



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA - UNEB
CURSO DE DIREITO

GESSÉ BEZERRA DE BRITO JÚNIOR

**A IMPUTAÇÃO DO TIPO DOLOSO NOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO
QUE ENVOLVEM EMBRIAGUEZ**

GESSÉ BEZERRA DE BRITO JÚNIOR

**A IMPUTAÇÃO DO TIPO DOLOSO NOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO
QUE ENVOLVEM EMBRIAGUEZ**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade do Estado da Bahia – Campus VIII, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Professor orientador José Allan Miranda.

FOLHA DE APROVAÇÃO

GESSÉ BEZERRA DE BRITO JÚNIOR

A IMPUTAÇÃO DO TIPO DOLOSO NOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO QUE ENVOLVEM EMBRIAGUEZ

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade do Estado da Bahia – UNEB, Campus XIII, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Direito. Aprovada em 15/12/2017

BANCA EXAMINADORA / COMISSÃO AVALIADORA

Prof. Dr. José Allan Miranda
Especialização pelo CESMAC - Alagoas.

Prof. Amim Seba Taissun
Mestre em Psicologia Cognitiva pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE

Prof. Jean Roubert Felix Netto
Pós-graduado em Direito Público pela Universidade de Estácio de Sá

Ao meu filho Matheus, a quem tenho o privilégio de dedicar a minha vida e o meu conhecimento.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, que me concedeu a vida e a redenção por meio do sacrifício do Seu Cristo e, que me proporcionou sabedoria e aptidão física e mental para a realização deste trabalho.

À minha esposa Jéssica Britto, que tem sido meu braço direito em todos os meus projetos e que sempre me incentivou.

Aos meus queridos e amados pais, Gessé e Edvânia, responsáveis pela minha formação moral e escolar.

Aos demais familiares, por todos os momentos em que passamos juntos, pelas conquistas compartilhadas e por não medirem esforços para me ajudar nessa jornada acadêmica.

Aos meus amigos de turmas, pelo apoio e companheirismo durante o curso.

Meus sinceros agradecimentos aos professores, em especial ao meu orientador, que não hesitaram em compartilhar seus preciosos conhecimentos.

***"O Direito Penal não serve como panaceia
de todos os males"***

(Cezar Roberto Bittencourt)

RESUMO

Este estudo buscou compreender a questionável atuação dos tribunais acerca da imputação do dolo nos casos de homicídios de trânsito que envolvem embriaguez, bem como distinguir o dolo eventual e a culpa consciente, analisar as investidas do legislador para coibir as mortes no trânsito e analisar a divergência entre a jurisprudência e a legislação no tocante às condutas de embriaguez que resultam em morte. Para tanto, foi utilizado como método para coleta de dados a pesquisa bibliográfica, através do estudo levantado no referencial teórico sobre os conceitos e divergências doutrinárias, além da exploração dos aspectos técnicos contidos na legislação. Assim, a partir da análise da jurisprudência, foi possível perceber a importância do tema, tendo em vista o divergente posicionamento dos Tribunais em relação à legislação especial e a doutrina. Por fim, foi possível constatar a influência da opinião pública sobre as decisões proferidas pelos Tribunais.

Palavras-chave: Dolo eventual; homicídios de trânsito; embriaguez.

ABSTRACT

This study sought to understand the questionable behavior of the courts regarding the imputation of intent in cases of traffic homicides involving drunkenness, as well as distinguish eventual felony and conscious guilt; analyze the investiture of the legislator to restrain traffic deaths; and to analyze the divergence between jurisprudence and legislation regarding drunkenness that results in death. Therefore, a bibliographical research was used as a method for collecting data through study based on the theoretical reference on doctrinal concepts and divergences, besides the exploration of the technical aspects within the legislation. Thus, from the analysis of the jurisprudence, it was possible to perceive the importance of the subject, owing to the divergent position of the Courts in relation to the special legislation and the doctrine. Finally, it was possible to verify the influence of public opinion on the decisions handed down by the Courts.

Keywords: Eventual felony; traffic homicides; drunkenness

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANFAVEA – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS

CPB – CÓDIGO PENAL BRASILEIRO

CTB – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

STF – SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

STJ – SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	8
1. INTRODUÇÃO	11
2. A DISTINÇÃO ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE	14
2.1 Teorias do dolo	14
2.2 As espécies de dolo	17
2.3 A culpa consciente e a culpa inconsciente.....	19
2.4 A difícil distinção entre o Dolo Eventual e a Culpa Consciente	21
2.5 A aplicabilidade da Lei Penal subsidiariamente à lei especial.	24
3. O PROBLEMA DAS MORTES NO TRÂNSITO E AS INVESTIDAS DO LEGISLADOR.....	26
3.1 Contextualização histórica e aspectos gerais da violência no trânsito.....	26
3.2 O advento do Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503/97	29
3.3 A evolução da Lei nº 9.503/97	32
3.4 As últimas atualizações do CTB.....	35
4. A JURISPRUDÊNCIA NOS DELITOS DE TRÂNSITO.....	39
4.1. A mídia e a opinião popular	39
4.2 O posicionamento dos Tribunais Superiores	41
4.3 Análise das decisões judiciais à luz da doutrina	45
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
REFERÊNCIAS.....	50
ANEXO A – Acórdãos na íntegra (STF)	56
ANEXO B – Acórdãos na íntegra (STJ).....	59

1. INTRODUÇÃO

No Brasil, os acidentes de trânsito são apontados como uma das principais causas de mortes não naturais, sobretudo por causa das grandes imprudências praticadas por motoristas que persistem na inobservância dos dispositivos legais que norteiam as regras de condução. As fatalidades ocorridas no trânsito de fato alcançam anualmente números alarmantes, assemelhando-se a números de guerras, o que os tornam dignos de preocupação e merecedores de prioridade na solução.

De forma geral, grande parte das condutas que incidem na origem dos acidentes de trânsito correspondem às condutas ilícitas devidamente tipificadas como sendo criminosas no Código de Trânsito Brasileiro. Contudo, as penalidades previstas para estas condutas ilícitas parecem não contribuir efetivamente para uma redução acentuada do número de vítimas, ou pelo menos, não tem correspondido aos anseios da sociedade, tendo em vista a intensificação do clamor popular a cada caso de violência no trânsito.

Assim, tribunais têm sido cada vez mais influenciados pelo clamor popular a punir de forma mais rígida os casos de crimes praticados no trânsito, de forma que se têm buscado reiteradamente a caracterização da modalidade dolosa para as mortes em que o responsável pela condução do veículo tenha anteriormente ingerido bebidas alcoólicas, sob o argumento de que este assume o risco de produzir o resultado ao combinar o álcool com velocidades excessivas ou outras manobras abusivas na via pública. Este anseio popular parece ter origem nas publicações sensacionalistas de notícias veiculadas a cada caso de homicídio no trânsito.

Em virtude da ausência de disposição legal para o tipo doloso no Código de Trânsito Brasileiro, mesmo este passando por inúmeras atualizações pelo legislador, grandes discussões doutrinárias e jurisprudenciais a respeito da caracterização do tipo penal nos delitos de trânsito têm sido travadas pelos aplicadores do direito, tendo em vista a falta de disposição legal da modalidade dolosa na legislação especial.

Neste contexto, tornou-se comum aos debates promovidos pela mídia acerca das novas compreensões sobre a culpa consciente e o dolo eventual. Até então, pareciam devidamente definidos e distinguidos no Direito Penal, contudo, passou estes institutos a tratamento no âmbito da subjetividade, subsidiando a necessidade de promover satisfação à sociedade.

Neste sentido, a aplicação do dolo eventual nos homicídios de trânsito tem sido alvo de enormes críticas por parte da doutrina, que julga haver certa banalização do instituto. Mas por que estaria o Poder Judiciário recorrendo ao dolo eventual previsto na legislação penal ao invés da culpa consciente do Código de Trânsito Brasileiro? Estariam estas decisões pautadas no clamor popular vinculado à ineficiência punitiva do legislador? O estudo acerca da diferenciação do dolo eventual e a culpa consciente e a análise da jurisprudência poderá possibilitar melhor elucidação acerca da atuação dos tribunais.

Por isso, tem esse trabalho por finalidade compreender a atuação dos tribunais acerca da imputação do dolo nos casos de homicídios de trânsito que envolvem embriaguez. Importante também compreender a atuação do legislador que, apesar de ter com grande frequência atualizado a legislação de trânsito, tem optado por manter na lei especial somente a previsão para a modalidade culposa do homicídio, mesmo mediante a consciência do infrator quanto ao resultado.

Diante de um cenário de tamanho impacto e número de vidas ceifadas, onde diariamente famílias perdem seus entes queridos em face da imprudência ou mesmo da indiferença de alguns, parece cada vez mais urgente a necessidade de que o estado se posicione de forma mais efetiva para evitar tantas mortes. Por esta causa, surgem rotineiramente debates e questionamentos acerca da existência do dolo eventual nos homicídios de trânsito onde o motorista dirigia embriagado ou participava de competições em vias públicas.

Para tanto, o desequilíbrio interpretativo existente entre os poderes legislativos e judiciário acarretam aparente insegurança jurídica para os casos de homicídios no trânsito, tendo em vista que casos semelhantes são julgados de formas diferentes, incorrendo em penalidades desproporcionais umas das outras. Assim, tais poderes precisam convergir em maior afinidade com as necessidades da sociedade, de forma a conduzir a sua tutela de forme equilibrada. A proposta deste trabalho científico é apresentar conceitos e definições sobre os institutos do dolo e da culpa, verificando-os quanto a atual aplicação no caso concreto.

Através de uma pesquisa bibliográfica, assentando-se no conhecimento doutrinário, normativo e jurisprudencial, no que concerne aos casos de homicídios de trânsito envolvendo embriaguez, este trabalho buscará analisar a atuação do poder judiciário quanto a aplicação do dolo eventual nos homicídios de trânsito, identificando assim os elementos contribuidores para este posicionamento. A pesquisa de julgados

veiculados na internet a respeito de casos de homicídios por embriaguez ao volante e a análise das tendências dos tribunais nas conclusões dos casos concretos permitirão uma melhor percepção das divergências entre os tribunais e a norma.

O trabalho de conclusão de curso estrutura-se em 3 capítulos, apresentando-se no primeiro acerca da conceituação de dolo e culpa, compreendendo a distinção doutrinária entre o dolo eventual e a culpa consciente. No segundo capítulo é abordado o cenário das mortes no Brasil e as investidas do Poder Público no sentido de combater tal violência através da atualização da legislação. No terceiro é apresentado a pesquisa da jurisprudência relacionada a casos de homicídios de trânsito que envolvem embriaguez.

2. A DISTINÇÃO ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE

Um dos maiores dilemas, pois, do direito penal, corresponde à discussão acerca da imputação do dolo eventual, tendo em vista a limitada possibilidade de comprovação do elemento volitivo do agente. De uma forma geral, a consciência do agente acerca da possibilidade de provocação do resultado não demonstra por si só a sua aceitação pela conclusão deste.

Em diversos casos, a jurisprudência tem enxergado a modalidade dolosa nos homicídios cometidos na direção veicular quando agregadas às condutas conhecidamente proibidas e combatidas pelo poder público. De sorte que, estas condutas têm sido cada vez mais destacadas em campanhas nacionais, fazendo com que cada vez mais sejam estas condutas reprovadas pela sociedade (NUCCI, 2009).

Bem verdade é que o Estado tem promovido ao longo dos últimos anos muitas campanhas educativas nos mais variados meios de comunicação no sentido de conscientizar os condutores quanto aos perigos de condutas irresponsáveis como o uso do álcool antes de dirigir, ou ainda, quanto à velocidade excessiva ou outras manobras perigosas. Desta forma, estas condutas conhecidamente reprovadas pela sociedade e ainda praticadas por motoristas indiferentes a esta tutela por parte do Poder Público revelam um caráter descompromissado do condutor com as vidas ceifadas diariamente nas estradas brasileiras.

Assim, o comportamento do condutor ao volante que incorre nestas ações perigosas deve ser devidamente avaliado, sobretudo no sentido de concluir sobre dolosidade ou não da sua conduta perigosa. Neste sentido, faz-se necessário compreender, inicialmente, os institutos do dolo eventual e da culpa consciente, a fim de avaliá-los quanto à sua aplicação, na prática. Deve-se, portanto, buscar esclarecimentos nas origens dos elementos constituintes de cada um deles, de forma que, compreendendo ambos individualmente, seja possível distingui-los na aplicação prática dos homicídios de trânsito.

2.1 Teorias do dolo

A ideia de dolo compreende a concretização dos elementos práticos do tipo, do nexo causal e o resultado. Em suma, incorre no dolo o agente que possuía a intenção

de produzir determinado resultado, ou ainda, o agente que se comporta de tal modo indiferente à responsabilidade da conduta, que assume um alto risco em produzi-lo.

Assim, o dolo compreende uma relação da vontade e da consciência do agente, externadas em uma conduta prevista como ilícita no Direito Penal, para a obtenção de resultado presumível (GRECO, 2008). Entretanto, não se ordena para a existência de dolo, a consciência do agente quanto a antijuridicidade da conduta exercida por ele. Esta valoração será feita no campo da culpabilidade, pois, o dolo é um ato psicológico atual, que se desdobra e limita ao conhecimento dos elementos do tipo (SMANIO e MORAES, 2007).

Num exemplo prático, o motorista que intencionalmente direciona o seu veículo para atropelar um pedestre por terem eles se desentendido em momento anterior, ainda que o motorista desconheça as minúcias da legislação penal para a sua conduta, poderá ser este acusado quanto ao dolo por sua conduta que é conhecidamente prevista em lei. Nesse sentido, as circunstâncias do fato exposto seriam suficientes para compreender a relação entre a vontade do agente, a previsão do resultado e a sua conduta.

