o desempenho que a sua atuação requer.

Estefam e Gonçalves (2018, p. 333) dão como exemplo o caso do engenheiro que planejou uma moradia sem alicerces suficientes e provoca a morte do morador.

Capez (2017, p. 228), por sua vez, aponta o caso do atirador de elite que acerta a vítima ao invés do criminoso; do médico que deixa de tomar as cautelas devidas de anestesia em uma sala de cirurgia, provocando a morte de seu paciente, etc.

Em todos os casos, depois de anos estudando ou treinando, os sujeitos deveriam ser capazes de realizar suas atividades corretamente. Se não o sabem, são imperitos.

Ademais, “se além da demonstração da falta de habilidade, for ignorada pelo agente regra técnica específica de sua profissão, haverá ainda aumento da pena, sendo essa modalidade de imperícia ainda mais grave.” (CAPEZ, 2017, p. 229).

Por fim, Fabbrini e Mirabete (2016, p. 137) ressaltam que para a imperícia ser caracterizada é necessário que o sujeito esteja habilitado legalmente para a determinada arte ou profissão. Por exemplo, o motorista amador tem conhecimento técnico no exercício de arte, enquanto que o motorista profissional tem conhecimento técnico no exercício de uma profissão.

Sendo assim, se houver ausência de habilidade para o desempenho da atividade fora da profissão, ou seja, se a suposta imperícia advier de um indivíduo que não exerce a determinada arte ou profissão, o indivíduo não terá cometido

imperícia, “mas imprudência ou negligência, conforme o caso. São imprudentes o motorista não habilitado legalmente que não sabe dirigir, o curandeiro que pratica intervenção cirúrgica, etc.” (MIRABETE; FABBRINI, 2016, p. 137).

3.2.4 Coexistência das modalidades de culpa

Como a separação entre a imprudência, negligência e imperícia é muito tênue, a lei não faz diferenciação entre essas três formas de agir, enquadrando todas elas como modalidades de culpa.

Ademais, “além de serem imprecisos os limites que distinguem essas modalidades de culpa, podem elas coexistir no mesmo fato” (FABBRINI; MIRABETE, 2016, p. 137).

Por exemplo, conforme ressaltado por Mirabete e Fabbrini (2016, p.137), pode haver imprudência e negligência no mesmo fato, quando o agente não troca os pneus gastos do seu carro e dirige acima do limite de velocidade; pode haver negligência e imperícia no mesmo fato, quando o profissional - que é incompetente para a referida atividade - age sem as devidas providências. Por outro lado, haverá imperícia e imprudência no mesmo fato quando o motorista recém-habilitado dirige em velocidade incompatível com o local.

4 DO TRÂNSITO

4.1 Conceito

Conforme art. 1º, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro, “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Ainda no CTB, em seu Anexo I, o termo trânsito recebe a definição de “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”.

Com efeito, trata-se de uma regulamentação de suma importância, uma vez que todas as atividades humanas no nosso cotidiano dependem, direta ou indiretamente, do deslocamento: seja para o trabalho, viagem, estudo, casos de emergências, segurança, lazer ou até mesmo para pedir que um produto ou comida seja entregue em uma residência, é necessário que esse item venha através do deslocamento, ou seja, pelo trânsito.

O referido artigo do CTB é muito bem destrinchado pelo doutrinador Arnaldo Rizzardo (2000, p. 35), ao afirmar que todo aquele que se locomove em nosso país, seja caminhando, por meio de veículos ou animais, deve observar as determinações instituídas pelo Código de Trânsito Brasileiro. “Não interessam o tipo de via e a forma de utilização. A movimentação constitui o trânsito, independentemente da qualificação do local destinado ao deslocamento, e até por mais remotos, íngremes e afastados que sejam os pontos onde se dê a utilização.”

Dessa forma, estão inclusos motoristas, caminhoneiros, ciclistas, motociclistas, e até mesmo os pedestres, conforme destacado pelo supracitado autor:

(...) Se o tratamento legal é mais severo quanto aos condutores, e dirige-se essencialmente ao delineamento de comportamentos que lhe são exigidos, não resta dúvida de que, em muitos pontos, disciplina também as obrigações dos pedestres, como quando se refere aos cuidados que devem ter ao atravessar as pistas, nos locais para tanto reservados. Existem legislações que cominam punições aos infratores de tais normas, no que se omitiu o vigente diploma. Parece, efetivamente, difícil colocar em prática um sistema de punições aos pedestres, por desrespeitarem sinalizações, e mesmo provocarem acidentes pela conduta culposa. No entanto, se na órbita administrativa há total ausência de sanções, e mesmo na esfera penal quanto às tipicidades especiais trazidas pelo Código,

não se pode afastar o procedimento penal comum por delito culposo se lesões ou até a morte advierem de um acidente causado pela conduta imprudente de um pedestre. Atravessando ele subitamente a pista, com o que provoca uma manobra tendente a evitar o atropelamento que leva a um acidente, com consequências físicas e patrimoniais, não resta dúvida quanto à responsabilização na esfera penal e civil. (RIZZARDO, 2000, p. 35)

Ainda no estudo do conceito trazido pelo artigo 1º, §1º do CTB, no tocante à utilização das vias por pessoas isoladas ou em grupos, o autor explica que aquele sujeito que trafega sozinho em uma pista ou em uma estrada que não tem movimentação, não está livre das obrigações. Dessa forma, esse sujeito não terá a opção de desrespeitar a sinalização (seguindo na contramão da pista vazia, por exemplo). A infração cometida por ele tem natureza formal, e consuma-se independente do resultado obtido.

O autor, por fim, ressalta que o conceito de trânsito não está limitado à “circulação em si, uma vez que também abrange o corpo administrativo que cuida e trata da movimentação ou circulação dos veículos, ou o conjunto de ações e normas dirigidas para a administração dos veículos enquanto se encontram nas vias” (RIZZARDO, 2000, p. 36).

4.2 Histórico e evolução do trânsito

Ao longo da história do homem, diversos meios de transporte foram inventados para atender sua necessidade de mais facilidade e rapidez em seu deslocamento, aproximando pessoas e locais, ao passo que os caminhos e faixas de terra, destinadas aos deslocamentos dos seres vivos, foram melhor desenvolvidos com o início do transporte (através de animais e carroças).

No início, as estradas eram rudimentares e eram mais utilizadas para o deslocamento de tropas, rebanhos e cargas. Com a invenção do automóvel, a partir da segunda metade do século XIX, e sua propagação com a primeira Grande Guerra Mundial, é que as ruas e estradas foram expandidas para se adequarem ao tráfego dos veículos (RIZZARDO, 2000, p. 39).

