

ACIDENTES DE TRÂNSITO POR EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE?

TRAFFIC ACCIDENTS BY DRUNKENNESS AT THE STEERINGWHEEL: EVENTUAL DOLUS OR BLAME CONSCIOUS ?

Vitória Carolina Monteiro de Carvalho ¹
César Gratão de Oliveira ²

RESUMO

O presente artigo analisará a problemática sobre o consumo de álcool e direção no Brasil. Mesmo que o foco do trabalho seja a análise do dolo eventual e a culpa consciente nos crimes praticados no trânsito por condutores sob efeito de álcool, voltada à culpabilidade do condutor, o tema alcança uma série de assuntos, como evoluções históricas das atividades legislativas, questões administrativas, sociais e uma busca incessante de soluções para a prevenção ao que se refere a embriaguez ao volante. A análise do assunto no decorrer do artigo se dividirá em três partes, onde serão abordados os acidentes de trânsito, a evolução legislativa do trânsito brasileiro e uma introdução a criminologia aplicada ao tema. Será abordado também a presença do dolo e da culpa no tema, suas teorias e espécies. E por fim, a aplicabilidade dos institutos de dolo eventual e culpa consciente nos casos de acidentes de trânsito por embriaguez ao volante e uma análise jurisprudencial sobre o tema.

PALAVRAS-CHAVE: Embriaguez ao Volante. Trânsito. Acidentes. Dolo Eventual. Culpa Consciente.

ABSTRACT

This article will analyze the problem of alcohol consumption and driving in Brazil. Even though the focus of the work is the analysis of eventual intent and conscious guilt in the crimes committed in traffic by drivers under the influence of alcohol, focused on the driver's guilt, the theme covers a series of subjects, such as historical evolutions of legislative activities, questions administrative, social and a relentless search for solutions to prevent drunk driving. The analysis of the subject in the course of the article will be divided into three parts, where traffic accidents, the legislative evolution of Brazilian traffic and an introduction to criminology applied to the subject will be addressed. It will also address the presence of intent and guilt in the theme, its theories and species. And finally, the applicability of the institutes of eventual intent and conscious guilt in cases of traffic accidents due to drunk driving and a jurisprudential analysis on the subject.

KEYWORDS: Drunkenness To The Steering Wheel. Traffic. Accidents. Eventual Dolus. Blame Conscious.

¹Acadêmica do Curso de Direito da Faculdade Evangélica Raízes. E-mail: vitoria_carolina@live.com

²Graduação em Direito pela UniEVANGÉLICA, Anápolis-GO (2000); Especialista em Direito Tributário pela Unisul - Universidade do Sul de Santa Catarina; Mestrando em Sociedade, Tecnologia e Meio-Ambiente pelo PPGSTMA – UniEvangélica; Professor da Associação Educativa Evangélica, em exercício na Faculdade Evangélica Raízes; Coordenou o NAS - Núcleo de Atividades Simuladas; Atualmente coordena o NPJ - Núcleo de Prática Jurídica; Pertence ao quadro docente da FAMA - Faculdade Metropolitana de Anápolis desde 2021/2; Advogado com experiência na área de Direito, com ênfase em Direito Civil, Penal e Processual. Orientação: Estágio Curricular Supervisionado e Trabalho de Curso. E-mail: cesar.oliveira@faculdaderaizes.edu.br

INTRODUÇÃO

O presente artigo abordará sobre os diversos acidentes de trânsito causados na maior parte das vezes, por condutores embriagados. Em seguida, analisará a Legislação de Trânsito Brasileira e as modificações trazidas pela Lei Seca, o princípio da autoincriminação e o procedimento nos crimes de trânsito.

Um tema bastante frizado é o consumo de álcool e direção. Sabe-se que a combinação dos dois não é uma boa escolha, além de muito perigosa. Afinal, essa mistura coloca em risco a vida do próprio motorista e de outras pessoas no trânsito. A responsabilidade é um fator essencial aos motoristas, pois a direção segura, com destreza e a consciência do que é correto no trânsito, pode evitar acidentes desastrosos e preservar vidas.

O uso nocivo de álcool traz alguns prejuízos como a morbidade, mortalidade e incapacidades para as pessoas. Dentre os prejuízos sociais, pode-se citar os acidentes de trânsito, que tem se tornado um grande problema e uma preocupação mundial, pois a embriaguez ao volante tem acarretado além de danos e prejuízos materiais, também tem sido o responsável por um número excessivo de mortes todos os anos.

Questões como a rigidez da lei sendo suficiente ou não, soluções para esse problema, a culpabilidade e responsabilização do motorista que dirige embriagado e conseqüentemente causa um acidente, muita das vezes fatais, são levantadas quanto ao presente tema.