Para melhor compreensão acerca da caracterização do dolo na conduta do agente, a doutrina estabeleceu diversas teorias importantes que versam sobre o dolo e sua caracterização no caso concreto. Sendo muitas as teorias dispostas pela doutrina, são relevantes a este trabalho, portanto, destacadas, as teorias *da vontade*, *do assentimento*, *da representação* e *da possibilidade*.

Segundo a *Teoria da Vontade*, o dolo eventual é identificado por meio de prepostos como a intenção ou elemento volitivo, e ainda, a consciência sobre a possibilidade do resultado, que corresponde ao elemento intelectual. Neste sentido, a vontade do agente em produzir o resultado é necessária para a caracterização do dolo, não sendo suficiente a mera aceitação do risco de produzi-lo.

Para esta teoria, o agente pratica o ato lesivo direcionado à obtenção do resultado presumido. Isso independe do seu conhecimento quanto a antijuridicidade da conduta praticada, bastando somente o ato direcionado a obtenção do resultado. (BITENCOURT, 2000). Esta teoria é acatada pela legislação penal no tocante ao chamado dolo direito. A caracterização do dolo não considera no plano principal a consciência sobre o fato, mas intenção de causar o resultado.

Faz-se importante, segundo esta teoria, que o agente detenha real consciência dos seus atos e interesse direito na produção do resultado, praticando a conduta para

este determinado fim. Assim, incorre neste dolo um motorista que arremessa o seu veículo em alta velocidade sobre uma vítima a qual possuía a intenção de matá-la, e o faz.

A *Teoria do Assentimento* preconiza que o agente atua com dolo quando se comporta de forma indiferente à obtenção do resultado. Não é interesse direto deste a produção do resultado, entretanto, assume o risco de produzi-lo. O agente se conforma com a possibilidade do resultado ao assumir o risco para que tal ocorra (GRECO, 2017).

Esta teoria tem sido considerada dominante em virtude da relação emocional do agente com o resultado. Para tanto, o agente conhece as possibilidades de ser o resultado ocasionado mediante a sua conduta, porém, aceita e o assume, realizando assim a conduta danosa.

A *Teoria da Representação*, por sua vez, defende a premissa de que a simples previsão do resultado caracteriza o dolo da conduta do agente. Esta teoria tem sido alvo de inúmeras críticas, tendo em vista a ofuscação do dolo se demonstrado a falta de intenção do agente em produzir o resultado.

Neste sentido, embora a vontade de agir se faça presente no ato, importância atentar tal somente para a existência da consciência de produção do dano, sem a qual, nada representa (MIRABETE, 2008). Assim, reveste-se de particular importância a necessidade de haver uma relação direta da consciência do agente com a produção do resultado. Alguns doutrinadores visualizam esta teoria como já inserida na teoria do assentimento.

Em verdade esta teoria compreende uma desclassificação do dolo para a culpa, não sendo à-toa, portanto, os motivos de sua desconsideração por parte da doutrina. Nesta concepção, ainda que o agente pratique uma conduta danosa presumindo o resultado, ou até mesmo tenha-o admitindo como possível, não incorreria no dolo se demonstrasse vontade direta em produzi-lo.

Já a *Teoria da Possibilidade* compreende o entendimento de que, ao assumir relevante grau de risco, o agente consiga prever a possibilidade de produzir o dano, e ainda assim, insistindo aquele na sua conduta, restará caracterizado o dolo. Não importa para tanto o quanto o agente acreditava poder evitar o dano. Assim, segundo esta teoria, deve pesar a avaliação da possibilidade de ocorrência do dano, tendo em vista a sua probabilidade (BITENCOURT, 2010).

Ao verificar o disposto no art. 18, inciso I, do Código Penal Brasileiro, é possível concluir que a legislação penal aderiu às teorias da vontade e do assentimento, tendo em vista a caracterização do dolo quando o agente demonstra interesse em obter o resultado, ou ainda, quando o agente assume o risco de produzi-lo. Desta forma, conforme entendimento doutrinário, a legislação penal brasileira não poderia imputar o dolo ao agente pela mera presunção do resultado, tendo em vista a necessidade de se demonstrar a sua vontade direta ou sua aceitação quando a ocorrência daquele.

2.2 As espécies de dolo

A relação entre a vontade do agente e o objetivo de se atingir o resultado proporciona o surgimento das espécies de dolo. Neste diapasão, a doutrina divide o dolo em dolo *direto* ou *imediato*, e o *dolo indireto*. Por sua vez, o dolo indireto é subdividido em dolo eventual e dolo alternativo (BITENCOURT, 2010).

Estas classificações são devidas e estritamente elencadas pela doutrina, de sorte que, o Código Penal Brasileiro não dispôs sobre tal diferenciação, pois, tratou o instituto do dolo em modalidade *una* no seu art. 18, inciso I, que diz:

Art. 18 - Diz-se o crime:

I - doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo (BRASIL, 1940);

Neste sentido, a legislação penal adotou a concepção do dolo natural, sendo esta parte da conduta tipificada na Lei. Não é relevante o fato do agente conhecer ou não acerca da ilicitude do seu ato, bastando para a caracterização do dolo o emprego da vontade e a consciência do agente em buscar o resultado.

O dolo *direto* corresponde ao dolo propriamente dito, no qual o agente realiza conduta com manifestada vontade de atingir o resultado proposto. Assim, o resultado pretendido possui direta relação com previsão do agente, uma vez que este o antecipa no seu intelecto e externa a sua vontade por meio da conduta.

Para o professor Guilherme Nucci (NUCCI, 2010, p. 205), o dolo direto “é a vontade do agente dirigida especificamente à produção do resultado típico, abrangendo os meios utilizados para tanto”. Neste sentido, quando se fala em dolo direto, torna-se irrelevante a concretização ou não do resultado pretendido, bastando que o agente, além de prever o resultado, tenha agido diretamente com a intenção de alcançá-lo (BETTIOL, 2000).

Nas palavras do professor Aníbal Bruno também é possível compreender melhor o dolo direto:

Diz-se o dolo direto quando o resultado no mundo exterior corresponde perfeitamente à intenção e vontade do agente. O objetivo por ele representado e a direção da vontade se coadunam com o resultado do fato praticado (2005, p. 46).

No dolo direto, portanto, o agente insiste voluntariamente na sua conduta com o objetivo intuito produzir o resultado que outrora idealizara na mente. O agente age em consonância com a metodologia idealizada com o fim de obter o resultado pretendido.

Exemplo deste tipo doloso pode ser visto em um indivíduo, que observando o seu alvo, desfere contra estes disparos de arma de fogo e ceifar-lhe a vida. Resta no exemplo configurado a intenção de tirar a vida do seu alvo, de forma que o agente promoveu os meios e atingiu o resultado pretendido inicialmente.

O dolo *indireto*, por sua vez, difere do anterior pelo fato do agente não possuir vontade direta relacionada ao resultado previsto, submetendo-se, portanto, à possibilidade de o atingir. No dolo indireto o agente assume o risco de produzir o resultado ao realizar conduta com potencial risco de dano. Conforme já mencionado, o dolo indireto é subdividido ainda pela doutrina em dolo *alternativo* e dolo *eventual* (JESUS, 2011).

O dolo *alternativo* configura-se pela alternativa da vontade do agente em alcançar quaisquer dos resultados possíveis. Neste caso, o agente não possui um fim específico, mas se satisfaz com a produção de qualquer dos resultados possíveis.

No dolo *alternativo*, o agente age voluntariamente para provocar o dano. Este dano, porém, será alternativo entre a dimensão do resultado ou a pessoa do sujeito passivo. Age com dolo alternativo, por exemplo, o condutor que arremessa seu veículo contra um grupo de pessoas para atingir o seu desafeto que está entre eles. Neste caso, para o condutor, a possibilidade de causar o dano ao seu desafeto motiva a sua conduta, sendo para ele indiferente a dimensão do dano provocado no seu alvo, como também o dano causado aos demais integrantes daquele grupo.

O dolo *eventual*, por sua vez, caracteriza-se pela indiferença do agente em produzir o resultado. Ao agir pleiteando um resultado específico, o agente assume o risco de atingir outros resultados possíveis. Nesse caso, o agente não possui interesse direto no resultado, mas age de forma tal que torna o resultado muito provável.

A grande diferença entre o dolo alternativo e o dolo eventual é que, naquele, o agente visualiza a pluralidade de resultados e satisfaz-se em alcançar qualquer deles. No dolo eventual, entretanto, o agente visualiza a pluralidade de resultados, mas age para a concretização de um deles, sendo, contudo, indiferente a realização dos demais que por ventura decorram da sua conduta.

No dolo eventual, portanto, o agente não possui intenção direta em obter o resultado, mas aceita o risco de produzi-lo, sendo indiferente a ocorrência de qualquer dos resultados possíveis. Assim, nas palavras do professor Damásio:

“O sujeito assume o risco de produzir o resultado, isto é, admite e aceita o risco de produzi-lo. Ele não quer o resultado, pois, se assim fosse haveria dolo direto. Ele antevê o resultado e age. A vontade não se dirige ao resultado (o agente não quer o evento), mas assim à conduta, prevendo que esta pode produzir aquele” (2005, p. 290-291).

Exemplo desta modalidade pode ser encontrado no caso fictício do condutor que dirige seu veículo em via pública movimentada, e ali realiza ali manobras arriscadas no intuito de demonstrar suas habilidades. Neste caso, prevendo a possibilidade de perder o controle da direção e atropelar e matar algum pedestre, insiste na conduta assumindo o risco potencial de fazê-lo. Para ele, existe a possibilidade de produzir o resultado, contudo, acredita não o cometer.

Importante trazer à baila as palavras do ilustre Francisco Muñoz Conde:

No dolo eventual, o sujeito representa o resultado como de produção provável e, embora não queira produzi-lo, continua agindo e admitindo a sua eventual produção. O sujeito não quer o resultado, mas conta com ele, admite sua produção, assume o risco, etc. (1988, p. 60).

A conceituação do dolo eventual promove uma boa compreensão teórica do instituto. Contudo, a aplicação prática não parece dispor da mesma facilidade, tendo em vista a dificuldade de identificar no caso concreto o elemento volitivo do agente. Em que pese a identificação da consciência do agente quanto ao resultado, a dificuldade de verificar a vontade do agente incorre por tornar mais tênue a distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente. Esta distinção será tratada mais adiante, pois, por ora, faz-se necessário compreender acerca da culpa.

2.3 A culpa consciente e a culpa inconsciente

O ordenamento jurídico tem por finalidade organizar as relações sociais entre os indivíduos, de forma que funciona no sentido de proteger as pessoas e os seus

bens. Desta forma, regras de convívio são impostas para que a ordem seja mantida, cabendo aos integrantes da sociedade cumpri-las para que esta viva em devida harmonia.

Desta forma, regras de condutas são impostas pelo Estado, com intuito de proteger os cidadãos que compõe a sociedade através da instituição de direitos e deveres de cuidado. Assim, compreende-se o conceito de culpa àquele que, sem observar os devidos cuidados, produz resultado danoso não desejoso (BITENCOURT, 2010).

Nas palavras do conceituado jurista Guilherme de Souza Nucci: “O dolo é a regra; a culpa, exceção. Para se punir alguém por delito culposo, é indispensável que a culpa venha expressamente delineada no tipo penal” (NUCCI, 2009, p. 231). A conduta culposa corresponde à semelhança do dolo, à ação voluntária por parte do agente, entretanto, este não possui interesse na ocorrência do resultado. Incorre, portanto, o agente em conduta lícita, provocando o resultado danoso por imprudência, negligência ou imperícia (GRECO, 2008).

Realiza o agente, portanto, conduta com certo defeito, de forma imprudente, negligente ou mesmo sem perícia para tal, de maneira que a sua irresponsabilidade fere o dever de cuidado e conseqüentemente produz um resultado danoso. Para melhor compreensão do instituto da culpa, a doutrina classifica esta modalidade culposa em duas espécies: A culpa *inconsciente* e a *consciente*.

A culpa *inconsciente* compreende a modalidade na qual o agente não compreende a possibilidade do resultado. Assim, na culpa inconsciente o agente não prevê o resultado fruto da sua conduta, em que pese ser o resultado previsível, pois, aquele desconhece o perigo efetivo que o seu ato pode provocar ao bem tutelado (MIRABETE, 2008).

Exemplo de conduta culposa inconsciente compreende um indivíduo que arremessa o objeto pela janela, acreditando não haver ninguém do outro lado que possa ser atingido. Neste caso, a conduta de arremessar o objeto não possui tipificação penal, e também não existe intenção do agente em provocar qualquer dano. Contudo, a falta de cuidado na conduta, ao gerar o dano, imputará ao agente a responsabilidade pelo resultado provocado à título de culpa.

Com relação à culpa *consciente*, esta compreende a situação em que o agente preveja a possibilidade do resultado, contudo, entenda ser possível evitá-lo, mesmo agindo com perceptiva falta de cuidado. Importante ressaltar que se faz necessário

que o agente, além de prever o resultado da sua conduta, manifeste sua intenção em evitá-lo, e até mesmo, empreenda esforços neste sentido.

Neste sentido, a conduta do agente não deve demonstrar qualquer vontade com a obtenção do resultado, devendo este ter plena convicção de que pode evitá-lo por meio da sua habilidade ou circunstância impeditiva.

Neste diapasão, esclarece o professor Damásio:

A culpa consciente, ou culpa com representação, culpa *ex lascívia*, surge quando o sujeito é capaz de prever o resultado, o prevê, porém crê piamente em sua não-produção; ele confia em que sua ação conduzirá tão-somente ao resultado que pretende, o que só não ocorre por erro no cálculo ou erro na execução (JESUS, 2016, p. 1404).