Do referido período até a atualidade, o número de automóveis trafegando nas vias públicas vem crescendo de forma alarmante. Para melhor ilustração, segue

comparação das estatísticas realizadas pelo DETRAN, que demonstram que no curto lapso temporal de 2008 a 2018, a frota de veículos no Estado de São Paulo quase dobrou:

ANO	Ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo e quadriciclo	Micro-ônibus, camioneta, caminhonete e utilitário	Automóvel	Ônibus	Caminhão	Reboque e semirreboque	Caminhão-trator, trator de rodas, trator de esteiras, trator misto, chassi ou plataforma, sidecar, motor-casa, etc.	TOTAL
2008	3.459.373	1.718.354	12.456.911	122.990	658.805	324.527	116.976	18.857.936
2018	5.784.133	3.598.779	18.920.007	166.231	881.926	605.423	124.544	30.081.043

FONTE: DETRAN

Sendo assim, em razão do crescente número de automóveis trafegando nas vias públicas, e com o aumento de pessoas dividindo o mesmo espaço de circulação, o trânsito tornou-se cada vez mais perigoso. Por conta disso, tornou-se necessária a criação de um dispositivo que regulamentasse o trânsito.

4.3 Evolução da legislação do trânsito brasileiro

A chegada de veículos automotores ao Brasil tornou necessária a criação de regras de circulação para proteger pedestres e motoristas, tornando o trânsito mais seguro. Alguns anos depois, foi criado o Decreto nº 8.324, de 27 de Outubro de 1910, assinado pelo então presidente Nilo Peçanha, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis (MACHADO, 2010).

Posteriormente, o Decreto Legislativo nº 4.460, de 11 de Janeiro de 1922 disciplinou sobre a construção de estradas, obteve a circulação dos chamados “carros de boi, cuidou da carga e largura máxima dos veículos, além de usar pela primeira vez, a expressão mata-burros, que significava uma ponte destinada a impedir a passagem de animais sem embarçar o tráfego de automóveis” (FRANZ; SEBERINO, 2012, p. 18).

“Ao tempo do governo de Washington Luiz Pereira de Souza, para quem governar era construir estradas, incrementou-se o sistema viário, ampliando-se a regulamentação do assunto com o Decreto Legislativo nº 5.141/1927” (RIZZARDO, 2000, p. 32). Tal decreto mencionou pela primeira vez os “autocaminhões” e criou o Fundo Especial para a Construção e Conservação de estradas de rodagem federais, de acordo com Franz e Seberino (2012, p. 18).

Conforme Franz e Seberino (2012, p. 18), a primeira norma na forma de estatuto veio com o Decreto nº 18.323, de 24 de Julho de 1928, composto de 93 artigos, disciplinando assuntos específicos do trânsito, como a circulação internacional de automóveis no território brasileiro, a sinalização, a segurança e a polícia nas estradas. De acordo com Machado (2010):

O Decreto regulamentou no País pontos definidos pela Convenção de Paris, da qual o Brasil foi signatário. Nessa época foi determinado o lado de circulação dos veículos e a instalação de placas com números para identificá-los - e as ruas ganharam sinalização. A legislação também previa a "polícia das estradas", embrião da atual Polícia Rodoviária.

Através do Decreto-lei nº 2.994, de 28 de Janeiro de 1941 é que surgiu o primeiro diploma como código propriamente dito, logo substituído pelo Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de Setembro de 1941 que lhe “deu nova redação criando o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos Estados” (FRANZ; SEBERINO, 2012, p. 18). Esse decreto teve vigência por mais de 20 anos e foi revogado pelo advento da Lei nº 5.108, de 21 de Setembro de 1966.

Conforme Machado (2010) no Código de 1966 já estavam presentes a obrigatoriedade do cinto de segurança e as faixas de pedestres. Tal lei vigorou por 31 anos até a aprovação do atual CTB (Código de Trânsito Brasileiro), Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997.

Hoje, a legislação que regulamenta o trânsito no Brasil é composta de: Constituição Federal; Código de Trânsito Brasileiro (CTB); Convenção de Viena; Acordo do Mercosul; Resoluções e Deliberações do Contran; Portarias do Denatran; Leis, Decretos e Portarias Estaduais; Leis, Decretos e Portarias Municipais.

5 DOS CRIMES DE TRÂNSITO EM ESPÉCIE

Comentando sobre os delitos do automóvel, Néelson Hungria (1980, p. 193) considera:

O tráfego de veículos automotores fez-se, na atualidade, uma causa cotidiana e alarmante de eventos lesivos contra a pessoa. A vida intensa criou a necessidade de vencer as distâncias no mais breve tempo possível. A velocidade dos transportes é uma injunção do século. Na competição dos negócios e interesses, não há lugar para os lerdos. "Dormientibus non succurrit fortuna". O êxito é de quem chega primeiro. Já não se pode viver à câmara lenta, como no tempo do carro de bois ou do fiacre tirado por pilecas sonolentas. Hoje, o automóvel, devorador insaciável de distâncias incorporou-se tão visceralmente às utilidades práticas, que sua supressão seria como a parada da circulação sanguínea no corpo humano. Mas o automóvel, no vaivém das correrias, pede caro pelo seu serviço. Com a frequência dos funestos acidentes que provoca, quase se poderia dizer que ele passa matando, esmagando, estropiando. São assustadoras as estatísticas dos sinistros automobilísticos. O automóvel tornou-se um autêntico flagelo: mata mais que a peste branca ou a peste céltica. Vem daí que, em todos os países, tem sido promulgando uma legislação especialmente rigorosa, no sentido da prevenção e repressão dos crimes do automóvel. Urgia que a nossa legislação penal e administrativo-policial se orientasse no mesmo rumo. (apud CARDOSO, 1982, p. 13).

Capez e Gonçalves (1999, p. 42) destacam que a Constituição Federal assegura no caput de seu art. 5º, que todo cidadão tem direito à segurança. Já o CTB, em seu art. 1º, § 2º e art. 28, determina que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos, e que o motorista deve conduzir o veículo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Dessa forma, para garantir a maior segurança viária possível, o legislador decidiu coibir determinadas práticas ilícitas que colocam em risco a segurança no trânsito, ao tipificá-las e imputar uma pena aos agentes que cometerem tais delitos.

Esses delitos estão previstos na Seção II do Capítulo XIX do CTB, que trata dos crimes do trânsito em espécie, e serão discriminados a seguir.

Destaca-se que algumas práticas constantes nos crimes de trânsito se confundem com os crimes em geral, mas, por conta de sua especialidade, exigem um processo e punição diferentes.

5.1 Homicídio Culposo

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 (...).

A primeira figura penal que passa a ser regulada pelo CTB é o homicídio culposo, que é a eliminação da vida de um ser humano por outro ser humano que esteja na direção de um veículo automotivo, em razão de um fato gerado de forma culposa (ou seja, provocado por imprudência, negligência ou imperícia). Damásio E. de Jesus (1999, p. 71) faz a seguinte crítica ao conceito de “praticar homicídio”:

O conceito típico é criticável. Nunca houve maneira mais estranha de descrever delito. O verbo, que tecnicamente representa o núcleo do tipo, refletindo a ação ou a omissão, não menciona a conduta principal do autor. É “praticar”. Ora, o comportamento do autor no homicídio culposo, para fins de definição típica, não consiste em praticar homicídio culposo, e sim “matar alguém culposamente”. O verbo típico é “matar”, não “praticar”. O sujeito é punido não porque “praticou”, mas sim porque “matou alguém”. O autor é quem realiza a conduta contida no verbo do tipo, e não quem “pratica homicídio”. . (apud RIZZARDO, 2000, p. 776).