Os acidentes de trânsito provocados por condutores que dirigem sob o efeito de álcool, podem ser caracterizados pelos institutos dolo ou pela culpa. Na maioria das vezes, acidentes que terminam em morte, são classificados como homicídio doloso, mais especificamente como dolo eventual. Por outro lado, a culpa consciente também está presente e o objetivo desse artigo, nada mais é que compreender melhor sobre o assunto e analisar com mais precisão a aplicação do dolo eventual ou culpa consciente nos casos de acidentes de trânsito por embriaguez ao volante.

A presente pesquisa busca estudar a caracterização desses crimes, identificar os institutos de dolo eventual e culpa consciente, avaliar a aplicação penal aos condutores e analisar se a solução para essa questão passa por uma mudança legislativa ou por uma interpretação mais rígida da legislação atual.

O método utilizado para o desenvolvimento deste artigo será a pesquisa bibliográfica, baseada em ideias e pressupostos de teóricos e doutrinas que apresentam significativa importância na definição e construção das problemáticas discutidas, jurisprudências e artigos sobre o tema e afins.

Diante disso, o artigo está dividido em três partes, no primeiro capítulo será abordado um estudo mais detalhado sobre o Código de Trânsito Brasileiro, suas mudanças e a lei seca. No segundo capítulo uma análise teórica sobre os crimes dolosos e culposos, o dolo eventual e a culpa consciente e a caracterização de desses institutos em acidentes de trânsito por embriaguez ao volante. E por fim, o terceiro capítulo abordará uma análise sobre dolo e culpa do agente caracterizada como elemento volitivo dos homicídios em acidentes de trânsito por embriaguez ao volante e uma análise jurisprudencial do mesmo.

1. LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA, LEI SECA E SUAS EVOLUÇÕES HISTÓRICAS

O índice de acidentes de trânsito causados por embriaguez ao volante é preocupante. Diariamente a mídia traz notícias de mortes no trânsito ocorridas em virtude desses acidentes. Pior que isso é aceitar a realidade de que a sociedade está acostumada a receber esse tipo de notícia e não percebem a gravidade da situação, até vivenciarem a fatalidade de perto.

Conforme as cidades se desenvolvem, a frota de veículos também aumenta em disparada. A população muita das vezes, pela falta de políticas públicas de mobilidade urbana coletiva de boa qualidade são influenciadas pelo marketing e propaganda a estarem constantemente adquirindo diversos tipos de automóveis e tornando assim, o trânsito cada vez mais caótico, havendo a necessidade de leis e regulamentos para sua melhor organização (AND, 2017).

O aumento dos crimes de trânsito hoje é um fato indiscutível. Os veículos tornaram-se ferramentas de agressividade, arrogância e desequilíbrio emocional, todos os quais se refletem na direção perigosa. Um dos objetivos destas sanções é retirar do trânsito os autores desse crime. Não há nada mais adequado para o dever de um motorista do que ser cauteloso e respeitar a integridade física dos outros (BITENCOURT, 2003).

Em 1910 foram inseridas no Brasil as primeiras leis de trânsito, com o início

da produção de veículos automotores no século XX. Porém, somente em 1941 o primeiro Código Nacional de Trânsito foi homologado, mas foi revogado ainda no mesmo ano. Logo depois, surgiu o segundo Código Nacional de Trânsito e assim, o terceiro em 1966 aditado ao RCNT – Regulamento do Código Nacional de Trânsito, decreto de 1968. Este código esteve vigente por 30 anos e só foi revogado pelo atual Código Nacional de Trânsito que entrou em vigor em 1998 (TOLEDO, 2021).

As leis de trânsito brasileiras são frutos de uma longa evolução histórica. O primeiro diploma legal sobre trânsito foi o Decreto nº 8.324 de 27 de outubro de 1910 que discorre sobre a aprovação do regulamento para o serviço subvencionado de transporte de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis, ligando dois ou mais Estados da União ou dentro de um só Estado (BRASIL, 1910).

A priori, se faz presente no Brasil o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), elaborado por representantes do Poder Público e da Sociedade Civil Organizada, relata sobre o conceito e objetivos do Sistema Nacional de Trânsito. A redação no artigo 5º do CTB, conceitua o SNT como:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades (BRASIL, 1997).

O Código de Trânsito Brasileiro foi criado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. entretanto, entrou em vigor em janeiro de 1998. A lei supracitada define que há necessidade de órgãos responsáveis, como dispõe a redação do artigo 7º do CTB:

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades: I – O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo; II – Os Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRADIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores; III – os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito (BRASIL, 2008).

Uma das principais causas dos acidentes no trânsito, são as irresponsabilidades cometidas pelos motoristas, podendo citar a ingestão de bebidas alcoólicas como uma das mais consideráveis (MOLETA, 2016).

A Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, acarretava apenas multa para motoristas flagrados com determinada quantidade de álcool no organismo, como mostra o artigo 165 da lei acima mencionada:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: Infração - gravíssima; Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. 2 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses (BRASIL, 1997).

Em 2006, a Lei nº 11.275 trouxe alterações nos artigos 165, 277 e 302, mudanças essas que não trouxeram alterações para tolerância mínima de álcool, que continuou sendo 6 decigramas por litro de sangue. Em 2008, com a Lei nº 11.705 essa tolerância deixou de ser válida (GONÇALVES, 2018).

No entanto, após uma década do CTB, em 2008, surge a considerada principal mudança titulada como Lei Seca. A repressão do uso de bebidas alcoólicas na direção não era uma coisa nova, porém não era cumprida, ou seja, se viu necessário um regimento mais severo, com uma tolerância menor à ingestão de bebidas alcoólicas e uma maior fiscalização acarretada de punição com intuito de reduzir acidentes e mortes no trânsito.

A Lei nº 11.705 de junho de 2008 também denominada como Lei Seca ficou conhecida por sua austeridade quanto ao consumo de álcool por condutores de veículos. Aprovada a fim de diminuir acidentes de trânsito tal lei também proíbe a venda de bebidas alcoólicas ao longo de rodovias federais.

Há mais de uma década em vigor, a lei tem ficado mais rígida ao longo do tempo implicando em diferentes valores de multa e penalidades. Para saber se o condutor fez a ingestão de álcool, é utilizado um aparelho para o teste, chamado bafômetro que mede a concentração de álcool no sangue.

Os cidadãos não tinham medo das aplicações penais aos acidentes de trânsito que só aumentavam, o que fazia o Brasil campeão mundial em acidentes de trânsito e a maioria causados por embriaguez ao volante. Diante disso, foi criada uma comissão no Congresso Nacional composto por Alexandre Rocha Santos Padilha, Aguinaldo Ribeiro e José Eduardo Cardozo, com o intuito de tornar a lei mais severa aos motoristas que dirigem sob efeitos de álcool (JESUS, 2010).

A Lei nº 12.760 de 20 de dezembro de 2012, também conhecida como Lei Seca, foi inserida na legislação com o intuito de diminuir ainda mais a realidade de acidentes causados frequentemente por embriaguez. Concomitada com a resolução nº 432/2313 do COTRAN, estabeleceu penalidades mais severas e a obrigatoriedade

do teste do bafômetro e exame de sangue para detectar a presença e quantidade de álcool no organismo (SANTOLINI, 2013).

Em 2012 as principais alterações foram feitas pela Lei nº 12.760. Desde então ficou acordado que se o indivíduo for pego dirigindo sob qualquer quantidade de álcool, deverá o mesmo, arcar com as penalidades postas pelo artigo 165 do CTB (GONÇALVES, 2018).

Dispõe o artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração – gravíssima; Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo. Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses (BRASIL, 1997).

Além do mais, se a quantidade de álcool detectada pelo bafômetro for igual ou superior a 0,3 miligramas, o condutor será enquadrado em crime de trânsito, tal como mostra o parágrafo primeiro do artigo 306 do CTB (GONÇALVES, 2018).

Dispõe o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. § 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: I - Concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar (BRASIL, 1997).

A pena para crime de trânsito ficou mais rigorosa com a Lei nº 13.546 sancionada em 2018, onde as penalidades para os motoristas que provocarem acidentes de trânsito com vítimas. Foi acrescentado um terceiro parágrafo ao artigo 302 do CTB (POLASTRI, 2015).

O artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro apresenta a seguinte redação:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: [...] §3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas – reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 1997).

Já o artigo 303 do CTB trouxe uma mudança referente ao motorista que pratica lesão corporal sob efeito de álcool. O artigo 303 do Código de Trânsito Brasileiro dispõe da seguinte redação:

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: [...] §2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem

prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima (BRASIL, 1997).

A segunda década do CTB, foi marcada por algumas principais mudanças, podendo citar a aquisição das cadeirinhas para crianças e pela determinação do uso de freios ABS e airbags em veículos novos (BOTELHO, 2016).

Já a presente e terceira década da implantação do CTB/98, obtivemos outras principais mudanças como a Lei nº 14.071, publicada em 13 de outubro de 2020 na qual concede um prazo maior para a renovação da CNH e dos exames (GAYER, 2021).

Como reza o parágrafo 2º do artigo 147 da Lei nº 14.071:

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran: [...] § 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade: I - a cada 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos; II - a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos; III - a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (setenta) anos (BRASIL, 1997).