É importante considerar que o resultado ocorre por erro na execução da ação, seja porque o agente confia nas suas habilidades para evitá-lo, ou, porque acredita ser mínima a possibilidade de ocorrência do mesmo. Não se trata de indiferença do agente no tocante à ocorrência do resultado, mas em sua convicção de que este não ocorrerá.

Na prática, esta distinção entre as modalidades de culpa não possui grande relevância para aplicação do tipo culposo previsto em lei. Contudo, tem a doutrina considerado esta subclassificação como fator relevante, tratando desta forma a culpa consciente como mais grave em face da previsibilidade do resultado, e a culpa inconsciente, como de menor gravidade em face da convicção de não ocorrência do resultado.

2.4 A difícil distinção entre o Dolo Eventual e a Culpa Consciente

São os institutos do dolo eventual e da culpa consciente mui similares dentro do Direito Penal, de forma que, diferenciar um do outro é uma tarefa extremamente difícil. Trata-se de uma das mais complexas discussões dogmáticas do Direito Penal, uma vez que em ambos o agente prevê o risco do dano e persiste na conduta. Isto faz com seja praticamente impossível sustentar elementos que distingam os dois institutos (MEZGER *apud* PIERANGELI, 2007). Esta concepção mostra o quanto a doutrina, mesmo mediante a tantos esforços, labutam em meios a dificuldades quanto a estabelecer um sólido e conclusivo diferencial entre estes institutos.

A maior dificuldade na diferenciação do dolo eventual da culpa consciente está na complexidade de identificar a vontade do agente ou a sua indiferença quanto a

ocorrência do resultado. Assim, a vontade não pode ser reconhecida por mera especulação baseada no fator emocional (WELZEL *apud* PIERANGELI, 2007).

Desta forma, conforme explicado acima, a própria divergência doutrinária contribui para que haja uma insegurança jurídica na produção da jurisprudência, pois, o limiar tênue entre a caracterização do dolo eventual e a culpa consciente dificultam tal aplicação. Em ambas as situações, seja pelo dolo ou pela culpa, o agente tem a possibilidade de prever o resultado da sua ação, morando com tudo a diferença num contexto de subjetividade do seu consciente.

A previsão de resultado é, portanto, ponto comum entre os tipos do dolo eventual e da culpa consciente, diferindo assim no que tange a aceitação da produção do resultado. Em virtude de residir a questão da vontade no intelecto do agente, muitos doutrinadores criticam a figura do dolo eventual, uma vez que consideram impossível acessar a dimensão da intenção de produzir o resultado ou sua indiferença em provocá-lo, conforme quadro ilustrativo:

RESULTADO	CULPA CONSCIENTE	DOLO EVENTUAL
PREVISÍVEL (Previsibilidade objetiva)	SIM	SIM
PREVISTO (Previsibilidade subjetiva)	SIM	SIM
ACEITO (teoria do assentimento)	NÃO	SIM
DESEJADO (teoria da vontade)	NÃO	NÃO

Parece sobremodo complexo distinguir o dolo eventual da culpa consciente no caso prático, em virtude da dificuldade de se mensurar o elemento subjetivo do dolo eventual delimitado pelo intelecto do agente causador do dano. Para o renomado professor e doutor Cezar Bitencourt:

Os limites fronteiriços entre o dolo eventual e a culpa consciente constituem um dos problemas mais tormentosos da Teoria do delito. Há entre ambos um traço em comum: a previsão do resultado proibido. Mas, enquanto no dolo eventual o agente anui ao advento desse resultado, assumindo o risco de produzi-lo, em vez de renunciar à ação na culpa consciente, ao contrário, repele a hipótese de superveniência do resultado, na esperança convicta de que este não ocorrerá. (BITENCOURT, 2010, p. 331).

O autor deixa claro que o elemento de diferenciação entre o dolo eventual e a culpa consciente se debruça sobre a consentimento do agente em produzir o resultado, sendo este indiferente a provocação do dano, ainda que não deseje diretamente produzi-lo. Assim, além de reconhecer o risco de provocar danos ao bem tutelado, é necessário o conformismo do agente com relação ao resultado.

Contudo, compreende-se também que não se conseguiria condenar o agente infrator se necessário fosse provar a sua vontade subjetiva em produzir o resultado, uma vez que isso só seria possível mediante confissão do próprio, vez que somente ele pode externar acerca do seu intelecto e, uma vez que não existe fórmula psíquica ostensiva para determinar o seu consentimento em produzir o resultado (JESUS, 2011). Assim, deve se ater então ao momento anterior à ação, avaliando, portanto, o comportamento do agente e a sua Indiferença com relação ao resultado.

Pode-se dizer que na culpa consciente, apesar de existir a previsão do resultado, compreende-se que o agente tem plena convicção de que este não ocorrerá, uma vez que considera possível evitá-lo. No dolo eventual, por sua vez, o agente, ainda que não planeje obter o resultado, comporta-se indiferente à sua produção, aceitando o risco de produzi-lo.

Neste sentido, os juristas Eugenio Zaffaroni e José Henrique Pierangeli esclarecem que o dolo eventual se caracteriza na “conduta daquele que diz a si mesmo: ‘que agente’, ‘que se incomode’, ‘se acontecer, azar’, ‘não me importo’ [...]. É, portanto, o limite entre o dolo eventual e a culpa com representação um terreno movediço, embora bem mais no campo processual do que no penal” (ZAFFARONI e PIERANGELI, 2006, p. 428).

Segundo o Mestre Cleber Masson: "(...) o dolo eventual, assim como o dolo direto, não tem a sua comprovação limitada ao psiquismo interno do agente" (2010, p. 252). Neste sentido, não se pode adotar a possibilidade do dolo eventual buscando comprovação da vontade direta do agente, pois, ainda que não desejando propositalmente o resultado produzido, pode o agente aceitar que isto ocorra, se comportando de forma indiferente a sua ocorrência. Segundo o autor, a doutrina majoritária tem se posicionado no sentido de que, para a caracterização do dolo eventual, faz-se desnecessária a comprovação do consentimento do agente com o resultado, devendo para tanto serem consideradas as circunstâncias que antecederam o delito cometido.

Nesta linha de raciocínio, conforme explicado acima, tem-se por exemplo, que um motorista que por ventura ocasione a morte de alguém após combinar a ingestão de bebidas alcoólicas com uma velocidade além dos limites regulamentares em uma via extremamente movimentada, pode ser julgado pelo homicídio a título de dolo, tendo em vista as circunstâncias que antecedem ao fato, pois, estas demonstram um descaso excessivo com relação ao risco de produzir o resultado danoso.

Desta forma, ainda que não tenha intenção de causar a morte de outrem ao dirigir seu veículo automotor em circunstâncias precárias e irresponsável como nos casos de embriaguez e outras condutas vedadas pela legislação de trânsito, o agente pode responder dolosamente pela morte provocada, tendo em vista o grau de risco assumido na conduta. Não obstante, a plena convicção de que o agente não queria o resultado, acreditando não incorrer em riscos para o cometê-lo, poderá caracterizar a modalidade culposa, conforme entendimento jurisprudencial.

2.5 A aplicabilidade da Lei Penal subsidiariamente à lei especial.

Importante destacar que a legislação penal dispôs sobre a sua aplicabilidade aos fatos vedados pela legislação especial para os casos em que esta não dispusesse argumento em contrário. Vale ressaltar que, diferentemente da evolução despenalizadora da legislação penal brasileira, o CTB, quando criado, apresentou uma verdadeira exasperação de pena (BITENCOURT, 1999), pois, elencou a aplicação de acréscimos de pena para resultados decorrentes de uma mesma conduta.

Assim, percebe-se uma falta de sintonia do legislador quanto a elaboração das normas citadas. Contudo, em que pese a regra já estabelecida anteriormente na legislação penal, o Código de Trânsito Brasileiro previu no seu conteúdo a possibilidade da aplicação subsidiária das normas gerais do Direito Penal e do Direito Processual Penal nos crimes de trânsito, ratificando assim a regra já estabelecida na legislação geral, conforme *caput* do art. 291 do CTB:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber (BRASIL, 1997).

Não se valendo apenas de críticas pela distorção quanto a despenalização de condutas menos graves, a nova legislação de trânsito trouxe importantes inovações como a criminalização das condutas de embriaguez na condução de veículos automotores e o homicídio e lesão corporal praticados na direção destes.

Importante, pois, assimilar que à medida que a lei especial, neste caso o CTB, se abstém de dispor sobre regras que devem ser impostas ao tratamento das suas condutas típicas, servir-se-á, portanto, ao caso concreto, das normas gerais do Direito Penal e do Direito Processual Penal.

A dogmática jurídica preza pela observação dos conceitos inerentes ao Direito Penal, de forma que estes devem embasar a aplicação do direito em questão. Deve haver uma incursão do aplicador no intuito de buscar o correto pensamento que impulsionou o legislador na elaboração da norma. Como já visto, o dolo difere da culpa, o que naturalmente imputa penalidades totalmente diversas um instituto do outro.

Ao que parece, preferiu compreender o legislador que o homicídio decorrente do uso do álcool tão somente pode configurar a modalidade culposa, haja vista a manutenção da ausência do tipo dolo no CTB, mesmo mediante diversas alterações. Naturalmente que há de se observar a gravidade da conduta de dirigir um veículo sob o efeito de álcool, mas também se faz necessário analisar o caso e a norma antes compreender este ato como sendo doloso, evitando assim imputar o dolo onde deveria ser culpa.

3. O PROBLEMA DAS MORTES NO TRÂNSITO E AS INVESTIDAS DO LEGISLADOR

3.1 Contextualização histórica e aspectos gerais da violência no trânsito

Para melhor compreender acerca das mortes no trânsito, é necessário considerar um aspecto histórico sobretudo importante: O aumento da frota nacional ao longo dos anos e sua relação com o número de residentes no país. O número de veículos aumentou em maior proporção que o crescimento da população. O número de pessoas com automóveis no Brasil cresceu de forma acelerada, de forma que em 1996 o número de residentes por automóvel correspondia aproximadamente a 9,4. Alguns anos depois, mais precisamente por volta do ano de 2005, esse número havia evoluído para 8,0 (ANFAVEA, 2007).

Ocorre que já por volta do ano de 1970, o país alcançou uma marca de 3,1 milhões de automóveis, sendo que este número saltou para mais de 26 milhões em apenas 25 anos. Uma década mais tarde, em 2006, esta marca ultrapassara os mais de 45 milhões de veículos no território nacional. Esses números demonstram que houvera uma grande necessidade de uma política pública que acompanhasse essa evolução do trânsito. Contudo, as medidas tomadas pelo Congresso Nacional parecem não ter acompanhado na mesma velocidade o aumento da frota de veículos e também da população, de forma que o aperfeiçoamento dessa relação, que estava se expandindo entre o automóvel e o ser humano, marchou em maior velocidade que o previsto.

Importante destacar que o desenvolvimento viário e o projeto de crescimento urbano também não acompanharam em equilibrada proporção o aumento do volume do tráfego, vez que este ocorreu de forma bem mais acelerada. Desta maneira, o avanço do trânsito impactou na qualidade de vida do cidadão brasileiro, sobretudo nas grandes urbes, que sofreram primeiro as consequências disto por lhe darem com fatores como a poluição ocasionada pelos veículos automotores, o acréscimo de tempo dos trajetos trazido por engarrafamentos de trânsito, entre outros. Esse novo cenário de estresse humano, ocasionado pelos problemas acima mencionados, acabou trazendo à tona muitos conflitos e ocorrências de acidentes no trânsito, contribuindo assim com o passar do tempo, juntamente com o aumento de veículos,

para o desencadeamento de diferentes tipos de agressão no trânsito (MARIN e QUEIROZ, 2000).

O trânsito passou vigorar como importante fator da vida social, influenciando até mesmo o estilo de vida do brasileiro. O transporte rodoviário passou a ser, e até hoje é, o principal meio de locomoção entre os brasileiros, de forma que também se revelou como um elemento contribuidor de relacionamentos interpessoais e profissionais, e até mesmo, passou a atribuir ao indivíduo um maior status e poder social. Não é por acaso que o trânsito é palco para a exasperação de sentimentos e comportamentos hostis, de forma que funciona como teatro para ocorrências violentas que decorrem de imprudências e mesmo de condutas criminosas.

Diversos são os fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes, dentre os quais vale destacar a questão da velocidade excessiva. Obviamente que outras razões podem contribuir ou mesmo ser o motivo principal da ocorrência do acidente no trânsito, contudo, importante destaque deve ser dado à velocidade excessiva, tendo em vista que esta, mesmo quando não atrelada à causa principal do acidente, potencializa os seus danos.

Não obstante, a atenção destinada à contribuição da velocidade excessiva para a ocorrência dos acidentes ou agravamento destes, outros fatores como a falha mecânica, as más condições das vias de circulação, a falta de atenção do motorista, entre outros, pode figurar com impulsionador principal da ocorrência de acidente. Desta forma, ao longo dos anos foram desenvolvidas medidas de segurança direcionadas, na maioria das vezes, ao controle da velocidade que muitos condutores desenvolvem, buscando assim, por meio da lei, minimizar os danos decorrentes desta (ENOKI, 2004).

O número elevado de mortes no trânsito brasileiro faz deste um importante problema de saúde pública, tendo em vista que sobrecarrega a máquina pública em função dos elevados percentuais de internação e dos altos custos hospitalares que promove. Além disto, provocam outros problemas graves para a sociedade tais como as perdas materiais, despesas previdenciárias e, por óbvio, enorme sofrimento para as vítimas e seus familiares, decorrentes das vidas ceifadas nos acidentes de trânsito (BRANCO e BEKESAS, 1999).