Destaca-se que o CTB trata apenas do homicídio culposo. Se tratar-se de um homicídio doloso (seja através do dolo direto ou eventual), o agente irá responder pelo crime do art. 121 do Código Penal, que dispõe em seu caput:

Art. 121. Matar alguém:
Pena - reclusão, de seis a vinte anos (...).

Ainda com relação ao art. 302, Capez e Gonçalves (1999, p. 26-27) destacam que, para sua tipificação, não basta que o homicídio culposo ocorra no trânsito. Com efeito, as regras do referido artigo somente são aplicáveis contra aquele que está no controle de um veículo automotor. Os doutrinadores dão como exemplo o caso do pedestre que, desrespeitando a sinalização, acaba sendo atropelado por um motociclista, que estava conduzindo a sua moto de forma correta. Caso o motociclista venha a cair e sofrer lesões corporais graves, o pedestre deverá ser responsabilizado criminalmente, uma vez que a imprudência foi sua.

No entanto, muito embora o fato tenha ocorrido no trânsito, o pedestre não deverá ser responsabilizado por um dos crimes do CTB, mas sim por um crime previsto na legislação comum, já que ele não estava na direção de veículo automotor. Por outro lado, se o autor da imprudência fosse o motociclista, então nesse caso o CTB poderia ser aplicado.

5.2 Lesão corporal culposa

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (...).

A próxima figura penal trazida pelo legislador é a lesão corporal culposa. Rizzardo (2000, p. 780) destaca que a intenção do legislador é punir o agente por ofender no acidente de trânsito de forma culposa a integridade (seja a integridade física ou fisiopsíquica) ou a saúde de outrem:

Não ocorrendo dano à normalidade funcional do corpo humano, quer do ponto de vista anatômico, quer no fisiológico ou mental, não se configura o delito em espécie, por mais grave que tenha sido o acidente, mesmo se ocorram sustos, desmaios e crises nervosas. Mas se tomada de convulsões a pessoa, se advier indisposição funcional ou disfunção prolongada dos órgãos internos do organismo, e mesmo as mais tênues escoriações, ou simples edemas, as equimoses, os ferimentos de pequena monta, a bursite serosanguinolenta, a forte dor sem aparência e que provoca indisposição ou desconforto durante algum período de tempo, constituem anormalidade fisiológica ou anatômica justificando a ação penal.

O autor ainda ressalta que, para que o tipo penal esteja previsto, necessário que o veículo em questão seja o automotor, excluindo os acidentes causados por bicicleta ou o tracionado por animal. Ademais, assim como no caso do homicídio culposo, necessário distinguir se o agente agiu com dolo ou culpa.

5.3 Omissão de socorro à vítima

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo

diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Outro tipo penal trazido pelo CTB é o da omissão de socorro à vítima do acidente por parte do condutor. De acordo com os autores Pinheiro, Ribeiro e Oliveira (2003, p. 120):

(...) A mínima desse tipo foi aumentada em seis vezes em relação à correspondente da omissão de socorro do art. 135 do Código Penal. No entanto, ela não se aplica nem aos casos de homicídios culposos e nem às lesões corporais culposas. Isto se deve ao fato de que a omissão de socorro é causa expressa de aumento de pena em ambos os delitos. A quem se aplica então o tipo autônomo? A única hipótese possível, descoberta em seminário promovido pela Escola do Ministério Público é a de um motorista – sem qualquer culpa – atropelar alguém e omitir-se a prestar socorro. Só nessa hipótese aplicar-se-ia o tipo do art. 304 do CP.

Dessa forma, se o condutor que omitiu socorro à vítima for o causador dos ferimentos ou da morte desta, ele não responderá pelo art. 304 do CTB, mas sim pelo art. 303 ou 302, respectivamente. Com efeito, sua omissão de socorro irá constituir uma causa especial de aumento de pena, prevista no art. 302, § 1º, III ou art. 303, § 1º do CTB. O tipo do art. 304 visa punir aquele motorista que não causou o acidente, mas ciente do acidente, se omite em assistir à vítima.

Conforme mencionado pelo autor Rizzardo (2000, p. 782), o Código Penal também tipifica o crime de omissão de socorro. A diferença é que no art. 135 do CP o campo de incidência da omissão de socorro é bem mais extenso, não ficando restrito ao abandono da vítima de acidente de trânsito ou a ausência de medidas ou providências junto à autoridade pública para o socorro da vítima. Na verdade, não se restringe nem a acidentes com veículos automotores, uma vez que o CP não menciona “veículo automotor”. Sendo assim, os condutores de bicicletas e de veículos tracionados por animais responderiam pelo art. 135 do CP, e não pelo art. 304 do CTB.

Ainda de acordo com o autor, o delito do CTB trata-se de um delito omissivo, já que a lei visa punir o agente que quer omitir assistência ao lesionado. Isso pode

ocorrer de diversas formas, como no caso do agente que foge ou se afasta do local do acidente, que se recusa em transportar a vítima no seu veículo, que demora em socorrer a vítima, ou, no caso de incapacidade pessoal para prestar o devido socorro, não solicita auxílio à autoridade pública.

Aqui, diferente do art. 135 do CP, exige-se a presença de dolo, não bastando a mera culpa. Conforme Heleno C. Fragoso (1981, p. 169-170, apud RIZZARDO 2000, p. 782-783), o elemento subjetivo é “a vontade de omitir assistência ao periclitante, devendo o agente ter consciência de que a vítima se encontra numa das hipóteses previstas pela lei. O erro quanto à situação ou condição perigosa da vítima exclui o dolo.”

Sendo assim, se o agente não agiu com dolo, ou seja, não tinha conhecimento dos ferimentos da vítima, não responderá por crime algum. Da mesma forma, não se configura o crime se o agente corre risco pessoal (o Código não exige sacrifício pessoal); se o veículo apresenta defeitos; se restou lesionado no acidente, conforme o autor.

Com relação ao parágrafo único do art. 304, Guilherme de Souza Nucci (1999, p. 40) o classifica como:

(...) exagerado e equivocado. Ao mencionar que o condutor responde pelo crime, mesmo que terceiros socorram à vítima, é preciso entender que o agente teve oportunidade de ajudar o ofendido e recusou-se a fazê-lo, obrigando que terceiros o substituíssem. Logicamente, se alguém surgiu para socorrer a vítima, com melhor aparato, não pode responder o condutor do veículo, sob pena de se cair do disparate de “disputar a posse da vítima”. (apud RIZZARDO 2000, p. 784).

5.4 Fuga do local do acidente

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

De acordo com o autor Rizzardo (2000, p. 784) diferentemente do artigo anterior, o art. 305 visa punir o causador do acidente que simplesmente abandona o local do acidente, não aguardando a realização das providências de identificação dos veículos, dos condutores por parte da autoridade de trânsito. Aqui, não se trata

de omissão de socorro ou não atendimento dos feridos, uma vez que o agente foge do local do acidente sem nem ao menos verificar se há mortos ou feridos.