Outra importante mudança é quanto a alteração do sistema de pontuação na Carteira Nacional de Habilitação, conforme o inciso I do artigo 261 da Lei nº 14.071:

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos: I - sempre que, conforme a pontuação prevista no art. 259 deste Código, o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a seguinte contagem de pontos: 5 a) 20 (vinte) pontos, caso constem 2 (duas) ou mais infrações gravíssimas na pontuação; b) 30 (trinta) pontos, caso conste 1 (uma) infração gravíssima na pontuação; c) 40 (quarenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima na pontuação (BRASIL, 1997).

1.2 Princípio da não autoincriminação acerca do teste do bafômetro

De acordo com o artigo 277 do CTB – Código de Trânsito Brasileiro, o motorista que se envolver em acidente de trânsito ou for parado em uma blitz poderá ser submetido a realização do teste do bafômetro (GOMES, 2009).

Como dispõe a redação do artigo 277 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de

álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. §1º (Revogado) §2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. §3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo (BRASIL, 1997).

A Constituição federal de 1988 ampara o direito de ampla defesa, ou seja, a não obrigatoriedade de produzir provas contra si mesmo. A imposição do teste para Callegari vai contra esses princípios constitucionais. Ele expõe que tal obrigatoriedade aos exames de sangue ou do bafômetro tipificam delitos próprios pois equipara-se a uma confissão (CALLEGARI, 1998).

O indivíduo poderá optar por se submeter ou consentir em ser submetido a exames de alcoolemia ou teste do bafômetro tratados no caput do artigo 277. Com o objetivo de assegurar o princípio regido no artigo 5º, inciso LXIII, da Constituição Federal:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...] LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado (BRASIL, 1988).

Ao se negar a fazer o teste, o condutor será punido administrativamente ferindo assim princípios e direitos constitucionais. O direito ao silêncio não significa que a fortiori, seja um direito a mentira, é somente um direito de não se autoincriminar (VIEIRA, 2018).

Uma melhor interpretação à regra, Sylvia Helena de Figueiredo Steiner ensina que:

O direito ao silêncio, diz mais do que o direito de ficar calado. Os preceitos garantistas constitucional e convencional conduzem à certeza de que o acusado não pode ser, de qualquer forma, compelido a declarar contra si mesmo, ou a colaborar para a colheita de provas que possam incriminá-lo (A Convenção Americana sobre Direitos Humanos e sua integração ao processo penal brasileiro (STEINER, 2000, p.135).

O silêncio constitucional existe para assegurar o estabelecido no artigo 8º, inciso II, alínea g, da Convenção Americana de Direitos Humanos. Aquele que for abordado na direção de um veículo automotor sob suspeita de embriaguez, deve ser informado de seus direitos, entre eles o de não se submeter ao teste do bafômetro e/ou exames de alcoolemia, por exemplo. A regra está prevista na Constituição Federal e é assim que se deve proceder em um Estado de Direito minimamente

democrático (REZENDE, 2016).

1.3 Criminologia aplicada ao trânsito

Em síntese, o crime é apreciado com base nos critérios analítico, formal, material e legal. Baseado nos entendimentos de André Estefam e Victor Eduardo Rios Gonçalves:

O conceito material tem o propósito de limitar a função seletiva do legislador, retirando-lhe a liberdade absoluta para escolher quais comportamentos deverá criminalizar. [...] O conceito formal procura orientar o operador do Direito Penal, informando-lhe como identificar, na vasta gama de atos ilícitos previstos no ordenamento jurídico, quais são os ilícitos penais. [...] O conceito analítico, por fim, preocupa-se em conhecer, organizar, ordenar e sistematizar os elementos e a estrutura do crime, de modo a permitir uma aplicação racional e uniforme do direito penal (LENZA; ESTEFAM; GONÇALVES, 2018, p.125).

No Brasil, as infrações penais se dividem em contravenções e crimes. A diferenciação de ambos se encontra presente na redação do artigo 1º da Lei de Introdução ao Código Penal. Portanto, é possível dizer que a tipificação de um fato 7 como contravenção ou crime depende da vontade do legislador. O fato considerado menos grave será considerado como contravenção e um mais grave como crime (GONÇALVES, 2018).

A princípio, o artigo 1º, §1º do CTB traz o conceito de trânsito:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (BRASIL, 1997).

É possível verificar que o termo trânsito se limita a parada, circulação, carga e descarga e estacionamento, sendo aplicado a veículos, pessoas e animais em coletividade ou não. E para um melhor entendimento do assunto, é importante ressaltar o conceito de veículo, que se trata de meios de locomoção terrestre conduzidos por pessoas. O reconhecimento de veículos pelo CTB está contido nos artigos 96 e seguintes do mesmo código (SOBRINHO, 2012).