Assim, conforme explicado acima, além ceifar preciosas e produtivas vidas da sociedade, a violência no trânsito contribui para enormes despesas que vão desde as internações, exames de alto custo e procedimentos cirúrgicos, até mesmo

abrangendo questões como a necessidade do acompanhamento psicológico, próteses e reabilitação. O prejuízo à saúde daqueles que escapam da morte se estende aos seus sonhos e a sua vida produtiva, trazendo à sociedade novos e indesejados custos.

Os acidentes de trânsito, hoje, são alvos de preocupação não só no Brasil, mas na maior parte do mundo. E neste quesito, os números brasileiros são alarmantes e representam grande parcela das ocorrências em todo o planeta. Infelizmente, cada vez mais os acidentes que provocam mortes no mundo inteiro estão associados aos veículos automotores, de forma que estes alcançam pessoas das mais variadas idades, conforme ratificam Selma Maffei de Andrade e Maria Helena P. de Mello Jorge:

Os acidentes de transporte terrestre são juntados em um agrupamento de razões de mortes não naturais, chamadas causas externas, em que se compreendem todos os tipos de acidente (de transporte, quedas, afogamentos e outros), as lesões intencionais (homicídios, suicídios e intervenções legais) e as lesões geradas em situações de intencionalidade ignorada (ou causa de tipo ignorado), sendo, hoje, considerada no capítulo XX da Classificação Internacional de doenças, décima revisão (ANDRADE e JORGE, 2000, p. 149).

O Brasil, em virtude da desenfreada e descontrolada assiduidade dos acidentes de trânsito no Brasil, tem se destacado nos últimos entre os países com maiores números de genocídio motorizado. Neste cenário de guerra do trânsito brasileiro, nenhuma pessoa está inteiramente excluída de ser vitimada, e isso independe do círculo social ou classe econômica a que pertença, ou ainda, do gênero ou da idade. Qualquer um podem acabar sendo vítima de pessoas inconsequentes e ter suas preciosas vidas perdidas na guerra cotidiana que ocorre no trânsito nacional.

Ressalta-se que os jovens estão entre as principais vítimas da violência no trânsito brasileiro, de forma que uma importante análise acerca desta faixa etária da sociedade necessita ser realizada. Em grande parte dos casos de acidentes que acabam em morte, conforme mencionam Maria Tereza Mardin Sauer e Mario Bernardes Wagner, o condutor que está envolvido é, na maior parte das vezes, um jovem ou adulto jovem:

Tanto condutores quanto passageiros jovens estão desproporcionalmente abrangidos em acidentes de trânsito com vítimas, quando confrontados com condutores de outras faixas etárias. Ratificam que peculiares próprias dessa faixa etária como: precocidade, sentimento de onipotência, disposição de superestimar suas capacidades, pouco conhecimento e habilidade para conduzir e comportamentos de risco são fatores de riscos para acidente de trânsito (SAUER e WAGNER, 2003, p. 1519).

Observa-se elevada incidência de acidentes de trânsito envolvendo pessoas do sexo masculino, sobretudo jovens, pois, eles mais frequentemente se abstêm de suas responsabilidades nos acidentes de trânsito. Em grande parte das vezes, os jovens ignoram o senso de responsabilidade e consomem bebidas alcoólicas e/ou também outras drogas de forma acentuada, por isso, acabam abusando dos limites de velocidade e desobedecem outras normas de segurança no trânsito. Consequência disto é o aumento dos casos de acidentes com mortes de condutores jovens (ANDRADE, 2003).

Destaca-se que muitas são as demais razões que contribuem para a ocorrência dos desastres no trânsito, entre elas: A falha humana como descuido, imperícia, precipitação, a falta de informação sobre o veículo e a desobediência às leis de trânsito; A falha mecânica; As más qualidades das estradas e rodovias como a falta de sinalização, buracos e em alguns episódios águas sobre a pista; E ainda pneus em más condições e também freios desgastados (BRUNS, 2005). Contudo, a combinação de álcool e direção reserva um espaço de grande abrangência nas estatísticas de mortes no trânsito.

Também é no trânsito que a violência mostra a sua face cruel: competição, brigas, agressões, assassinatos por motivos fúteis, desafios às autoridades, infrações, crimes, impunidade, desrespeito pelos semelhantes, etc. (HOFFMAN, CRUZ e ALCHIERI, 2003, p. 130).

Como é possível compreender, segundo os autores já mencionados, grande parcela dos acidentes de trânsito acontece por puro desrespeito à legislação pertinente e às orientações de segurança preventiva, e como visto, isto vai além da faixa etária, do gênero, ou mesmo das classes socioeconômicas. O desrespeito às normas de trânsito envolve, em grande parte dos casos, aspectos como o excesso de velocidade combinada com o consumo de bebidas alcoólicas antecipadamente à direção de veículos automotores.

3.2 O advento do Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503/97

Antes de vigorar o CTB, os condutores de veículos que praticassem infrações graves eram punidos pela subsunção e aplicação de tipos previstos no Código Penal Brasileiro e também na Lei de Contravenções Penais. Deste modo, pode-se dizer, que antes do código de trânsito, a título de exemplo, o condutor que provocasse lesões

corporais em outrem enquanto dirigia o seu veículo automotor seria punido pelo crime de lesões corporais, e isso poderia ser interpretado como sendo uma ação dolosa ou culposa. Importava apenas a verificação objetiva acerca da existência do dolo ou da culpa na referida conduta (GULLI, 2012). Desta forma, se por ventura alguém fosse flagrado dirigindo embriagado e inserido numa conduta que gerasse qualquer perigo, deveria responder o condutor criminalmente, vez que estaria praticando uma contravenção penal, que por sua vez, doutrinariamente, era chamada de direção perigosa.

Assim, a promulgação da Lei nº 9.503/97 trouxe muitas inovações para normatização do trânsito brasileiro no intuito de frear o auto índice de acidentes de trânsito à época “para fazer face a este incremento, que nos levou à triste condição de recordista mundial de acidentes” (NASCIMENTO, 1999, p. 1). O capitalismo inserido no modo de vida do brasileiro fez com que, ao longo dos anos, o veículo se tornasse objeto de projeção social, contribuindo para a ascensão da violência por meio do trânsito.

Os acidentes, que outrora se limitavam às estradas rurais, passaram a migrar para os centros urbanos, onde se fazia presente maior necessidade de demonstração de poder social. Não foi à-toa que o legislador, através da Lei nº 9.503/97, estendeu aos municípios à responsabilidade de promover medidas em pró da segurança do trânsito, combatendo assim os elevados números de acidentes registrados.

A chegada das normas de circulação instituiu um novo direito: o direito de usufruir de um trânsito seguro, devendo ser este incluído entre os direitos avaliados como sendo essenciais para a vida de todos, tais como: cidadania, soberania, liberdade e tantos outros, elencados no art. 5º da Constituição Federal de 1988 (RIZZARDO, 2013).

Conforme explicado acima, seria importante que o estado promovesse uma garantia do direito ao trânsito seguro, preparado ou esquematizado, resguardando à vida e a incolumidade física das pessoas. Neste sentido, a legislação de trânsito passou por diversas modificações, sobretudo, com intuito de punir as condutas irresponsáveis praticadas ao volante.

Inicialmente, a Lei nº 9.503/97 promoveu alguns avanços nas regras de circulação, criminalizando condutas antes tidas como meras contravenções, majorando também condutas infracionais já tipificadas até então. Estudos, porém, passaram a coligar medidas reais de controle na tentativa de reduzir o número de

ocorrências e/ou a questão da gravidade dos acidentes (SOARES e BARROS, 2006). Contudo, foi elaborada a supracitada Lei com um enfoque de pacificidade, vez que buscara a conscientização do condutor e cidadão. Não obstante, elencou no seu arcabouço um capítulo destinado especificamente aos crimes de trânsito, fato este sobremodo importante.

Contudo, parece este apelo de conscientização dos condutores quanto à responsabilidade no trânsito ter sido também o viés da elaboração das punições destinadas aos infratores em casos de cometimento de crimes ao volante. Exemplo disto foram as tolerâncias estabelecidas em lei como o percentual mínimo de alcoolemia no sangue. O texto original da Lei nº 9.503/97 trazia até mesmo na seara administrativa a possibilidade de o condutor ingerir uma quantidade de álcool de até seis decigramas por litro de sangue sem que cometesse qualquer ilícito.

Importante salientar que, em grande parte dos acidentes de trânsito, o condutor age de forma indiferente à legislação, e mesmo com total desrespeito às normas de circulação, envolvendo muitas vezes o excesso de velocidade combinado com o consumo de bebidas alcoólicas antecipadamente à direção de veículos automotores:

As pesquisas e as estatísticas de organismos oficiais evidenciam que, no trânsito, entre as falhas mais frequentes e importantes, estão o abuso do álcool, a velocidade, o sono, a fadiga, as distrações e alguns estados psicofísicos especiais (HOFFMAN, CRUZ e ALCHIERI, 2003, p. 383).

Assim, inevitavelmente o legislador necessitou criminalizar condutas conhecidamente provocadoras de acidentes. Condutas como a embriaguez ao volante e o emprego de alta velocidade nas vias públicas passaram a ser alvos do poder público para que vidas fossem preservadas. O direito de ir e vir pertence ao cidadão, entretanto, a condução de veículo automotor em via pública deve ser tratada como concessão do estado, pois, envolvem a segurança coletiva.

Naquele momento da sua promulgação, o CTB foi muito importante para distribuir responsabilidades entre os entes federativos, de modo a acompanhar o cenário que se desenhava em torno do trânsito nacional. Vale ressaltar, porém, o rápido crescimento do trânsito e suas peculiaridades, pois, logo se demonstrara como teatro de inúmeras vidas ceifadas por condutas irresponsáveis que não possuíam a devida penalidade. Desta forma, deveria tão logo o legislador promover atualizações na Lei para que vidas fossem preservadas.

3.3 A evolução da Lei nº 9.503/97

A legislação de trânsito passou por inúmeras atualizações, das quais vale destacar a ocorrida em 2006, com a Lei nº 11.275/06, que trouxe ao CTB algumas importantes alterações, sobretudo, no que diz respeito a ingestão de bebidas alcoólicas e a direção veicular. Reconhecendo a ineficácia da legislação anterior no tocante ao enfrentamento do crime de embriaguez ao volante, o poder público retirou o limite mínimo de álcool da infração administrativa, promovendo também outras poucas alterações ao dispositivo original.

A nova lei trouxe uma proposta inovadora com a retirada do limite de tolerância que era estabelecido na infração administrativa. Deixou, contudo, de promover qualquer alteração a conduta do crime (NOGUEIRA, 2009). Assim, para a caracterização do delito do artigo 306, referente ao crime de embriaguez ao volante, além da ingestão de álcool acima dos limites estabelecidos em lei, ou uso de substância com efeitos análogos, era necessário que o agente promovesse um perigo concreto de dano, sem o qual restava descaracterizado o crime.

No que tange às medidas de comprovação da condição de embriaguez do condutor por parte do agente da autoridade de trânsito, passou-se a aceitar como prova o laudo de constatação acerca da alteração dos sinais psicomotores do motorista. Desta forma, se o condutor se recusasse a se submeter aos testes previstos no *caput* do artigo 277 do CTB, poderia o agente, por meio de critérios técnicos, atestar o comprometimento da sua capacidade de dirigir.

Vale salientar que as novas regras inseridas no artigo 277 abrangeram tão somente as infrações administrativas, não contemplando o capítulo dos crimes de trânsito da Lei nº 9.503/97.

Outra mudança importante trazida Lei nº 11.275/06, todavia, alvo de críticas por parte de doutrinadores, foi a inserção da condução sob efeito de álcool, substância tóxica, ou ainda por substâncias análogas, como causa de aumento de pena do crime previsto no artigo 302. Desta forma, pelo menos, o legislador cessou por ora a dúvida doutrinária quanto a absorção ou não da embriaguez pelos delitos de homicídio e lesão corporal culposos (JESUS, 2009).

Depois, disto, em 2008, a legislação de trânsito passou por nova reformulação, quando foi promulgada a Lei nº 11.705/08, a qual acabou trouxe modificações para o tipo penal que constava no art. 306, retirando a exigência do aspecto elementar

“expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”. Apesar de manter alguns aspectos já previstos na Lei nº 9.503/97, como, por exemplo a exigência de que a direção do veículo automotor se desse em via pública, a chegada da Lei nº 11.705/08 trouxe normas diretamente atreladas aos níveis de alcoolemia no sangue, ou influência de outro tipo de substância psicoativa, de forma que o nível de embriaguez ao volante deveria obrigatoriamente ser constatado para que fosse configurado o ato lesivo (FONSECA, 2013).

Ao estabelecer o índice quantitativo de álcool no sangue, amarrou o legislador a caracterização do crime à necessidade realização de exame para constatação do nível de embriaguez do motorista. Assim, quando o teste acusasse teor de álcool abaixo de seis decigramas por litro de sangue, ou se a substância identificada não fosse psicoativa e geradora de dependência, isso resultaria erro de tipo, não havendo cometimento do crime de trânsito.

Ressalta ainda José Geraldo da Fonseca no tocante às “substâncias psicoativas”, pois, dentro deste conceito estão inseridas todas aquelas que atuam de modo a alterar o funcionamento cerebral, comprometendo a capacidade psicomotora do condutor. Portanto, destaca-se que isso acomete não somente as drogas ilícitas, mas também algumas drogas lícitas. Os fármacos, por exemplo, seja ele de uso regular ou controlado, constituem também drogas, e podem ser compreendidos como substâncias ilícitas quando relacionadas à conduta do art. 306. Assim, psicotrópicos; hipnóticos; indutores de sono; antidepressivos; ansiolíticos; moderadores de apetite; e mesmo anestésicos, podem imputar ao condutor do veículo a dependência citada pela legislação, caracterizando o crime de trânsito.