Guilherme de Souza Nucci (1999, p. 41) coloca dúvidas sobre a constitucionalidade do dispositivo:

Trata-se de crime de duvidosa constitucionalidade, pois está sendo imposto ao agente o dever de se autoincriminar. Se o mesmo não se aplica aos delitos dolosos, com muito maior razão não se deveria exigir do condutor do veículo, em desprendimento excessivo, ou seja, apresentar-se para ser punido. (apud RIZZARDO 2000, p. 785).

5.5 Dirigir embriagado ou sob influência de outra substância psicoativa

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (...).

Destaca-se que o presente artigo não trata sobre homicídio ou lesão corporal culposos, causados por motorista embriagado. Aqui, basta apenas que o motorista se encontre embriagado ou sob a influência de outra substância psicoativa que determine dependência e que esteja conduzindo seu veículo automotor.

De acordo com o autor Rizzardo (2000, p. 786):

A embriaguez corresponde a um estado temporário de intoxicação da pessoa, provocada pelo álcool ou substância análoga ou de semelhantes efeitos, que a priva do poder de autocontrole e reduz ou anula a capacidade de entendimento. De acordo com o tipo da figura, o elemento constitutivo é a direção sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos. Não se exige a embriaguez total. Basta a mera influência, ou a presença de alguma quantidade de álcool no sangue.

5.6 Violar suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor

Embora haja punição com a suspensão do direito de dirigir, alguns agentes permanecem dirigindo, ignorando a medida punitiva.

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

De acordo com o autor Rizzardo (2000, p. 788):

Ao que se depreende do dispositivo, em vista de uma infração que redundou em condenação penal (ou seja, deve existir decisão condenatória anterior), tendo sido atribuída a pena de suspensão do direito de dirigir, ou de proibição de se obter a Permissão ou a Habilitação, durante o correr do prazo é surpreendido o infrator ou condenado dirigindo veículo automotor. É o quanto basta para operar-se a figura do art. 307. Com a simples constatação do fato, consuma-se o delito.

5.7 Prática de “rachas”

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada:

Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Antes do CTB, tal conduta encontrava-se descrita como contravenção de direção perigosa de veículo em via pública no art. 34 da Lei de Contravenções Penais, ou até como delito de exposição da vida ou saúde de outrem a perigo, no art. 322 do CP. Conforme Rizzardo (2000, p. 789):

Retrata o dispositivo uma situação que seguidamente acontece: A participação, somente utilizando veículo automotor (e não, v. g., com bicicletas), em via pública, em corrida, disputa ou competição, se a menor prevenção ou fiscalização pelo poder público. É o que vulgarmente se conhece por “racha”, considerado pelo Código como disputa por emulação, fato que se tornou comum em todas as partes do País, quando grupos de motoristas, especialmente jovens e mais utilizando motocicletas, acompanhados por considerável assistência de público, reúnem-se em pontos previamente escolhidos e bastante

estratégicos, para disputas de corridas ou proezas, sem autorização da autoridade de trânsito e sem as medidas acauteladoras de segurança pública. Incluem-se nas disputas as manobras perigosas, a arrancada brusca, a derrapagem, a frenagem com deslizamento, dirigir em ziguezague, ou dirigir motocicletas com uma roda só, realizar cavalo-de-pau com automóvel, empinar a motocicleta, dentre outras formas perigosas, sempre com o espírito de emulação, em espetáculo presenciado por algumas pessoas, de modo a caracterizar competição ou disputa.

Conforme ressaltado por Capez e Gonçalves (1999, p. 44), “a disputa entre dois veículos em altíssima velocidade na via pública, por si só, rebaixa o nível de segurança viária, de tal forma a estar caracterizada o delito.” Sendo assim, basta que fique comprovado que a disputa, de alguma forma, ameaçou as normas de segurança no trânsito, para que o delito fique comprovado.

Destaca-se que a prática de tal delito também traz pesadas sanções no campo administrativo, como multas decuplicadas e suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo, sendo considerada uma infração gravíssima, conforme arts. 173 e 174 do CTB.

5.8 Conduzir veículo em via pública sem permissão para dirigir ou habilitação

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

É o tipo penal que pune aquele que conduz veículo automotor em via pública sem permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. “O condutor não se encontra gabaritado, ou nunca recebeu a documentação necessária para tanto”, conforme Rizzardo (2000, p. 791).

Nota-se que também sofrerá a mesma pena aquele motorista que está com o direito de dirigir cassado. Embora o referido trecho lembre o art. 307, destaca-se que o art. 307 trata de determinado momento do condutor suspenso em seu direito de dirigir, enquanto que o art. 309 refere-se ao momento em que o condutor tem seu direito de dirigir cassado.

5.9 Entregar direção de veículo automotor a pessoa não habilitada

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

De acordo com Rizzardo (2000, p. 794), o tipo penal pode ser consumado por três espécies de ações:

1. Permitir: Que significa dar liberdade, poder ou licença, conceder, consentir, tolerar, admitir, etc.;
2. Confiar: Que significa acreditar, crer na pessoa e, por isso, dar-lhe a direção do veículo;
3. Entregar: Que significa delegar, passar o veículo para outra pessoa, transferi-lo para terceiro;

Além da prática de uma das três ações, é necessário que tais atos dirijam-se a pessoas não habilitadas, ou com habilitação cassada, ou com o direito de dirigir suspenso, ou que, por seu estado de saúde física ou mental, ou por embriaguez, não se encontrem em condições de conduzir com segurança.

O autor Rizzardo (2000, p. 794) ressalta que no presente tipo penal, não se exige o dolo específico, ou a vontade consciente de se praticar a infração. Exige apenas o ato de entrega ou permissão no uso de veículo por pessoa não habilitada ou sem condições para dirigir, sendo necessária a iniciativa de passar ou entregar o veículo. É o caso dos pais que consentem que seus filhos menores utilizem do veículo para dirigir. No entanto, o autor ressalta:

Diferente o quadro que se apresenta (...) quando amigos ou familiares aproveitam-se das relações de confiança para simplesmente usarem o veículo, sem, no entanto, a iniciativa ou ação comissiva do proprietário. Nada impede a presença de culpa na utilização do veículo por alguém que não pode dirigir, como o descuido em guardar as chaves. Todavia, não é punida a modalidade culposa (RIZZARDO, 2000, p. 794).

Ademais, conforme os autores Pinheiro, Ribeiro e Oliveira (2003, p. 123):

Perceba-se que basta o ato de permitir, confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso. Mas, e se em razão da entrega das chaves a pessoa impedida de dirigir ocorrer um acidente grave, com a morte ou lesão de pessoas? Haverá dupla punição ou o delito menor ficaria absorvido pelo de maior gravidade? Segundo parece a intenção do legislador foi impedir a consunção, respondendo o agente isoladamente pelo delito do art. 310 e, havendo liame causal entre o ato de entrega das chaves e o resultado danoso, responderá, também, pelo delito mais grave.