Assim sendo, os delitos cometidos por indivíduos que conduzem esses veículos, são tidos como crimes de trânsito. O artigo 91 do CTB impõe a aplicação subsidiária aos crimes alcançados sob direção de veículos, ressaltando que as normas da Lei n. 9.099/95 só terão validade aos crimes que se enquadrem no conceito de infrações de menor potencial ofensivo, como o artigo 304 – omissão de socorro,

por exemplo.

O crime de lesão culposa, presente no artigo 291, §1º e 2º do CTB possui regras próprias. De acordo com o §1º, o autor poderá receber o benefício da transação penal e extinção de punibilidade, porém, nos incisos do mesmo parágrafo, se fazem presentes as exceções, caso os autores da lesão culposa estiverem sob efeito de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, participando de rachas e se transitando em velocidade superior permitida na via, serão apurados mediante ação incondicionada acarretando a perda dos benefícios que lhes eram direito (GONÇALVES, 2018).

No que tange à regra geral do direito penal, o artigo 291 do CTB, se refere às normas não incriminadoras, permissivas, de aplicação, caso elas sejam aplicadas aos crimes de trânsito e ausência da previsão em contrário. Frisa-se que não importa o local de previsão, mas sim natureza de regra geral (POLASTRI, 2015).

Nesse raciocínio, Paulo José da Costa Junior, traz a seguinte interpretação:

Quer nos pareceres que as normas gerais não se restringem aos dispositivos da Parte Geral. Também na Parte Especial do Código Penal há normas de aplicação geral não incriminadoras. O mesmo entendimento é cabível com referência aos dispositivos aplicáveis do Código de Processo Penal (COSTA JR, 1998, p. 52).

Em suma, o bem jurídico tutelado nos crimes de trânsito é a vida humana. A criminologia demonstra que os chamados “criminosos de trânsito” não correspondem ao estereótipo de criminoso, cujo aqueles são associados aos negros, pobres, entre outros.

Entretanto, tratar a violência de trânsito apoiada às ciências criminais contemporâneas, é firmada a convicção nas linhas de Política Criminal, ou seja, a do minimalismo, sustentando a pena da prisão como a *última ratio* e a do abolicionismo penal que sustentava a sua abolição. Ressalta-se que o CTB adota em *prima ratio* para os crimes de trânsito (ANDRADE, 2000).

Dado o exposto, fica notável que com o passar dos anos se fez necessária uma legislação, um código de leis e normas a serem seguidas no trânsito brasileiro com o propósito de diminuir os acidentes e fatalidades.

Ao longo do tempo, foram inúmeras as mudanças, a criação de leis e decretos, enfatizando a Lei Seca, uma das mais consideráveis mudanças na legislação de trânsito brasileira. Para a aplicação das penas aos indivíduos que cometem crimes de trânsito ou contravenções penais, se faz necessária uma certa

observância quanto a culpabilidade do condutor, se houve dolo ou culpa do agente.

2. DO TIPO DO CRIME DOLOSO

O conceito de dolo é o ponto de partida para a compreensão do tema. O dolo no conceito finalista, como reza o artigo 18, inciso I, do Código Penal, é uma vontade voluntária, com um único objetivo, o de obter um resultado, um fim específico, fim esse em que deve ser obtido lesão ou perigo de lesão ao bem jurídico tutelado.

Uma definição mais objetiva da conceituação do dolo, é explicada por Fernando Capez (2008, p. 32) “Dolo é o elemento psicológico da conduta. Conduta é um dos elementos do fato típico. Logo, dolo é um dos elementos do fato típico.”

O dolo possui diferentes espécies, são elas: natural, normativo, de dano, de perigo, genérico, específico, geral, direto e indireto.

O dolo natural é aquele em que se trata apenas de um simples querer, ou seja, essa espécie é composta apenas pela vontade e pela consciência, não sendo necessário o exato conhecimento de que o fato praticado pelo agente é uma conduta errada, ilícita ou injusta, em outras palavras, qualquer anseio é apontado como dolo. Vale ressaltar que o dolo citado não é elemento de culpabilidade (JESUS, 2010).

O dolo normativo é em síntese, aquele em que o agente é portador da consciência do ato ilícito, ou seja, para que haja dolo, o agente precisa possuir a consciência da ilicitude da conduta, não bastando somente a realização da ação (CAPEZ, 2008).

O dolo de dano é aquele em que o agente tem por objetivo um resultado ou assume o risco de provocar um dano à vítima (dolo direto/eventual). O dolo de perigo ocorre quando o agente tem por objetivo apenas o perigo à vítima, porém se por eventual acaso, o bem jurídico se encontrar em perigo, o autor pode querer dar seguimento a ação, nesse caso existe também a presença do dolo de perigo (GOMES; GARCIA; MOLINA, 2010).