A proposta trazida pela Lei nº 11.275/06, no tocante à recusa do condutor em e submeter aos testes de alcoolemia, foi aprimorada pela nova redação que, além de confirmar a possibilidade de prova por meio da constatação dos “notórios sinais de embriaguez”, passou a acatar o relato do agente da autoridade de trânsito acerca da “excitação ou torpor” relacionados à ingestão de álcool. Isto implica dizer que caberá ao agente de trânsito promover os meios para comprovar a infração por das possibilidades previstas no parágrafo 2º do art. 277 do CTB.

Em 2012 a legislação passou por nova alteração com as premissas trazidas pela Lei nº 12.760/12, a nova e mais dura “Lei Seca”, que, diferentemente da anterior, não estabeleceu nenhum grau de concentração de álcool ou outra substância psicoativa a ser medida no sangue do condutor. Assim, bastava que se atestasse o

comprometimento da capacidade psicomotora do motorista no momento do acidente, e que esta decorreria da ingestão de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que causasse dependência (OLIVEIRA, 2013). Para efeitos da infração administrativa, a nova Lei estabeleceu a tolerância zero para o consumo de álcool ao volante.

Destarte, em se tratando do tempo de pena para o infrator de trânsito do art. 306 do CTB, não houve alteração, prevalecendo a pena anteriormente prevista de 6 meses a 3 anos de detenção. Caracterizar-se-ia o perigo de dano quando verificada a concentração de álcool sanguínea ou pulmonar, não se estabelecendo mais a ocorrência de dano (GOMES, 2013).

Desta forma, restaria caracterizado o perigo pelo simples fato de ter o condutor ingerido bebida alcoólica ou substância análoga acima dos limites estabelecidos em lei. O crime de embriaguez passou então a configurar como crime de perigo abstrato na conduta prevista no inciso I.

Fato relevante diz respeito a outra inovação desenvolvida pela lei de 2012 que, em seus artigos, inseriu o direito da pessoa acusada à contraprova, dispositivo que não existia na redação anterior (ARAÚJO JR, 2013). Portanto, ficou estabelecido que, caso o condutor fosse flagrado com capacidade psicomotora comprometida por meios legais pelos agentes, teria o infrator uma chance de poder apresentar laudo de verificação por meio de perícia particular, ou ainda, poderia por lei ter direito de requisitar à autoridade policial a realização de exames com maior exatidão. Esses laudos particulares poderiam ser considerados pela autoridade quando em análise posterior da sua conduta criminosa. O novo regulamento acompanhou uma tendência ora foi iniciada pela Lei nº 12.403/11 no tocante ao contraditório durante a fase preliminar de investigação.

Fato importante a ser mensurado é que, antes da Lei nº 12.760/12, no que respeito ao cometimento do crime de embriaguez ao volante, era necessário que a condução de veículo automotor se desse em via pública. Tem-se aqui outra mudança, portanto, da nova Lei, que modificou a redação do art. 306, suprimindo o critério da localidade pública, considerando o crime de embriaguez ao volante independentemente do local da ocorrência, seja o local público ou privado. Esta mudança conseguiu representar estimável ampliação no alcance da regra punitiva. O ajustamento estabelecido pela nova redação trouxe maior coerência com as infrações de homicídio culposo e lesão corporal culposa, as quais, por sua vez, não estavam atreladas ao cometimento em via pública.

Assim, houve uma evolução da redação do Código de Trânsito Brasileiro desde a redação original, passando pelas mudanças importantes da Lei nº 11.705/08, sobretudo no tocante ao art. 306 do CTB, onde antes era exigido a ocorrência de perigo concreto, passando então a ser acatado o simples perigo abstrato (SANNINI NETO e CABETTE, 2012).

Vale ressaltar que os defeitos da velha Lei Seca foram os motivos principais pelo qual o legislador promulgou com urgência a Lei nº 12.760/12, como, por exemplo a dependência da comprovação técnica da exata quantidade de álcool no sangue do condutor, de modo que em caso contrário, não era possível imputação de qualquer infração penal mediante a falta da prova prevista (OLIVEIRA, 2013).

Destaca-se também na Lei nº 12.971/12 a inserção do exame toxicológico, inserido nos parágrafos 2º e 3º do art. 306 do antigo CTB. A partir de então, passou a ser possível a obtenção de prova da capacidade psicomotora alterada meio do teste toxicológico.

3.4 As últimas atualizações do CTB

Ao longo dos últimos anos, a irresponsabilidade continuou imperando no trânsito brasileiro, de forma que muitas foram as mortes decorrentes de condutas ilícitas como a conhecida ingestão de álcool antecipadamente à direção de veículos automotores. O número crescente de infrações de trânsito, principalmente quanto ao consumo exagerado de álcool, deu novo enfoque ao cenário de discussão sobre a possibilidade de imputação do tipo penal doloso nos crimes de trânsito.

Neste cenário, as notícias acerca da violência no trânsito ganharam destaque nos diversos meios de comunicação, de forma que a imprensa começou a desenvolver matérias sensacionalistas a cada caso de morte no trânsito. Sendo grande parcela das mortes decorrentes da conduta de embriaguez ao volante, buscava a mídia questionar acerca da impunidade dos agentes causadores, demonstrando muitas vezes nas reportagens cenas traumáticas das ocorrências e entrevistas com familiares abatidos pela perda do ente querido.

Assim, instalou-se um clamor popular e uma necessidade de se buscar através destas matérias uma maior rigidez para os casos de homicídios praticados no trânsito, de forma que o condutor que provocara a morte de outrem deveria ser penalizado com dor proporcional ao sofrimento que causou (GOMES, 2013). Debruçou-se assim a

mídia a explorar a propaganda sobre a violência do trânsito através da inclinação para a solução por meio reconhecimento do dolo eventual naquelas condutas.

Desta forma, a reiterada veiculação de casos de homicídios de trânsito decorrentes do uso de álcool na mídia incitou o clamor popular para que medidas emergenciais neste sentido fossem tomadas, o que contribuiu para que os tribunais, considerando a passividade do legislador, buscasse meios de penalizar tais condutas com maior rigor. Nas palavras do professor Rogério Greco:

A Justiça, previda pelas notícias veiculadas, bem como pelo clamor social, começou a se intimidar e passou a mudar conceitos que, até então, eram tratados com distinção pelo Direito Penal. As teorias, que motivaram a inclusão dessas modalidades de elementos subjetivos em nossa legislação penal, foram sendo, aos poucos, deixadas de lado. O que importava, na verdade, era dar uma resposta dura e rápida a esses infratores (GRECO, 2014).

Segundo o autor, os tribunais sofreram influência do da difusão midiática que conduziu a popular à necessidade de justiça por meio de maior rigor aos casos de mortes ocorridas no trânsito. De forma que, no intuito de promover satisfação à sociedade, tribunais desconsideraram premissas importantes do Direito Penal, permitindo que reinasse razoável instabilidade jurídica no âmbito destes julgamentos.

Instalada tamanha insegurança jurídica por serem casos similares julgados de forma sobremodo diferentes em decorrência, por exemplo da publicação da mídia acerca de alguns deles, tornou-se necessário que alguma providência por parte do legislador deveria ser tomada no intuito de direcionar as interpretações jurisprudenciais num mesmo sentido. Neste sentido, visando dirimir conflitos acerca da imputação do tipo dolo ou culposos nos homicídios de trânsito, o legislador elaborou a Lei nº 12.971/14.

Importantes alterações foram trazidas ao CTB pela promulgação da Lei nº 12.971/14, que destacou importantes modificações, sobretudo, relacionadas à parte penal da norma. A nova norma direcionou enfoque em coibir de forma mais rigorosa as condutas de embriaguez e participação em competições realizadas na via pública. Contudo, foi a nova Lei alvo de inúmeras críticas pela doutrina, principalmente em decorrência da sua má elaboração.

Entretanto, o legislador perdeu mais uma vez a oportunidade de reformar e aperfeiçoar a norma no que diz respeito ao homicídio de trânsito de forma a torná-la mais eficiente e equilibrada com como homicídio previsto na legislação penal. Manteve o legislador, portanto, a modalidade única já prevista quanto ao homicídio

culposo. Desta forma, ao verificar a presença do elemento doloso, o Poder Judiciário continuaria necessitando remeter o crime de trânsito à legislação geral (NUCCI, 2014).

De forma equivocada o legislador um parágrafo ao crime de homicídio praticado no trânsito, onde previu que o agente que conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, mantendo o tempo da pena de 2 a 4 anos, modificando somente o tipo qualificado de detenção para reclusão.

A simples alteração da pena privativa de liberdade de detenção para reclusão pelo uso do álcool ao volante não promoveu grande diferença quanto à sensação de impunidade que alimenta a crescente de mortes decorrente destes crimes. Desta forma, o legislador perdeu a oportunidade de dirimir alguns conflitos doutrinários e, sobretudo, perdeu a oportunidade de real majorar às penas para o homicídio praticado ao volante, culminando a modalidade qualificada nas mesmas penas previstas no *caput* do art. 302.

Desta forma, o legislador perdeu a oportunidade de dirimir alguns conflitos doutrinários e, sobretudo, perdeu a oportunidade de real majorar às penas para o homicídio praticado ao volante. Sua pródiga elaboração em mais serviria para promover novos conflitos doutrinários do que para dirimir os existentes, vez que buscara afastar a figura do dolo eventual do homicídio de trânsito por meio de majoração fictícia da pena. O comportamento conhecidamente tido como mais grave pela sociedade, que homicídio decorrente da embriaguez ao volante, passou a ser penalidade, na prática, com as mesmas penas do homicídio culposo simples no trânsito. No que diz respeito ao crime de embriaguez do art. 306, a Lei nº 12.971/14 se restringiu a inserir a possibilidade de prova desta por meio de teste toxicológico.

A criticada Lei ainda instituiu dois tipos penais com nítido conflito quanto à aplicabilidade deles, tendo em vista que ambos compreendem a mesma conduta por parte do agente, divergindo, entretanto, na fixação de penalidades. No art. 302, § 2º, a Lei nº 12.971/14 instituiu a modalidade qualificada para o homicídio culposo praticado por agente que participa de corrida ou outra competição automobilística não autorizada, imputando-lhe a pena de reclusão de 2 a 4 anos. Entretanto, no seu art. 308, a norma instituiu o crime de participar de competição em via pública, de forma que no seu § 2º previu a modalidade qualificada para a situação que desta conduta resulte à morte de outrem, imputando-lhe desta vez a pena de 5 a 10 anos de reclusão.

Dada a inviabilidade das mudanças propostas pela Lei nº 12.971/14, doutrinadores se posicionaram a favor da revogação, por exemplo, do § 2º do art. 302 do CTB, tendo em vista que muito mais promoveu discordância quanto a aplicação da Lei, do que solução para os conflitos doutrinários. Desta forma, o legislador logo necessitou realizar outra alteração através da Lei nº 13.281/16.

Para coibir de forma mais rigorosa a conduta de embriaguez ao volante, a nova Lei instituiu uma maneira de obrigar o condutor a se submeter ao teste de alcoolemia. Segundo o art. 165-A, inserido pela nova redação, o condutor que se recusasse a realizar o teste de alcoolemia receberia punição administrativa similar ao caso de embriaguez. Por óbvio que esta obrigatoriedade de submissão ao exame de alcoolemia gera muita polêmica quanto ao texto constitucional. De todo modo, percebe-se que o legislador ainda busca meios de combater às condutas de uso de álcool ao volante, de forma que é possível visualizar a evolução punitiva no âmbito administrativo neste sentido.

Em decorrência das várias críticas doutrinárias acerca do § 2º do art. 302, o legislador optou por revogá-lo, de forma que a embriaguez deixou de ser considerada elemento qualificador da modalidade culposa. Como o legislador se absteve de inserir nova redação sobre o pleito, perdurou-se a discussão acerca do dolo eventual no âmbito da doutrina e da jurisprudência.

Assim, atualmente a legislação continua sem dispor do tipo penal doloso para os casos de homicídios praticados aos volantes, de forma que o Poder Judiciário, ao reconhecer o referido tipo penal, deverá remeter à aplicação do Código Penal Brasileiro, submetendo o agente causador da morte ao julgamento o popular.

4. A JURISPRUDÊNCIA NOS DELITOS DE TRÂNSITO

4.1. A mídia e a opinião popular

O problema dos acidentes de trânsito e as mortes consequentes destes é fato relevante e conhecido no Brasil e no mundo. Este assunto é tão relevante que em 2011 a ONU lançou a chamada “Década de ação pela segurança no trânsito”, campanha da qual o Brasil se fez signatário. A campanha tinha por finalidade convocar os países participantes a desenvolverem políticas para redução de mortes no trânsito, vez que cerca de 1,3 milhão de pessoas morriam por ano em todo mundo (ONU, 2011).

O Brasil, por sua vez, representa uma parcela expressiva dentro dos dados levantados pela ONU, tendo em vista as mais de 50 mil mortes ocorridas por ano neste cenário caótico do trânsito nacional.

Ressalta o Cel. Edmundo José de Bastos Júnior que:

(...) o trânsito vem assumindo características de verdadeira calamidade pública, pela quantidade de mortos e feridos e de danos materiais que provoca. Há, por isso, movimento em favor da elaboração de leis especiais e mais rigorosas para tratar dos denominados delitos do ‘automóvel’. Contudo existe outra corrente, mais branda, que enfoca a educação no trânsito. Educar é ensinar que direção perigosa não leva a nada, exceto ao risco. A direção defensiva é uma poderosa ‘arma’ para o combate à violência automobilística (BASTOS JUNIOR, 2006, p. 58).