5.10 Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de certos locais

Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Conforme o doutrinador Rizzardo (2000, p. 795-796), o mero fato de exceder a velocidade nos locais apontados no presente artigo já caracteriza o tipo penal, uma vez que a prática do ato já gerou o perigo para a sociedade. Isso ocorre porque nesses locais específicos, o perigo de atropelamento é muito maior, já que são locais com grande concentração de pessoas. O autor ressalta:

As pessoas atravessam a pista distraída e apressadamente, sem observar a sinalização, a preferência, os semáforos, os locais apropriados e os momentos oportunos, o que faz presumir o perigo e exige uma redobrada atenção dos motoristas. Trata-se, portanto, de um típico crime de perigo.

Não se trata de desrespeitar os limites de velocidades fixados em placas de sinalização, ou estabelecidos pelo art. 61 do CTB, mas de coadunar a velocidade às circunstâncias locais, variando em função da intensidade de pessoas nas pistas e nos espaços próximos (RIZZARDO, 2000, p. 795-796).

5.11 Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima

Quando a pessoa que causa um acidente de trânsito, busca escapar às punições, modificando a cena, ou o contexto do acidente.

Art. 312. Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

Disposto pelo legislador como o último delito do CTB, esse tipo penal visa punir o agente que frauda o processo antes ou durante a investigação do acidente automobilístico que gerou vítima, induzindo ao erro o juiz, agente policial ou perito. Conforme o autor Rizzardo (2000, p. 797-798), alguns exemplos de “inovação artificiosa” são: A mudança pelo agente da posição original do momento do acidente dos veículos, a retirada de um dos veículos do local (mas sem a fuga do condutor do local, pois se não estaria caracterizado o crime do art. 305 do CTB), a destruição de vestígios e marcas dos pneus na pista, a troca de placas e a mudança de cor do veículo, etc. A intenção do legislador é possibilitar a perfeita apuração do que realmente ocorreu, impedindo que os elementos que envolveram o acidente automobilístico sejam alterados.

Conforme explanado por Rizzardo (2000, p. 797-798):

O momento da ação opera-se a partir do fato, quando se abre o prazo para abertura de inquérito e da ação penal, prorrogando-se até a colheita de dados ou o levantamento procedido pela autoridade policial, os exames periciais nas pessoas ou veículos, e concluída a instrução da ação penal. Uma vez concluídas as diligências ou perícias e a prova judicial, não mais interessam as modificações que ocorrerem. Para o reconhecimento do delito, não é necessário que se consiga o intento almejado, isto é, que se engane a autoridade ou o juiz. Basta que ultime inovação para caracterização, independentemente de se alcançar o resultado positivo, ou de efetivamente se induzir ou não em erro a pessoa visada. Admite-se a tentativa quando surpreendido o agente na prática das ações tendentes à inovação, como no caso de flagrado enquanto está retirando os vestígios da colisão no veículo.

6 CULPA CONSCIENTE E DOLO EVENTUAL NO DELITO DE HOMICÍDIO CAUSADO POR CONDUTOR EMBRIAGADO

De acordo com Netto (2014), quando ocorre o delito de homicídio causado por condutor embriagado ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, haverá uma classificação preliminar a respeito dos fatos pelo Delegado de Polícia. Posteriormente, o Ministério Público oferecerá denúncia de acordo com seu entendimento, classificando em um dos seguintes tipos penais:

- A. Homicídio no trânsito com dolo eventual, previsto no art. 121 do CP;
- B. Homicídio no trânsito com culpa consciente, previsto no art. 302 do CTB.

Caso o Ministério Público denuncie como homicídio com dolo eventual, se recebida a denúncia pelo juiz, o rito será o dos crimes contra a vida. Caso o agente seja pronunciado, ele será julgado pelo tribunal do júri.

Conforme já explanado no presente trabalho de graduação, o CTB não prevê homicídio na modalidade dolosa, apenas na culposa, motivo pelo qual a conduta do agente seria tipificada pelo Código Penal.

Agora, caso o promotor decida denunciá-lo na modalidade culposa, se o Juiz receber a denúncia, o processo seguirá o rito ordinário, nos termos do art. 394, § 1º, I, do CPP.

Desde a criação do referido dispositivo pelo CTB, há uma grande discussão acerca da escolha entre dolo eventual e culpa consciente para os homicídios no trânsito causados por embriaguez ou outra substância psicoativa, sendo certo que, por muito tempo, houve uma grande insegurança jurídica sobre o tema.

Isso ocorreu porque, em razão do crescente sentimento de impunidade causado na sociedade pelas notícias de diversos casos de mortes ocasionadas por motoristas que conduziam seus veículos alcoolizados, novas discussões jurídicas foram surgindo e a Justiça, se sentindo pressionada pelo alvoroço popular, passou a julgar fatos similares de forma divergente.

Por exemplo, se um determinado acidente provocado por um motorista bêbado ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência fosse muito noticiado pela mídia, o agente seria indiciado, denunciado e levado a julgamento pelo Tribunal do Júri, por homicídio doloso, sendo certo que parte da doutrina e da jurisprudência passou a entender que ao dirigir sob efeito de

álcool o agente agiu com dolo eventual, pois assumiu o risco do resultado, possibilitando, assim, o afastamento da aplicação do Código de Trânsito Brasileiro.

Mas se outro acidente, muito parecido com o anterior, tivesse a sorte de não se tornar notícia, seria submetido a julgamento pelo juízo singular e, se fosse o caso, o condutor seria condenado pela prática de um delito de natureza culposa.

Dessa forma, a diferença existente entre o dolo eventual e culpa consciente passou a ser solucionada, no campo dos crimes de trânsito, com base em uma razão meramente subjetiva, dependendo muito sobre como o magistrado e ministério público reagiriam à pressão popular.

Vale relembrar que o enquadramento do fato como dolo eventual ou culpa consciente afetaria em muito o acusado, uma vez que o homicídio doloso simples do art. 121 do CP conta com uma pena de reclusão de 6 a 20 anos, enquanto que o homicídio culposo causado por embriaguez ou influência de outra substância psicoativa que determine dependência, do CTB, contava com uma pena de reclusão de 2 a 4 anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, conforme antigo §2º do art. 302.