De acordo com Nucci (2017) o dolo genérico é aquele em que basta apenas a vontade do agente em praticar uma conduta sem um fim especial específico. Em outras palavras, é aquele em que o agente tem a vontade de praticar a conduta, porém não almeja um fim inerente.

O dolo geral, erro sucessivo ou *aberratio causae* é aquele em que o dolo do agente se prospera em dois atos. O agente por vontade e consciência pratica uma

conduta visando uma finalidade específica e acreditando em sua eficácia, pratica outra conduta que assim, chega ao resultado, na consumação (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018).

E por fim, o dolo direto ou determinado é aquele em que o agente prevê unicamente o resultado, dirigindo tal conduta a fim de realizá-lo. O dolo indireto ou indeterminado é aquele em que a vontade do agente não se dirige a fim de obter o resultado, possuindo então, duas formas: o dolo alternativo e o eventual. O alternativo ocorre quando o agente se dirige à conduta com um resultado involuntário. O dolo eventual acontece quando o agente não tem o propósito de tal resultado, mas assume a possibilidade, o risco de produzi-lo (GRECO, 2009).

2.1. Teorias do dolo

Ademais, o dolo apresenta distintas teorias que intentam sua definição. São elas: teoria da representação, teoria da vontade e teoria do consentimento (assentimento).

Segundo Greco (2009), a teoria da representação, diz respeito ao agente que tem a consciência da consequência da conduta e ainda assim, decide prosseguir com a ação. Nessa teoria, não existe diferenciação entre dolo eventual e culpa consciente, pois essa consciência do resultado leva o agente a assumir a responsabilidade do dolo.

A teoria da vontade, é nada mais que a vontade consciente do agente de praticar a conduta, ou seja, a vontade livre e consciente de praticar a conduta com a intenção de frutificar um resultado (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018).

E por fim, a teoria do consentimento, aquela em que o agente tem a consciência da possibilidade do efeito e mesmo assim prossegue com a conduta, assumindo o risco, mesmo não sendo o intuito obter o resultado (MIRABATE, 2003).

Ressalta-se que as teorias recepcionadas no Brasil são as da vontade e consentimento.

2.2. Dolo eventual

Os crimes dolosos ocorrem quando o agente possui vontade e consciência daquilo que quer fazer, diante disso, o Código Penal diz que um crime pode ser

praticado por dolo direto ou eventual, ou seja, o dolo será direto quando o agente quero resultado e eventual quando embora não queira o resultado, ele assume o risco de produzi-lo.

Com ênfase no dolo eventual, é possível dizer que seu entendimento não é tão simples assim, pois diferente do dolo direto, o dolo eventual não permite que seja identificada a vontade do autor em produzir um determinado resultado, ficando nítida a presença não somente da consciência.

Segundo Greco (2009) o dolo eventual surgiu naturalmente do conceito de dolo, porém pelo fato de ter aspectos semelhantes ao agir culposos, era inicialmente chamado de dolo culposos e com o passar do tempo, passou a ser conhecido como dolo eventual.

O dolo eventual geralmente é aplicado a casos mais graves. Um exemplo disso é a ocorrência de homicídio na realização de determinada conduta. É caracterizado como dolo indireto pois não há a existência da vontade de causar certo resultado, possuindo apenas a consciência da possibilidade de sua ocorrência.

2.3 Do tipo de crime culposos

Culpa é a violação do dever objetivo de cuidado manifestada numa conduta produtora de um resultado não pleiteado, mas explicitamente presumível. A culpa é a quebra de um dever de cuidado esperado, ou seja, um descuido. O crime culposos não possui um conceito perfeito, causando assim divergentes opiniões doutrinárias. Tal modalidade está prevista e conceituada no artigo 18, II, do Código Penal.

Na concepção finalista, segundo Júnior (1999) culpa é o elemento normativo da conduta, sua prática voluntária. Os crimes culposos se enquadram nos tipos penais abertos, já que a lei não expressa o comportamento culposos. O crime culposos se dá pela violação do dever de cuidado, ou seja, o dever de cautela. A violação do dever de cuidado se dá por meio de negligência, imprudência ou imperícia, ou seja, pelas modalidades da culpa.

O crime culposos nada mais é que o episódio não desejado pelo autor, que a partir de uma conduta lícita em consoante com a falta de cuidado, conhecimento, previsão, o resultado tipicamente antijurídico foi gerado.

Tratando-se das modalidades da culpa, considera-se negligente aquele que deixa de ter um comportamento ou não apresentar o comportamento/conduta que

era de se esperar em determinada situação. O imprudente é aquele que age de maneira precipitada e sem cautela, violando a cautela comum e por fim, aquele que age com imperícia executa algo sem ter o conhecimento, a qualificação, a inobservância dos cuidados específicos.