A mortalidade no trânsito chama a atenção da sociedade e incita a população a desejar maior punição para os casos de homicídios cometidos em decorrência do desrespeito às normas de trânsito, sobretudo quando cometido em razão de condutas seriamente pleiteadas em campanhas e notícias jornalísticas, como é o caso do uso do álcool antes de dirigir. Neste sentido, os meios de comunicação, de uma forma geral, têm influenciado a opinião pública acerca de diversos assuntos, entre eles a violência no trânsito.

É sabido que o sensacionalismo midiático, que impacta na atualidade a sociedade com a publicação de grandes catástrofes através da veiculação de fortes imagens e relatos assombrosos, encontrou nos homicídios de trânsito um meio de angariar audiência e lucratividade (NACIF, 2010). Desta forma, a mídia atrai as atenções da sociedade e, conseqüentemente, influencia a opinião popular acerca dos casos que envolvem as mortes no trânsito.

As veiculações das notícias vinculadas à violência no trânsito têm assegurado à sociedade maior percepção sobre o assunto e a sua gravidade. Ocorre que atualmente a população absorver as informações repassadas pela mídia, de forma que juízos de valores hoje são mais facilmente atribuídos pela opinião popular para casos de mortes no trânsito que decorram de condutas irresponsáveis.

Tem, portanto, absorvido a população uma sensação de brandura por parte do legislador no tocante às condutas de crimes realizadas ao volante, de forma que esta tem cobrado do poder público punições mais severas para os casos de mortes provocadas por condutores irresponsáveis.

Neste seguimento, a população parece não mais assimilar que condutas nocivas como a embriaguez ao volante sejam tratadas pelas autoridades como pura falta de zelo por parte do condutor. Afinal, as estatísticas e campanhas governamentais já deixaram esclarecidos os resultados atingidos pela recorrência de tais condutas. Assim, hoje a sociedade encontra-se mais atenta a cada caso que é veiculada nas mídias sobre mortes no trânsito provocadas por condutores embriagados.

Embora realmente o legislador tenha aderido aos crimes de trânsito certa brandura quanto às penalidades, parece certo concluir que esta atual sensação de impunidade da sociedade tem como combustível principal o sensacionalismo midiático inseridos nas notícias sobre mortes no trânsito. Para aperfeiçoamento da sua audiência, os meios de comunicação veiculam cada vez mais informações e discussões os homicídios de trânsito e os tratamentos jurisdicionais dispensados a estes. Assim, a discussão sobre a aplicação do dolo eventual tem sido cada vez mais recorrente, sobretudo quando decorrem de condutas abusivas à lei especial.

O problema é que esta exploração do assunto pelas mídias sociais e seu conseqüentemente recrutamento da opinião pública influenciam com razoável poder as decisões da magistratura, pressionando juízes e promotores a visualizarem a possibilidade da imputação do tipo doloso nos homicídios de trânsito que envolvem o uso de álcool e velocidade excessiva (GRECO, 2011).

Para o professor Fabrício Corrêa, a repercussão dos homicídios de trânsito em face da extrema divulgação nas mídias sociais parecem distorcer muitas vezes o entendimento dos tribunais, vez que estes vislumbram grande preocupação com a repercussão negativa da decisão em favor do réu acusado de provocar a morte de alguém por razão de sua irresponsabilidade no trânsito (CORREA, 2012).

O professor Rogério Greco, por sua vez, já mencionara há algum tempo que:

Muito se tem discutido ultimamente quanto aos chamados delitos de trânsito. Os jornais, quase que diariamente, dão-nos notícias de motoristas que, além de embriagados, dirigem em velocidade excessiva e, em virtude disso, produzem resultados lastimáveis.

Em geral, ou causam a morte ou deixam sequelas gravíssimas em suas vítimas. Em razão do elevado número de casos de delitos ocorridos no trânsito, surgiram, em vários Estados da Federação, associações com a finalidade de combater esse tipo de criminalidade. O movimento da mídia, exigindo punições mais rígidas, fez com que juízes e promotores passassem a enxergar o delito de trânsito cometido nessas circunstâncias, ou seja, quando houvesse a conjugação da velocidade excessiva com a embriaguez do motorista atropelador, como de dolo eventual, tudo por causa da frase contida na segunda parte do inciso I do art. 18 do Código Penal, que diz ser dolosa a conduta quando o agente assume o risco de produzir o resultado (GRECO, 2011, p. 205).

É preocupante o pressuposto de que condutas como a embriaguez ao volante e a velocidade excessiva podem constituir por si só motivos objetivos para imputação do tipo penal doloso. Estes comportamentos não identificam de forma objetiva o aspecto volitivo do condutor, vez que no seu íntimo pode não haver a indiferença quanto a obtenção do resultado morte decorrente da sua conduta (GRECO, 2011). A imputação do dolo eventual consiste de convicção da consciência da possibilidade do resultado por parte do agente e a sua indiferença quanto à ocorrência do mesmo. Na culpa consciente, por sua vez, o agente não acredita não estar assumindo o risco de produzi o resultado.

Não se pode, contudo, descartar que os homicídios de trânsito podem ser levados ao Tribunal de Júri por meio da imputação do tipo doloso. Fazendo-se presente a previsão do resultado e a sua indiferença quanto a ocorrência do dano, deve então o agente ser devidamente representado pelo delito hediondo da legislação penal.

4.2 O posicionamento dos Tribunais Superiores

Em se tratando da discussão a respeito da aplicação do dolo eventual, certamente os homicídios de trânsito provocados pelo uso de álcool ao dirigir tem sido seu maior alvo. O ato de ingerir bebida alcoólica antes de dirigir não parece por si só suficiente para a imputação do tipo doloso, vez que não comprova a indiferença na conduta do agente causador do dano.

Não obstante, faz-se importante ressaltar o apelo em pró das boas práticas para manutenção da paz social e da vida e, conseqüentemente pela não combinação

de álcool e volante presentes nas diversas campanhas governamentais e particulares. Contudo, ainda que em meio a críticas doutrinárias, o STF, num julgado mais recente, entendeu pela manutenção do dolo eventual no caso de homicídio em que o condutor se encontrava em estado de embriaguez. Vale salientar com outros aspectos foram considerados para a imputação do dolo como o fato de dirigir em alta velocidade, pela contramão de direção, conforme é possível verificar abaixo e conforme acórdão completo no anexo A:

Ementa: HABEAS CORPUS. AÇÃO PENAL. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DENÚNCIA POR HOMICÍDIO DOLOSO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PRETENSÃO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA DELITO CULPOSO. EXAME DO ELEMENTO SUBJETIVO. ANÁLISE DE MATÉRIA FÁTICO-PROBATÓRIA. INVIABILIDADE DA VIA. NECESSIDADE DE ENFRENTAMENTO INICIAL PELO JUÍZO COMPETENTE. TRIBUNAL DO JÚRI. ORDEM DENEGADA. 1. Apresentada denúncia por homicídio na condução de veículo automotor, na modalidade de dolo eventual, havendo indícios mínimos que apontem para o elemento subjetivo descrito, tal qual a embriaguez ao volante, a alta velocidade e o acesso à via pela contramão, não há que se falar em imediata desclassificação para crime culposo antes da análise a ser perquirida pelo Conselho de Sentença do Tribunal do Júri [...] (BRASIL, 2016).

HC 121654, Relator (a): Min. MARCO AURÉLIO, Relator (a) p/ Acórdão: Min. EDSON FACHIN, Primeira Turma, julgado em 21/06/2016, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-222 DIVULG 18-10-2016 PUBLIC 19-10-2016)

Na ocasião, o Ministro Luís Roberto Barroso reiterou acerca da importância da prevenção quanto às condutas tipificadas como crime no CTB. Contudo, salientou quanto à função também preventiva exercida pelo Tribunal de Júri. Neste caso, as circunstâncias que ora antecipara ocorrência do homicídio, conforme havia predito o professor Damásio (JESUS, 2011), levaram a 1ª Turma a concluir que o somatório da conduta de embriaguez e o excesso de velocidade culminou na configuração do dolo eventual. Assim, contrariou a supracitada decisão à teoria do consentimento adotada pela legislação penal, tendo em vista a falta de preenchimento do elemento volitivo do agente.

Ainda sustentando decisão favorável quanto a aceitação do dolo eventual em virtude do uso do álcool por parte do motorista, o STF, conforme pode ser verificado abaixo e no anexo A, assim também decidiu:

Ementa: 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. [...] 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 (BRASIL, 2013).

(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)

O ministro denegou a ordem, reconhecendo o dolo em decorrência da comprovação da *actio libera in causa* acatada pelo Tribunal de Júri. É, contudo, possível perceber que em ambos os casos foram constadas outras condutas agregadas à embriaguez ao volante, como a velocidade excessiva e condução pela contramão da via. Tem, porém, o fator embriaguez, sido fortemente utilizado para sustentação de decisões interlocutórias nos casos de homicídios de trânsito.

Em momento anterior, havia o STF acatado a desclassificação do crime de embriaguez do tipo doloso para o tipo culposo, sob o argumento de que apenas a embriaguez preordenada, no intuito de encorajamento para o cometimento do crime, poderia acarretar ao crime o caráter doloso (Acórdão completo no anexo A):

Ementa: 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. [...] 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.[...] § 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 [...] (BRASIL, 2011).

(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)

Neste sentido, já decidira também o STJ há alguns anos pela manutenção do homicídio culposo em caso de homicídio decorrente de embriaguez ao volante, tendo em vista ser a embriaguez a única base levantada para a caracterização do dolo (Acórdão completo no anexo B):

PENAL. PROCESSUAL PENAL. HABEAS CORPUS. 1. HOMICÍDIO. CRIME DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ. DOLO EVENTUAL. AFERIÇÃO AUTOMÁTICA. IMPOSSIBILIDADE. 2. ORDEM CONCEDIDA. 1. Em delitos de trânsito, não é possível a conclusão automática de ocorrência de dolo eventual apenas com base em embriaguez do agente. Sendo os crimes de trânsito em regra culposos, impõe-se a indicação de elementos concretos dos autos que indiquem o oposto, demonstrando que o agente tenha assumido o risco do advento do dano, em flagrante indiferença ao bem jurídico tutelado [...] (BRASIL, 2009)

(STJ - HC: 58826 RS 2006/0099967-9, Relator: Ministra MARIA THEREZA DE ASSIS MOURA, Data de Julgamento: 29/06/2009, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: --> DJe 08/09/2009)

Contudo, em posicionamento semelhante ao do STF, o STJ já se manifestara em favor da manutenção do dolo eventual em caso que a embriaguez foi somada a outros aspectos flagrados na dirigibilidade do motorista como a direção pela contramão em local de grande fluxo (o Acórdão completo encontra-se no anexo B):

AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. HOMICÍDIO E LESÕES CORPORAIS (POR CINCO VEZES) NA DIREÇÃO DE VEÍCULOS E ART. 305 DO CTB. PRETENDIDA IMPRONÚNCIA. DOLO EVENTUAL. AUSÊNCIA DE INDICAÇÃO DOS DISPOSITIVOS INFRACONSTITUCIONAIS SUPOSTAMENTE VIOLADOS. INCIDÊNCIA DO ÓBICE DO ENUNCIADO N.º 284 DA SÚMULA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. [...]1. O acórdão recorrido vai ao encontro de jurisprudência assente desta Corte Superior no sentido de que, havendo elementos nos autos que, a princípio, podem configurar o dolo eventual, como in casu (presença de embriaguez ao volante, direção em ziguezague e na contramão, em rodovia federal de intenso movimento) [...] (BRASIL, 2017)

(AgRg no AREsp 965.572/RS, Rel. Ministro JORGE MUSSI, QUINTA TURMA, julgado em 09/05/2017, DJe 19/05/2017).

Em mais uma ocasião, ainda decidida pelo STJ, percebe-se que, a conduta de embriaguez, quando combinada com outras ações vedadas pela legislação de trânsito que potencializam os riscos de acidente, tem sido amplamente acatada como elemento preponderante e suficiente para a configuração do dolo eventual (o Acórdão completo encontra-se no anexo B):

HABEAS CORPUS SUBSTITUTIVO. HOMICÍDIO CONSUMADO E TENTADO. DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO. CRIMES DE TRÂNSITO. IMPOSSIBILIDADE. EMBRIAGUEZ. CONSTATAÇÃO TÉCNICA DO GRAU DE ALCOOLEMIA. OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS QUE REVELAM A OCORRÊNCIA DE DOLO EVENTUAL. COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL DO TRIBUNAL DO JÚRI. DILAÇÃO PROBATÓRIA. CONSTRANGIMENTO ILEGAL NÃO EVIDENCIADO. HABEAS CORPUS NÃO CONHECIDO. 1. É admissível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual, a depender das circunstâncias concretas da conduta. 2. A questão relativa à incompatibilidade entre o dolo eventual e o crime tentado não foi objeto de análise pelo Tribunal de origem, razão pela qual não pode ser examinada por esta Corte Superior, sob pena de indevida supressão de instância. 3. A embriaguez não foi a única circunstância externa configuradora do dolo

eventual. Assim, na espécie, a Corte de origem entendeu, com base nas provas dos autos, que "o recorrente não está sendo processado em razão de uma simples embriaguez ao volante da qual resultou uma morte, mas sim de dirigir em velocidade incompatível com o local, à noite, na contramão de direção em rodovia" (fl. 69). Tais circunstâncias indicam, em tese, terem sido os crimes praticados com dolo eventual. 4. Infirmar a conclusão alcançada pela Corte de origem demandaria dilação probatória, iniciativa inviável no âmbito desta ação constitucional. 5. Habeas Corpus não conhecido (BRASIL, 2016).

(STJ - HC 303.872/SP, Rel. Ministro ROGERIO SCHIETTI CRUZ, SEXTA TURMA, julgado em 15/12/2016, DJe 02/02/2017).