Não obstante, nos últimos anos, houve de certa forma, uma uniformização no entendimento dos tribunais acerca do tema. Conforme entendimento do STF:

PENAL. HABEAS CORPUS. TRIBUNAL DO JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIO QUALIFICADO A TÍTULO DE DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EMBRIAGUEZ ALCOÓLICA. ACTIO LIBERA IN CAUSA. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO ELEMENTO VOLITIVO. REVALORAÇÃO DOS FATOS QUE NÃO SE CONFUNDE COM REVOLVIMENTO DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. ORDEM CONCEDIDA. 1. A classificação do delito como doloso, implicando pena sobremodo onerosa e influenciando na liberdade de ir e vir, mercê de alterar o procedimento da persecução penal em lesão à cláusula do due process of law, é reformável pela via do habeas corpus. 2. O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB) prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção ante a embriaguez alcoólica eventual. 3. A embriaguez alcoólica que conduz à responsabilização a título doloso é apenas a preordenada, comprovando-se que o agente se embebedou para praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo. 4. In casu, do exame da descrição dos fatos empregada nas razões de decidir da sentença e do acórdão do TJ/SP, não restou demonstrado que o paciente tenha ingerido bebidas alcoólicas no afã de produzir o resultado morte. 5. A doutrina clássica revela a virtude da sua justeza ao asseverar que o anteprojeto Hungria e os modelos em que se inspirava resolviam muito melhor o assunto. O art. 31 e §§ 1º e 2º

estabeleciam: 'A embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos, ainda quando completa, não exclui a responsabilidade, salvo quando fortuita ou involuntária. § 1º. Se a embriaguez foi intencionalmente procurada para a prática do crime, o agente é punível a título de dolo; § 2º. Se, embora não preordenada, a embriaguez é voluntária e completa e o agente previu e podia prever que, em tal estado, poderia vir a cometer crime, a pena é aplicável a título de culpa, se a este título é punível o fato". (Guilherme Souza Nucci, Código Penal Comentado, 5. ed. rev. atual. e ampl. - São Paulo: RT, 2005, p. 243) 6. A reavaliação jurídica dos fatos postos nas instâncias inferiores não se confunde com o revolvimento do conjunto fático-probatório. Precedentes: HC 96.820/SP, rel. Min. Luiz Fux, j. 28/6/2011; RE 99.590, Rel. Min. Alfredo Buzaid, DJ de 6/4/1984; RE 122.011, relator o Ministro Moreira Alves, DJ de 17/8/1990. 7. A Lei nº 11.275/06 não se aplica ao caso em exame, porquanto não se revela *lex mitior*, mas, ao revés, previu causa de aumento de pena para o crime sub judice e em tese praticado, configurado como homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB). 8. Concessão da ordem para desclassificar a conduta imputada ao paciente para homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB), determinando a remessa dos autos à Vara Criminal da Comarca de Guariba/SP. (STF - HC: 107801 SP, Relator: Min. CÁRMEN LÚCIA, Data de Julgamento: 06/09/2011, Primeira Turma, Data de Publicação: DJe-196 DIVULG 11-10-2011 PUBLIC 13-10-2011).

Dessa forma, o Supremo Tribunal Federal tentou delimitar melhor a linha tênue que divide os campos do dolo eventual e culpa consciente, criando assim um precedente que poderá evitar a aplicação indevida de tais institutos, principalmente no procedimento do Júri. Como dito acima, tanto no dolo eventual quanto na culpa consciente, o agente prevê a possibilidade do resultado e mesmo assim continua a realizar a conduta. A diferença é que no dolo eventual, o agente assume, ou seja, aceita causar o resultado. Dessa forma, ele não se importa se tal resultado ocorrer e vitimar pessoas. O condutor não se importa em matar ou ferir alguém.

Já na culpa consciente o agente não aceita jamais a ocorrência do resultado, mas deposita sua confiança nas próprias habilidades, na certeza de que apesar do risco, nada de mal irá acontecer. O condutor entende que o que está fazendo é arriscado, mas tem certeza que nada acontecerá, conforme apontado por Silvio Maciel (2011).

Nesse sentido, temos o seguinte julgado:

HABEAS CORPUS. PENAL. CRIME DE HOMICÍDIO PRATICADO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. PLEITO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA O DELITO PREVISTO NO ARTIGO 302 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. DEBATE ACERCA

DO ELEMENTO VOLITIVO DO AGENTE. CULPA CONSCIENTE X DOLO EVENTUAL. CONDENAÇÃO PELO TRIBUNAL DO JÚRI. CIRCUNSTÂNCIA QUE OBSTA O ENFRENTAMENTO DA QUESTÃO. REEXAME DE PROVA. ORDEM DENEGADA. (...) III - Não tem aplicação o precedente invocado pela defesa, qual seja, o HC 107.801/SP, por se tratar de situação diversa da ora apreciada. Naquela hipótese, a Primeira Turma entendeu que o crime de homicídio praticado na condução de veículo sob a influência de álcool somente poderia ser considerado doloso se comprovado que a embriaguez foi preordenada. No caso sob exame, o paciente foi condenado pela prática de homicídio doloso por imprimir velocidade excessiva ao veículo que dirigia, e, ainda, por estar sob influência do álcool, circunstância apta a demonstrar que o réu aceitou a ocorrência do resultado e agiu, portanto, com dolo eventual. IV - Habeas Corpus denegado. (STF - HC: 115352 DF, Relator: Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Data de Julgamento: 16/04/2013, Segunda Turma, Data de Publicação: DJe-080 DIVULG 29-04-2013 PUBLIC 30-04-2013).

Dessa forma, o entendimento do STF é de que, para que o dolo eventual esteja configurado, é necessário que existam outros elementos que façam presumir que o agente concordou com o resultado lesivo, através de seu comportamento. Sendo assim, não basta ter ingerido bebida alcoólica apenas, mas devem existir outras circunstâncias que indiquem que o condutor agiu de forma arriscada, como por exemplo, estar o agente completamente embriagado e conduzindo o veículo automotor de forma anormal, pondo em risco a segurança viária.

Ocorre que, essa diferença apontada, embora na teoria seja bem nítida, na prática é muito sutil, o que torna difícil para o magistrado saber se o agente atuou com culpa consciente ou dolo eventual. Dessa forma, julgados que divergem em seu entendimento sobre o assunto ainda podem existir, mantendo a insegurança jurídica.

Conforme ponderado por Silvio Maciel (2011), talvez a solução para essa problemática seja o legislador trazer um aumento da pena no referido crime do CTB na proporção exata à gravidade do delito. Dessa forma, não haveria necessidade de desvirtuamento da lei pela jurisprudência (no sentido de aplicar o dolo eventual em casos em que houve culpa consciente ou vice-versa) para se evitar o sentimento de impunidade social, por conta da pena máxima do homicídio culposo ser muito inferior à pena do homicídio doloso. Portanto, ao longo dos anos, desde a criação do referido dispositivo no CTB, diversas alterações foram feitas, com o fito de trazer um tratamento mais rigoroso no que tange a aplicação das penas.

Alguns dos exemplos de alterações feitas na Seção do CTB que prevê sobre os crimes em espécie no trânsito são: Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008; Lei nº

12.760, de 20 de dezembro de 2012; Lei nº 12.971, de 09 de maio de 2014; Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016, até a Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017, uma das mais recentes alterações. Anteriormente, o Código de Trânsito Brasileiro previa, em seu art. 302, §2º, que:

§ 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.

Sendo assim, anteriormente, o crime de homicídio culposo e o de prática de “racha” estavam dispostos no mesmo parágrafo do CTB.¹

Contudo, na prática, era possível a concessão de liberdade provisória mediante o pagamento de fiança pelo autor da conduta já por ocasião da prisão em flagrante, nos termos do disposto no art. 322 do CPP, uma vez que a pena privativa de liberdade prevista no artigo mencionado não era superior à quatro anos.

Além disso, sendo a pena privativa de liberdade aplicável à detenção, o regime inicial de cumprimento de pena seria o regime semiaberto, nos termos do disposto pelo art. 33 do Código Penal.