A possibilidade de tentativa não se admite em crimes culposos, pois o agente não quer o resultado, ou seja, não existe possibilidade de iter criminis, uma vez que a vontade preambular é remetida a transgressão única e exclusiva da responsabilidade objetiva de cuidado, porém não se vincula, em momento algum, a vontade com a consumação do resultado. Tentar algo depreende de intenção, o que pode equivaler de uma exigência de dolo.

2.4 Elementos e espécies da culpa

O fato típico estudado possui os seguintes elementos: conduta humana voluntária de fazer ou não fazer, o resultado naturalístico, a quebra do dever de cuidado objetivo, por negligência, imprudência ou imperícia, nexo causal entre conduta e resultado, o resultado involuntário previsível e a tipicidade. É possível notar que os alguns dos principais elementos estão presentes também nos crimes dolosos como a conduta, resultado, nexo causal, tipicidade.

A conduta humana voluntária resumidamente é quando o agente conduz uma ação ou omissão por vontade própria, e acaba provocando um resultado involuntário, podendo responder assim, a título de culpa. O resultado naturalístico involuntário é quando o agente sabe o que está fazendo, mesmo assim causa um resultado involuntário (MACHADO; DEZEM; JUNQUEIRA; VANZOLINI, 2010).

A violação do dever de diligência se refere ao agente que ao praticar um crime culposos, conseqüentemente viola o dever de cuidado, nesse elemento invoca-se a figura do homem médio, ou seja, a substituição hipotética, uma análise que permite verificar se outra pessoa nas mesmas características e no mesmo evento do agente teria praticado o mesmo erro. Se a conclusão for de que o resultado poderia ser evitado se tivesse tomado os cuidados necessários, se não evitou o que era evitável, responde-se então pelo crime culposos e se ficar concluído que não era evitável, não se aplica a culpa (BITENCOURT, 2014).

No nexos entre conduta e resultado é necessário demonstrar que foi a conduta do agente que causou o resultado lesivo. O papel do Estado nesse elemento

é buscar entender quem foi o causador do fato, buscar o nexo causal entre a conduta que deu causa ao resultado lesivo (MIRABETE, 2003).

O resultado involuntário previsível é aquele em que apesar do resultado ser involuntário, com ausência da vontade de determinado fim, ele é previsível, ou seja, é a possibilidade de conhecer o perigo (ESTEFAM; GONÇALVES, 2018).

A tipicidade é em tese o parágrafo único do próprio artigo 18 do Código Penal. Em regra, os crimes puníveis no Brasil são os dolosos, aquilo que o sujeito buscou praticar. Já a existência dos crimes culposos serão somente quando a lei estiver prevendo as modalidades de forma expressa (JESUS, 2010).

O crime culposos se distingue do crime doloso, porque aqui o agente age sem o desígnio de obter determinado resultado, em outras palavras, os crimes dolosos são intencionais, enquanto os crimes culposos não são intencionais. O crime tratado possui diferentes espécies como a culpa própria e imprópria, a culpa mediata ou indireta, a culpa inconsciente e a culpa consciente.

No que se refere a culpa própria entende-se que é aquela em que o fim é causado por imprudência, negligência ou imperícia. A culpa imprópria, também conhecida como equiparação ou assimilação, é aquela em que o resultado é previsto e desejado pelo agente, onde a vontade dele é maculada por erro que poderia ser evitado (MASSON, 2014).

Quanto a culpa mediata ou indireta, entende-se que é aquela que acontece quando o agente produz o resultado de forma indireta, ou seja, quando o agente comete um ato ilícito, sem o objetivo de consumir determinado fim, porém, por consequência do fato, vem a dar causa a outro (ANDREUCCI, 2019).

E por fim, a culpa inconsciente é aquela sem previsão, em outros termos é a *ex ignorantia*, aquela em que o agente não prevê o resultado, mesmo sendo ele previsível. Já a culpa consciente é a *ex lascívia*, o resultado é previsto pelo agente, porém ele espera que não ocorra ou acredita que possa evitá-lo (JESUS, 2010).

2.5 Culpa consciente

O crime culposos consiste na voluntariedade, onde o agente não aceita a e/ou não quer o ato ilícito. Culpa é a forma de conduta e pertence ao fato típico e o tipo penal pode ser doloso ou culposos. A conduta quando negligente, imprudente ou imperita, cria risco proibido, ou seja, é censurada e ocasiona o crime culposos.

No que tange a culpa consciente, uma das espécies da culpa e um dos focos do trabalho, o agente prevê o resultado, mas não acredita que irá ocorrer, por confiar em sua habilidade e o produz por negligência, imprudência ou imperícia. É a culpa com previsão do resultado. A previsibilidade é elemento do dolo mas também integra a culpa.