Portanto, os tribunais, mesmo em meio às críticas e divergências doutrinárias acerca a caracterização do dolo eventual nos homicídios de trânsito, têm acatado e reconhecido tal instituto com bastante recorrência, classificando o delito para a competência do Tribunal de Júri. Importante ressaltar que esta classificação do tipo doloso possui o condão de impor penalidade bem mais rígida aos acusados de homicídio de trânsito, tendo em vista as penalidades previstas para o crime de homicídio doloso no CPB.

4.3 Análise das decisões judiciais à luz da doutrina

Este posicionamento por parte dos tribunais certamente aquece as discussões doutrinárias que, em grande parte, diverge em entendimento por compreender que os acidentes de trânsito estão inseridos num contexto de imprevisibilidade, ainda que agregado a conduta de dirigir sob o efeito de álcool. Para muitos, agirá sempre com culpa o agente que provocar morte no trânsito em decorrência de sua irresponsabilidade, salvo caso em que a ingestão de álcool foi prerrogativa para encorajamento de conduta previamente pretendida.

Na visão de Rogério Greco:

Embora em alguns raros casos seja possível cogitar de dolo eventual em crimes de trânsito, não é pela conjugação da embriaguez com a velocidade excessiva que se pode chegar a essa conclusão, mas, sim, considerando o seu elemento anímico. Se mesmo antevendo como possível a ocorrência do resultado com ele não se importava, atua com dolo eventual; se, representando-o mentalmente, confiava sinceramente na sua não ocorrência, atua com culpa consciente. E, para arrematar, se ao final do processo pelo qual o motorista estava sendo processado por um crime doloso (com dolo eventual) houver dúvida com relação a este elemento subjetivo, deverá ser a infração penal desclassificada para aquela de natureza culposa, pois, *in dubio pro réu*, e não, como querem alguns, *in dubio pro societate* (GRECO, 2011, p. 208).

Segundo o autor, a fórmula somatória de embriaguez mais excesso de velocidade não pode configurar por si só a existência do dolo eventual, como tem ocorrido em algumas decisões judiciais. É necessário identificar a indiferença do agente quanto a ocorrência do resultado, de forma que caso esta não seja possível, deve o agente responder à título de culpa, conforme previsão legal do CTB.

Em que pese as divergências doutrinárias sobre a imputação do dolo eventual nos homicídios de trânsito, os julgados supracitados demonstram que os tribunais têm construído suas decisões priorizando o princípio *in dubio pro societate*, buscando atender de forma imediata os reclames da sociedade. As decisões indicam que o dolo eventual é facilmente acatado pelos Tribunais quando há a combinação da embriaguez por parte do condutor com outras condutas inerentes a dirigibilidade como a velocidade, a direção na contramão e outras condutas do tipo.

Assim, parece os Tribunais distarem da preocupação quanto ao elemento volitivo do agente, de forma que a busca pela sua indiferença quanto ao resultado tem ocorrido de forma superficial. As decisões estão pautadas muitas vezes em mera constatação do comprometimento da capacidade psicomotora, sendo que esta decorre do uso do álcool. Em outras palavras, a embriaguez acaba por, ainda que indiretamente, sendo o motivo para submeter o condutor infrator ao Tribunal de Júri, visto que condutas como ziguezague ou dirigir pela contramão podem ser reflexos dos efeitos do álcool.

Há, portanto, uma banalização do instituto do dolo eventual nos homicídios de trânsito, que vem sendo enxergado em face de somatório de condutas irregulares com a ingestão de álcool, sendo desconsiderado, para tanto, a devida investigação da vontade do agente e/ou a sua aceitação quanto a ocorrência do dano.

Ademais, tem parte neste imbróglio jurídico o legislador, pois, apesar de muitas alterações na legislação de trânsito, se eximiu de imputar maior rigidez aos crimes cometidos por condutores embriagados. A discrepância entre as punições previstas no CTB e o retrato da violência no trânsito brasileiro certamente contribui para a sensação de impunidade da sociedade e, conseqüentemente, para a forçada distorção da atuação dos tribunais.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento deste estudo possibilitou uma análise panorâmica de como os tribunais superiores têm absorvido o clamor popular sobre os homicídios de trânsito, sobretudo, aqueles que decorrem do uso de álcool ou substância de efeitos análogos antes de dirigir, e dessa forma, contrariando muitas vezes a doutrina concernente aos institutos estudados. Além disso, permitiu deduzir acerca da necessidade de se desenvolver maior equilíbrio entre as necessidades da sociedade e o posicionamento do legislador, de forma a responder em razoável proporção à pretensão de segurança daquela no âmbito do trânsito nacional.

Há uma dificuldade imensa de distinguir no caso prático o dolo eventual da culpa consciente, e falta de observação minuciosa da dogmática jurídica pode acarretar consequências sobremodo razoáveis, direcionando o julgamento do agente para o Tribunal de Júri, o que em regra poderá ocasionar uma penalidade muito além da prevista na legislação de trânsito. De modo geral, a doutrina se divide quanto a caracterização do dolo eventual nos crimes de trânsito, tendo em vista a dificuldade de mensuração do elemento volitivo do agente mediante o seu comprometimento da capacidade psicomotora antes de dirigir.

Em que pese as circunstâncias evolutivas do trânsito brasileiro e sua ascendência no número de acidentes e mortes ocasionadas por condutas inapropriadas e conscientemente ilegais no âmbito nacional, tem o legislador ao longo dos últimos anos buscado reformular a legislação especial no sentido de promover as devidas adequações ao cenário caótico do trânsito brasileiro. Todavia, à luz da sensação de impunidade da sociedade, agravado pela veiculação desta violência nos meios de comunicação, parece o legislador não ter conseguido tratar de forma eficiente e satisfatória os crimes cometidos ao volante dos veículos automotores.

Os tribunais claramente têm acatado com certa facilidade o instituto do dolo eventual nos crimes de trânsito, sobretudo quando estes envolvem combinação de embriaguez com outros aspectos como o excesso de velocidade. Desta forma, o poder judiciário tem valorizado o elemento cognitivo da ação, atribuindo grande importância à presunção do resultado. Contudo, parece ter minimizado a importância do elemento volitivo do agente, vez que este, muitas vezes não configurado, tem sido desconsiderado para efeitos de desclassificação do crime para a modalidade culposa.

Esta ascensão dos casos dolosos em meio às mortes provocadas no trânsito tem sido fruto de grande influência da opinião popular sobre os tribunais. Há um sentimento de emergência de punição para estes casos explorados pelos meios de comunicação e, conseqüentemente, adotados pela sociedade. Assim, acarretam estes fatores em uma política expansionista por parte dos tribunais.

A análise doutrinária sobre a distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente proporcionou melhor compreensão destes institutos e sua aplicabilidade aos casos de homicídios de trânsito. Percebe-se que, contudo, que persiste a dificuldade doutrinária e, conseqüentemente, jurisprudencial, de elencar elementos no âmbito da conduta lesiva ao volante que permitam uma imputação objetiva do dolo eventual. Está longe a doutrina de caminhar no sentido de unificar a compreensão acerca da aplicação do instituto nos crimes de trânsito.

A avaliação da origem do problema dos acidentes e das mortes no trânsito evidenciaram a falta de sintonia entre o Poder Legislativo e o Poder Judiciário. O primeiro parece dispor de dificuldades para agregar a norma à necessidade da sociedade. Realizou diversas alterações num curto espaço de tempo na tentativa de prover maior rigor contra às condutas conhecidamente ilícitas no trânsito. Contudo, não obteve êxito quanto a pacificação da jurisprudência tendo em vista o posicionamento dos tribunais que ignoraram a legislação especial e recorrem à legislação geral.

A averiguação do posicionamento jurisprudencial sobre casos de homicídios de trânsito ocasionados em decorrência da ingestão de álcool ao volante se demonstrou importante no sentido de apresentar o emergente posicionamento dos tribunais que, em meio a divergência doutrinária acerca do dolo eventual e da culpa consciente, tem acatado com certa facilidade a imputação do tipo doloso. Tem os tribunais compreendido a necessidade de penalizar de forma mais rigorosa, remediando o tratamento mais brando previsto na legislação de trânsito, através da imputação do dolo nos casos em que as circunstâncias anteriores ao resultado demonstram grande irresponsabilidade por parte do condutor.

Dada a relevância do tema, torna-se interessante o desenvolvimento de novos projetos que visualizem o estudo de majoração das penas previstas no Código de Trânsito Brasileiro, ainda que o legislador persista na manutenção da modalidade culposa. Uma real majoração das penas previstas no CTB para os homicídios

cometidos em decorrência do uso de álcool, tendo em vista que se trata de causa conhecida de mortes, poderia minimizar os clamores da sociedade neste sentido.

Desta forma, o estudo da aplicação jurisprudencial do dolo eventual nos crimes de trânsito decorrentes de embriaguez ao volante proporciona uma reflexão acerca da necessidade de real e contemporânea atualização da legislação de trânsito no sentido de promover real sensação de segurança à sociedade. Ao mesmo tempo, proporciona o pensamento sobre a possibilidade de cometimento de injustiça por parte dos tribunais ao adotar o dolo eventual mediante a dúvida da existência da vontade indiferente do agente.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, S. M. D. **Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil**. Revista da Associação Médica Brasileira, São Paulo, v. 49, 2003. ISSN 4.
- ANDRADE, S. M. D.; JORGE, M. H. P. D. M. **Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil**. Revista Saúde Pública, São Paulo, v. 34, 2000. ISSN 2.
- ARAÚJO JR, M. A. **Leis Penais Especiais**. São Paulo: Revista dos Tribunais, v. 18, 2013.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: [s.n.], 2007.
- BASTOS JUNIOR, E. J. D. **Código Penal em Exemplos Práticos**. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2006.
- BETTIOL, G. **Direito Penal - Parte Geral**. Campinas: Red Livros, 2000. 789 p.
- BITENCOURT, C. R. **Manual de Direito Penal. Parte Geral**. 6ª. ed. São Paulo: Saraiva, v. 1, 2000.
- _____. **Novas Penas Alternativas. Análise Político-Criminal da Lei nº 9.714/98**. São Paulo: Saraiva, 1999.
- _____. **Tratado de Direito Penal**. São Paulo: Saraiva, 2010.
- BRANCO, M.; BEKESAS, M. C. M. **A segurança nas rodovias**. Brasil Engenharia, São Paulo, n. 542, 1999.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de setembro de 1940. **Código Penal Brasileiro**, 7 set 1940.
- _____. Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995. **Lei dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais**, 26 setembro 1995.
- _____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**, 23 set 1997.

_____. Superior Tribunal de Justiça. **HC 303.872/SP**, Rel. Ministro ROGERIO SCHIETTI CRUZ, SEXTA TURMA, julgado em 15/12/2016, DJe 02/02/2017), 15 dezembro 2016. Disponível em:

<<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/433538305/habeas-corpus-hc-303872-sp-2014-0230430-5/inteiro-teor-433538315?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 07 outubro 2017.

_____. Superior Tribunal de Justiça. **STJ - AgRg no AREsp: 965572 RS 2016/0210743-0**, Relator: Ministro JORGE MUSSI, Data de Julgamento: 09/05/2017, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJe 19/05/2017, 09 maio 2017.

Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/463903315/agravo-regimental-no-agravo-em-recurso-especial-agrg-no-aresp-965572-rs-2016-0210743-0/inteiro-teor-463903328?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 08 outubro 2017.

_____. Superior Tribunal de Justiça. **STJ - HC: 58826 RS 2006/0099967-9**, Relator: Ministra MARIA THEREZA DE ASSIS MOURA, Data de Julgamento: 29/06/2009, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: --> DJe 08/09/2009, 29 junho 2009.

Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/6060293/habeas-corpus-hc-58826-rs-2006-0099967-9/inteiro-teor-12192509>>. Acesso em: 07 outubro 2017.

_____. Supremo Tribunal Federal. **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, 06 setembro 2011. Disponível em: <<https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/20621651/habeas-corpus-hc-107801-sp-stf>>. Acesso em: 18 outubro 2017.

_____. Supremo Tribunal Federal. **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, 16 abril 2013.

Disponível em: <<https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23110860/habeas-corpus-hc-115352-df-stf>>. Acesso em: 17 outubro 2017.

_____. Supremo Tribunal Federal. **HC: 121654 MG**, Relator (a): Min. MARCO AURÉLIO, Relator (a) p/ Acórdão: Min. EDSON FACHIN, Primeira Turma, julgado em 21/06/2016, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-222 DIVULG 18-10-2016 PUBLIC 19-10-2016, 21 junho 2016. Disponível em: <Disponível em

<https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/25215265/medida-cautelar-no-habeas-corpus-hc-121654-mg-stf>>. Acesso em: 17 outubro 2017.

BRUNO, A. **Direito Penal - Parte Geral**. 5ª. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005. 255-358 p.

BRUNS, C. B. **Curso de Formação de Condutores**. 15ª. ed. Curitiba: Tecnodata, 2005.

CABETTE, E. L. S. **Lei 12.971/14 e suas alterações na parte penal do Código de Trânsito Brasileiro: O ápice da insanidade na legislação pátria**. Jus Brasil, 2014. Disponível em: <jusbrasil.com.br/artigos/150396578/lei-12971-14-e-suas-alteracoes-na-parte-penal-do-codigo-de-transito-brasileiro-oapice-da-insanidade-na-legislacao-patria>. Acesso em: 10 agosto 2017.

CAPEZ, F. **Curso de Direito Penal**. São Paulo: Saraiva, 2005.

CONDE, F. M. **Teoria Geral do Delito**. Porto Alegre: Fabris, 1988.

CORREA, F. D. M. **A banalização do dolo eventual**. Jus Brasil, 2012. Disponível em: <<https://fabriciocorrea.jusbrasil.com.br/artigos/121941322/a-banalizacao-do-dolo-eventual?ref=home>>. Acesso em: 17 outubro 2017.