Por fim, uma vez que não foi criada exceção ao art. 44, I e II, do CP, não haveria impedimento legal para que a pena de prisão privativa de liberdade fosse substituída por pena restritiva de direito (como prestação de serviços à comunidade ou entidade pública, nos moldes do art. 312-A do CTB), haja vista que o art. 291 do CTB possibilita tal operação.

Posteriormente, o referido parágrafo foi revogado pela Lei nº 13.281/2016, tendo sido incluído pela Lei nº 13.546/2017 o § 3º ao art. 302 do CTB, que prevê que:

¹ O crime de prática de “racha” ganhou previsão no art. 308 do CTB em 2014 pela Lei nº 12.971, deixando de fazer parte do art. 302 do CTB.

§3º - Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Ademais, o art. 308 teve sua redação alterada, agora prevendo que aquele que participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa, competição automobilística, entre outros, terá como pena a detenção, de 6 meses a 3 anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Com relação ao art. 302, §3º do CTB, observa-se:

Situação essa através da qual o legislador criou a figura do homicídio culposo no trânsito qualificado pela embriaguez ao volante, cuja pena prevista é de reclusão — de 5 a 8 anos — e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor; portanto, cabendo a autuação em flagrante e vetando o arbitramento de fiança pelo delegado de polícia. Por oportuno, frise-se que as disposições acrescidas pelo parágrafo 3º ao artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro não punem o simples fato de o indivíduo dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, mas, sim, o fato de praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor e sob o efeito de uma dessas referidas substâncias. Logo, o crime de embriaguez ao volante permanece inalterado consoante os termos do artigo 306, do CTB. (GRECO, 2014).

No entanto, ainda no tocante ao art. 302, §3º do CTB, Greco (2014) destaca que o legislador não teria deixado definido sobre o que seria necessário para ser aplicada a qualificadora prevista, uma vez que não se sabe se seria necessário comprovar a alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool, ou se apenas a ingestão da substância já seria suficiente. Por exemplo: um copo de vinho pode alterar a capacidade psicomotora de determinada pessoa e não alterar em nada a capacidade de outra pessoa.

Sendo assim, criou-se uma insegurança jurídica, já que o referido artigo deverá ser abordado em uma esfera puramente subjetiva.

Ademais, a impressão que a alteração feita pela Lei nº 13.546/17 provoca, em um primeiro momento, é de que houve um maior rigor na aplicação das penas, especialmente com relação à figura do homicídio culposo na direção de veículo automotor, em que o condutor esteja sob a influência de álcool ou substância análoga, haja vista que, agora, impõe uma pena de 5 a 8 anos de reclusão.

Porém, isso não é o que acontece de fato, já que ainda não se criou uma exceção ao artigo 44, I e II, do Código Penal. Sendo assim, ainda não há impedimento legal para que a pena de prisão privativa de liberdade seja substituída por uma pena restritiva de direito, já que o art. 44 prevê que a pena restritiva de direito substitui a privativa de liberdade, quando for aplicada ao agente uma pena privativa de liberdade não superior a quatro anos, ou “se o crime for culposo, independente da pena aplicada”.

Dessa forma, uma vez que o art. 302 do CTB refere-se apenas à homicídios culposos, todos os seus tipos penais poderão ter como desfecho a pena restritiva de direito.

Por conta disso, a problemática da insegurança jurídica e do sentimento de impunidade que atinge a população não foi solucionada.

Embora não haja uma solução definitiva para a questão, alguns projetos de lei buscam diminuir tal divergência. Um exemplo é o Projeto de Lei nº 600/2019, que visa modificar a disciplina da substituição das penas privativas de liberdade por penas restritivas de direitos, quanto aos crimes de trânsito de homicídio culposo e lesão corporal culposa praticados sob a influência de álcool.

Conforme dito pelo relator, senador Marcos do Val (Cidadania-ES), em seu voto favorável ao projeto:

(...) De fato, os juízes vêm aplicando a Lei nova que prevê condutas culposas, ao invés de impor a punição a título doloso, pelo chamado dolo eventual. Somos sabedores que o tema é complexo juridicamente, que há muita divergência entre a doutrina penalista e os próprios Tribunais, contudo, somos da opinião que referidos delitos são muito graves. A reprovabilidade social que recai sobre alguém que se embriaga e mata ou fere um inocente deve ser proporcional à dor que causa à vítima, se sobreviver, e à sua família. Também sabemos que elevar penas, por si só, não resolverá o problema em epígrafe. Com efeito, a Lei nº 13.546, de 2017, já aumentou as reprimendas dos crimes citados, mas a modificação legislativa não impediu que os autores dos delitos tivessem suas penas privativas de liberdade substituídas por restritivas de direito, muito mais leves. Queremos que referidos autores passem ao menos um período mínimo na prisão, como um preso comum, ainda que no regime semiaberto ou aberto. A prisão tem um evidente potencial dissuasório e não vemos porque não a utilizar, quando necessário. Assim, devemos elogiar o autor da presente proposição que pretende vedar o uso do inciso I art. 44 do Código Penal – que prevê a substituição da pena privativa de liberdade sempre que o crime for culposo – para os crimes previstos no § 3º do art. 302 e no § 2º do art. 303 do Código de Trânsito Brasileiro, isto é, homicídio e lesão

culposos no trânsito, quando o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa.

O projeto, apresentada pelo senador Fabiano Contarato (Rede-ES) foi aprovado em decisão final em 14/08/2019 na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e será agora avaliado pela Câmara dos Deputados.

Seria de muita valia para nossa sociedade, que é constantemente vitimada pelas tragédias dos acidentes de trânsito e pela impunidade dos motoristas sob influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, que mais projetos de Lei como o citado acima fossem criados e aprovados, a fim de aumentar a punição dos agentes causadores de tais fatalidades ao volante.

7 CONCLUSÃO

O presente trabalho teve por principal objetivo analisar a aplicação dos institutos do dolo eventual e da culpa consciente em um dos crimes mais cometidos na seara do trânsito brasileiro, que é o homicídio no trânsito causado por embriaguez ou a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Ao longo do trabalho, verificou-se que, quando cometido o delito, o agente poderá ser denunciado pela prática do crime previsto no art. 121 do CP ou no art. 302, §3º do CTB, a depender do entendimento que o magistrado ou o Tribunal tenha sobre o referido caso.

Essa distinção puramente subjetiva trouxe uma grande insatisfação e insegurança para o mundo jurídico, uma vez que, a depender do quanto o acidente fosse noticiado pela mídia e da pressão popular, os magistrados poderiam proferir decisões extremamente divergentes para casos semelhantes.

Em razão disso, diversas foram as tentativas de delimitar os campos da culpa consciente e do dolo eventual nos crimes de homicídio no trânsito causados por embriaguez ou substância análoga. Destaca-se que a presente pesquisa não teve o intuito de definir qual dos dois dispositivos deve ser aplicado, tanto pela singularidade e complexidade de cada caso, quanto pela crescente discussão e rediscussão acerca do tema, posto que a sociedade encontra-se em crescente desenvolvimento e modificação.