ENOKI, S. C. **Publicidade de automóveis no contexto da educação para o trânsito**. Unniversidade de Brasília. Brasília. 2004.

FONSECA, J. G. D. **A nova Lei Seca e o crime de perigo abstrato**. Jus Navegandi, fevereiro 2013. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/23762/a-nova-lei-seca-e-o-crime-de-perigo-abstrato>>. Acesso em: 19 setembro 2017.

GOMES, L. F. **Criminologia midiática e os exageros da nova lei seca**. Olhar Jurídico, 15 fevereiro 2013. Disponível em: <<http://www.olhardireto.com.br/juridico/artigos/exibir.asp?artigo=criminologia-midiatica-e-os-exageros-da-nova-lei-seca&id=232>>. Acesso em: 15 setembro 2017.

GRECO, R. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 10ª. ed. Niterói: Impetus, v. 1, 2008.

_____. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 13ª. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2011.

_____. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 19ª. ed. Rio de Janeiro: Impetus, v. 1, 2017.

_____. **Os absurdos da Lei nº 12.971**, de 9 de maio de 2014. Impetus.com, 29 maio 2014. Disponível em: <<http://www.impetus.com.br/artigo/786/os-absurdos-da-lei-n-12971-de-9-de-maio-de-2014>>. Acesso em: 18 agosto 2017.

GULLI, V. J. **Dirigir embriagado: umma conduta, várias consequências**. Jus.com, ' 2012. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/21122/dirigir-embriagado-uma-conduta-varias-consequencias>>. Acesso em: 18 outubro 2017.

HOFFMAN, H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HONORATO, C. M. **Trânsito, infrações e crimes**. Campinas: Millenium, 2000. 604 p.

JESUS, D. E. **Código Penal anotado**. 23ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

_____. **Crimes de Trânsito: Anotações à Parte Criminal do Trânsito**. 8ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

_____. **Direito Penal - Parte Geral**. 28ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

_____. **Direito Penal: Parte Geral**. São Paulo: Saraiva, v. 32ª, 2011.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral**. Campinas: Cadernos de Saúde Pública, v. 16, 2000.

MASSON, C. **Direito Penal esquematizado: Parte Geral**. 3ª. ed. São Paulo: Método, 2010.

MEZGER, E. **Tratado de Derecho Penal**. Tradução de Arturo Rodriguez MUÑOZ. Madrid: Revista de Derecho Privado, 1949.

MIRABETE, J. **Manual de Direito Penal**. 24ª. ed. São Paulo: Atlas, v. 1, 2008.

NACIF, E. R. **A mídia e o Processo Penal**. Observatório da Imprensa, 28 dezembro 2010. Disponível em: <<http://observatoriodaimprensa.com.br/caderno-da-cidadania/a-midia-e-o-processo-penal-23316/>>. Acesso em: 30 outubro 2017.

NASCIMENTO, F. G. D. **Direito de Trânsito**. São Paulo: J Oliveira, 1999. 148 p.

NOGUEIRA, F. C. D. B. **Crimes do Código de Trânsito**. 2ª. ed. Leme: JH Mizuno, 2009.

NUCCI, G. D. S. **Código Penal Comentado**. 10ª. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

_____. **Leis penais e processuais penais comentadas**. 8ª. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

_____. **Manual de Direito Penal**. 7ª. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

_____. **Manual de Direito Penal: Parte Geral**. 6ª. ed. São Paulo : Revista dos Tribunais, 2009.

OLIVEIRA, A. A. D. **Nova Lei Seca: corrigiram-se afinal os equívocos da lei anterior?** Âmbito Jurídico, 2013. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12662>. Acesso em: 10 setembro 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Década de ação pelo trânsito seguro**. nacoesunidas.org, 11 maio 2011. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo>>. Acesso em: 17 outubro 2017.

PIERANGELI, J. H. **Morte no trânsito : culpa consciente ou dolo eventual?** BDJur, dezembro 2007. Disponível em: <<http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/26014>>. Acesso em: 15 agosto 2017.

RIZZARDO, A. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 9ª. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

SANNINI NETO, F.; CABETTE, E. L. S. **Lei nº 12.760/2012: a nova Lei Seca**. Jus.com, dezembro 2012. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/23321/lei-n-12-760-2012-a-nova-lei-seca>>. Acesso em: 20 setembro 2017.

SAUER, M. T. N.; WAGNER, M. B. **Acidentes de trânsito fatais e sua associação com a taxa de mortalidade infantil e adolescência**. Rio de Janeiro: Cadernos de Saúde Pública, v. 19, 2003.

SMANIO, G. P.; MORAES, A. D. **Direito Penal: Parte Especial**. São Paulo: Atlas, 2007.

SOARES, F. P. D. P.; BARROS, M. B. D. A. **Fatores associados ao risco de internação por acidentes de trânsito no Município de Maringá-PR.** São Paulo: Epidemiol, v. 9, 2006.

TÉCNICAS, A. B. D. N. **TÍTULO: SUBTÍTULO >> NBR 10520: informação e documentação: citações em documentos.** Rio de Janeiro. 2002.

WELZEL, H. **Derecho Penal Aleman.** Tradução de Juán Bustos Ramirez e Sergio Yañez Pérez. Santiago: Editorial Juridica de Chile, 1976.

WUNDERLICH, A. **O dolo eventual nos homicídios de trânsito: Uma tentativa frustrada.** Jus.com, 2000. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/1732/o-dolo-eventual-nos-homicidios-de-transito/1>>. Acesso em: 18 outubro 2017.

ZAFFARONI, E. R.; PIERANGELI, J. H. **Manual de Direito Penal brasileiro.** 6ª. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

ANEXO A – Acórdãos na íntegra (STF)

Ementa: HABEAS CORPUS. AÇÃO PENAL. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DENÚNCIA POR HOMICÍDIO DOLOSO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PRETENSÃO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA DELITO CULPOSO. EXAME DO ELEMENTO SUBJETIVO. ANÁLISE DE MATÉRIA FÁTICO-PROBATÓRIA. INVIABILIDADE DA VIA. NECESSIDADE DE ENFRENTAMENTO INICIAL PELO JUÍZO COMPETENTE. TRIBUNAL DO JÚRI. ORDEM DENEGADA. 1. Apresentada denúncia por homicídio na condução de veículo automotor, na modalidade de dolo eventual, havendo indícios mínimos que apontem para o elemento subjetivo descrito, tal qual a embriaguez ao volante, a alta velocidade e o acesso à via pela contramão, não há que se falar em imediata desclassificação para crime culposo antes da análise a ser perquirida pelo Conselho de Sentença do Tribunal do Júri. 2. O enfrentamento acerca do elemento subjetivo do delito de homicídio demanda profunda análise fático-probatória, o que, nessa medida, é inalcançável em sede de habeas corpus. 3. Ordem denegada, revogando-se a liminar anteriormente deferida. (HC 121654, Relator (a): Min. MARCO AURÉLIO, Relator (a) p/ Acórdão: Min. EDSON FACHIN, Primeira Turma, julgado em 21/06/2016, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-222 DIVULG 18-10-2016 PUBLIC 19-10-2016).

Ementa: 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. I - O órgão constitucionalmente competente para julgar os crimes contra a vida e, portanto, apreciar as questões atinentes ao elemento subjetivo da conduta do agente aqui suscitadas – o Tribunal do Júri - concluiu pela prática do crime de homicídio com dolo eventual, de modo que não cabe a este Tribunal, na via estreita do habeas corpus, decidir de modo diverso. II - A jurisprudência desta Corte está assentada no sentido de que o pleito de desclassificação de crime não tem lugar na estreita via do habeas corpus por demandar aprofundado exame do conjunto fático-probatório da causa. Precedentes. 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)

Ementa: 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)

ANEXO B – Acórdãos na íntegra (STJ)

AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. HOMICÍDIO E LESÕES CORPORAIS (POR CINCO VEZES) NA DIREÇÃO DE VEÍCULOS E ART. 305 DO CTB. PRETENDIDA IMPRONÚNCIA. DOLO EVENTUAL. AUSÊNCIA DE INDICAÇÃO DOS DISPOSITIVOS INFRACONSTITUCIONAIS SUPOSTAMENTE VIOLADOS. INCIDÊNCIA DO ÓBICE DO ENUNCIADO N.º 284 DA SÚMULA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. 1. O recorrente, ao fundamentar a sua insurgência no artigo 105, inciso III, alínea c, da Constituição Federal, afastou-se da técnica necessária à admissibilidade do recurso especial, na medida em que se olvidou em indicar qual o dispositivo ou dispositivos de lei federal que reputou violados, limitando-se a argumentar que o dolo específico lhe teria sido atribuído tão somente em razão da constatação de sua embriaguez. 2. É cediço que a admissibilidade do recurso especial, seja ele interposto pela alínea a, seja pela alínea c, exige a clara indicação dos dispositivos supostamente violados, o que não se observou in casu, circunstância que atrai a incidência do Enunciado n.º 284 da Súmula do Supremo Tribunal Federal. Precedentes. DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL. COTEJO ANALÍTICO. INEXISTÊNCIA. AUSÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DO DISSÍDIO NOS TERMOS LEGAIS. 1. O conhecimento do recurso especial interposto pela alínea c do permissivo constitucional exige a demonstração do dissídio jurisprudencial, nos termos do artigo 255, § 2.º, do Regimento Interno deste Superior Tribunal de Justiça, com a redação vigente à época da interposição da insurgência. 2. Na espécie, deixou o recorrente de realizar o cotejo analítico entre os acórdãos confrontados, destacando que foram adotadas soluções diversas em litígios semelhantes, sendo insuficiente a mera transcrição de excertos dos julgados apontados como paradigmas. DOLO EVENTUAL x CULPA CONSCIENTE. COMPETÊNCIA. TRIBUNAL DO JÚRI. ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE ORIGEM EM CONSONÂNCIA COM A ORIENTAÇÃO JURISPRUDENCIAL DESTA CORTE SUPERIOR. VEDAÇÃO DO ENUNCIADO N.º 83 DA SÚMULA DO STJ. INSURGÊNCIA DESPROVIDA. 1. O acórdão recorrido vai ao encontro de jurisprudência assente desta Corte Superior no sentido de que, havendo elementos nos autos que, a princípio, podem configurar o dolo eventual, como in casu (presença de embriaguez ao volante, direção em ziguezague e na contramão, em rodovia federal de intenso movimento), o julgamento acerca da sua ocorrência ou da culpa consciente compete à Corte Popular, juiz natural da causa, de

acordo com a narrativa dos fatos constantes da denúncia e com o auxílio do conjunto fático-probatório produzido no âmbito do devido processo legal. 2. Incidência do óbice do Enunciado n.º 83 da Súmula do STJ, também aplicável ao recurso especial interposto com fundamento na alínea a do permissivo constitucional. 3. Agravo regimental a que se nega provimento.

(AgRg no AREsp 965.572/RS, Rel. Ministro JORGE MUSSI, QUINTA TURMA, julgado em 09/05/2017, DJe 19/05/2017).

HABEAS CORPUS SUBSTITUTIVO. HOMICÍDIO CONSUMADO E TENTADO. DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO. CRIMES DE TRÂNSITO. IMPOSSIBILIDADE. EMBRIAGUEZ. CONSTATAÇÃO TÉCNICA DO GRAU DE ALCOOLEMIA. OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS QUE REVELAM A OCORRÊNCIA DE DOLO EVENTUAL. COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL DO TRIBUNAL DO JÚRI. DILAÇÃO PROBATÓRIA. CONSTRANGIMENTO ILEGAL NÃO EVIDENCIADO. HABEAS CORPUS NÃO CONHECIDO. 1. É admissível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual, a depender das circunstâncias concretas da conduta. 2. A questão relativa à incompatibilidade entre o dolo eventual e o crime tentado não foi objeto de análise pelo Tribunal de origem, razão pela qual não pode ser examinada por esta Corte Superior, sob pena de indevida supressão de instância.

3. A embriaguez não foi a única circunstância externa configuradora do dolo eventual. Assim, na espécie, a Corte de origem entendeu, com base nas provas dos autos, que "o recorrente não está sendo processado em razão de uma simples embriaguez ao volante da qual resultou uma morte, mas sim de dirigir em velocidade incompatível com o local, à noite, na contramão de direção em rodovia" (fl. 69). Tais circunstâncias indicam, em tese, terem sido os crimes praticados com dolo eventual. 4. Infirmar a conclusão alcançada pela Corte de origem demandaria dilação probatória, iniciativa inviável no âmbito desta ação constitucional. 5. Habeas Corpus não conhecido.

(HC 303.872/SP, Rel. Ministro ROGERIO SCHIETTI CRUZ, SEXTA TURMA, julgado em 15/12/2016, DJe 02/02/2017).

PENAL. PROCESSUAL PENAL. HABEAS CORPUS. 1. HOMICÍDIO. CRIME DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ. DOLO EVENTUAL. AFERIÇÃO AUTOMÁTICA. IMPOSSIBILIDADE. 2. ORDEM CONCEDIDA. 1. Em delitos de trânsito, não é

possível a conclusão automática de ocorrência de dolo eventual apenas com base em embriaguez do agente. Sendo os crimes de trânsito em regra culposos, impõe-se a indicação de elementos concretos dos autos que indiquem o oposto, demonstrando que o agente tenha assumido o risco do advento do dano, em flagrante indiferença ao bem jurídico tutelado. 2. Ordem concedida para, reformando o acórdão impugnado, manter a decisão do magistrado de origem, que desclassificou o delito para homicídio culposo e determinou a remessa dos autos para o juízo comum.

(STJ - HC: 58826 RS 2006/0099967-9, Relator: Ministra MARIA THEREZA DE ASSIS MOURA, Data de Julgamento: 29/06/2009, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: --> DJe 08/09/2009).