Contudo, ao analisar as diversas jurisprudências que tratam sobre o assunto que vez ou outra, divergem em casos semelhantes, fica cristalino que não deve caber ao poder judiciário a incumbência de interpretar livremente os textos legais, contidos nos artigos 121 do CP e art. 302, §3º do CTB para casos tão semelhantes, uma vez que, equivocadamente, os conceitos já consolidados pelo direito penal podem ser alterados pelo magistrado para cada caso específico, a fim de dar uma satisfação ao clamor social pelos delitos que são expostos na mídia.

Ao longo de toda a pesquisa realizada, a alternativa que pareceu ser a mais acertada é a do legislador alterar o texto legal do CTB de tal forma, que não existam mais subterfúgios para as penas fixadas, como é o caso das penas alternativas utilizadas no caso de homicídio culposo causado por embriaguez.

Se alterações como as sugeridas no Projeto de Lei nº 600/2019 fossem realizadas, o motorista que mata alguém de forma culposa sob influência de álcool ou qualquer substância psicoativa que determine dependência teria um tratamento mais rigoroso.

Dessa forma, os sentimentos de impunidade existente na sociedade, bem como de indignação por parte dos familiares das vítimas fatais seriam pacificados. Conseqüentemente, o judiciário não teria que recorrer à interpretações tão divergentes para casos parecidos para sanar o crescente clamor popular, ensejando em maior segurança jurídica.

É necessário que o legislador tome providências adequadas para que a sociedade tenha um trânsito mais seguro e, para que aqueles que cometam crimes sob influência de álcool ou substâncias análogas, quais prejudicam a atenção ao volante, matando ou incapacitando suas vítimas, tenham uma punição adequada. Especialmente nos casos em que essas mortes não ocorrem por acidentes inevitáveis, mas sim por acidentes evitáveis, quando o condutor assume a direção do veículo sob a influência de álcool.

Com a alteração do texto legal, penalizando mais rigorosamente os agentes e que as medidas coercitivas se tornem eficazes nos casos concretos, teremos de fato uma prevenção destes crimes, e quando essa prevenção não for suficiente, existirá uma punição proporcional ao crime praticado, acalmando os anseios da população.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Assembleia Legislativa. **Projeto de Lei Complementar PLC 0031.3/2008**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a substituição de pena dos crimes previstos no §3º do art. 302 e no §2º do art. 303. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/ecidadania/visualizacaomateria?id=135146>> . Acesso em: 27 set. 2019.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de Dezembro de 1940**. Diário Oficial da União, Poder Legislativo, Brasília, DF.
- BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**. Diário Oficial da União, Poder Legislativo, Brasília, DF.
- BRASIL. **Lei nº 13.546, de 19 de Dezembro de 2017**. Diário Oficial da União, Poder Legislativo, Brasília, DF.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal (2. Turma). Habeas Corpus nº 115352-DF. Crime de homicídio praticado na condução de veículo automotor. Pleito de desclassificação para o delito previsto no artigo 302 do código de trânsito brasileiro. Debate acerca do elemento volitivo do agente. Culpa consciente x dolo eventual. Condenação pelo tribunal do júri. Circunstância que obsta o enfrentamento da questão. Reexame de prova. Ordem denegada. Impetrante: Cássia Aurora de Araujo Ribeiro. Paciente: Otávio Pereira Sampaio. Relator: Min. Ricardo Lewandowski, 16 de abril de 2013. **Diário de Justiça da União**. Disponível em: <<https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23110860/habeas-corpus-hc-115352-df-stf?ref=serp>>. Acesso em: 25 set. 2019.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal (1. Turma). Habeas Corpus nº 107801-SP. Pronúncia por homicídio qualificado a título de dolo eventual. Desclassificação para homicídio culposo na direção de veículo automotor. Embriaguez alcoólica. “Actio libera in causa”. Ausência de comprovação do elemento volitivo. Reavaliação dos fatos que não se confunde com revolvimento do conjunto fático-probatório. Ordem concedida. Impetrante: José Humberto Scignolli e Outro. Paciente: Lucas De Almeida Menossi. Relatora: Min. Cármen Lúcia, 06 de setembro de 2011. **Diário de Justiça da União**. Disponível em: <<https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/20621651/habeas-corpus-hc-107801-sp-stf/inteiro-teor-110022533?ref=serp>>. Acesso em: 25 set. 2019.
- CAPEZ, Fernando; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Aspectos Criminais do Código de Trânsito Brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1999.
- CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal**, vol. 1, parte geral: arts. 1º a 120. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

CARDOSO, Vicente Fontana. **Crimes em acidentes de trânsito**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1982.

ESTEFAM, André; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Direito Penal Esquemático**: parte geral. 7. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

FRANZ, CRISTINE MARIA; SEBERINO, JOSE ROBERTO VIEIRA. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. Monografia (Especialização em Gestão, Educação e Direito de Trânsito) - Faculdade Dom Bosco, Joinville, 2012.

GRECO, Rogério. **Os absurdos da lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014**. 2014. Disponível em: <<https://rogeriogreco.jusbrasil.com.br/artigos/136366357/os-absurdos-da-lei-n-12971-de-9-de-maio-de-2014>>. Acesso em: 19 de ago. 2019.

MACIEL, Silvio. **Acidentes de trânsito: Dolo eventual ou culpa consciente? STF respondeu**. 2011. Disponível em: <<https://silviomaciel.jusbrasil.com.br/artigos/121819106/acidentes-de-transito-dolo-eventual-ou-culpa-consciente-stf-respondeu>>. Acesso em 20 de set. 2019.

MACHADO, Renato. Um século de leis de trânsito. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 2010. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,um-seculo-de-leis-de-transito-imp-,569270>>. Acesso em: 20 de ago. 2019.

MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual de Direito Penal**, vol. 1: parte geral, arts. 1º a 120 do CP. 32. ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2016.

NETTO, Santos Fiorini. **Homicídio culposo no trânsito: Dolo eventual ou culpa consciente – qual a solução?**. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/27270/homicidio-culposo-no-transito>>. Acesso em: 19 de set. 2019.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**. 10. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dorival; DE OLIVEIRA, Juarez. **Código de Trânsito Brasileiro Sistematizado**: lei 9.503, de 23-9-1997, alterada pelas leis 9.602, de 21-1-1998, 9.792, de 14-4-1999, 10.350, de 21-12-2001 e 10.517, de 11-7-2002. 3. ed. atual. e subst.. aument. Rio de Janeiro: Editora Juarez de Oliveira, 2003.

ROQUE, Alisson Prestes; CRISTÓVÃO, Ana Paula; GARBIN, Aphonso Vinicius; RICARDO, Ariane. **Breve Estudo dos Crimes Previstos nos arts. 304, 305, 307, 309, 311 e 312 do CTB**. 2014. Disponível em: <<https://aphonso.jusbrasil.com.br/artigos/159437109/breve-estudo-dos-crimes-previstos-nos-arts-304-305-307-309-311-e-312-do-ctb>>. Acesso em: 19 de set. 2019.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 2. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000.