Rogério Greco (2009) explica a culpa consciente como aquela em que o agente prevê o resultado, porém não deixa de praticar a conduta, acreditando que o resultado não ocorra, ou seja, apesar do resultado ser previsto, o agente não assume ou aceita, pois confia que não irá ocorrer.

Na culpa consciente, dentre outros requisitos, necessariamente devem estar presentes o erro de execução, a vontade dirigida a um comportamento que não tem nada com o resultado e a crença sincera de que o resultado não ocorra por se achar com habilidade suficiente, por excesso de confiança (JESUS, 2010).

3. DOLO E CULPA DO AGENTE CARACTERIZADA COMO ELEMENTO VOLITIVO DOS HOMICÍDIOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO POR EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

A diferenciação entre os elementos dolo e culpa é uma atividade laboriosa, em especial ao se tratar de crimes relacionados ao trânsito, levando em consideração que em alguns casos o agente pratica uma conduta e é condenado por outra, por exemplo, o agente pratica a conduta como sendo dolosa, sem a previsão da consequência, mas é condenado por uma conduta culposa, cuja sanção penal será diferente da adequada a determinada situação. Em razão disso, é de extrema importância uma atenção inexorável do Poder Judiciário para que seja aplicada a repreensão penal correta a cada caso.

Na teoria, a diferenciação desses institutos ficam mais evidentes, porém quando o assunto é sua aplicação a um fato concreto nem sempre é tão simples. É notório o embaraço quanto a aplicação do dolo eventual em um caso. Embaraço esse, muitas das vezes devido à dificuldade de chegar ao “íntimo” do agente da conduta e comprovar de fato que ele agiu mesmo com indiferença perante o resultado. Por isso, é importante lembrar que o dolo eventual antes de ser eventual, ele é dolo e assim deve ser compreendido.

Devido a inúmeros casos semelhantes em acidentes de trânsito, na maioria

das vezes provocados por condutores embriagados, a mídia passou a exigir dos juristas uma reanálise ríspida dos institutos dolo eventual e culpa consciente.

O dolo eventual, como dito anteriormente, é geralmente aplicado em casos mais graves. Em acidentes de trânsito por exemplo, é primeiro analisado o caso, se o motorista estava embriagado, se omitiu socorro, tentou suborno, alta velocidade, dentre outros.

No caso de homicídio no trânsito por embriaguez ao volante, o dolo eventual é aplicado não somente pelo fato do agente ter consumido bebida alcoólica e tirado a vida de alguém no trânsito, mas também pela direção perigosa e excesso de velocidade.

Foi o que aconteceu com o caso de Christiano Mamédio, motorista que provocou a morte de 02 (duas) pessoas no trânsito na data de 03 de outubro de 2020 em Anápolis-GO. O empresário que conduzia veículo automotor sob efeito de álcool, transitava na Avenida Brasil Sul em alta velocidade e furou o sinal vermelho, colidindo com um caminhão F-4000 ocupado por 03 (três) pessoas no momento do acidente.

O Réu foi denunciado pelo Ilustre Órgão do Parquet Estadual pela suposta prática dos delitos entabulados no artigo 121, caput, por duas vezes em concurso formal, nos termos da primeira parte do art. 70, c/c artigo 18, inciso I (na modalidade de dolo eventual); no artigo 129, caput, todos do Código Penal, bem como no artigo 306, § 2º, e artigo 311, caput, ambos do Código de Trânsito Brasileiro, na forma do artigo 69 do Código Penal.

O Ministério Público requereu que o processo prossiga no rito dos artigos 394/497 do Código de Processo Penal, até o final da pronúncia, com posterior julgamento e condenação pelo Tribunal do Júri.

Ainda sobre o tema de acordo com o Supremo Tribunal Federal, em casos de homicídios dolosos no trânsito por embriaguez ao volante, o dolo eventual é aplicado, pois o agente ao consumir bebida alcoólica e dirigir, além de não respeitar as leis de trânsito, assume o risco de possíveis consequências, conforme Ementa do Habeas Corpus 115.352/DF:

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.

[...] 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. (Habeas Corpus Nº 115352, Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal, Relator: Ricardo Lewandowski. Julgado em 16/04/2013, publicado em 30/04/2013) (BRASIL, STF, 2013).

Diante disso, o dolo eventual caracterizado nos acidentes de trânsito pode calhar meramente pelo fato do agente estar conduzindo veículo automotor sob efeito de álcool. Tal elemento já é suficiente para inferir que o condutor assumiu o risco do resultado, o dano, pois simplesmente ignorou o possível resultado de sua conduta.

Se o magistrado entender dolosa a aplicação da modalidade ao crime de trânsito, o delito será reputado pelo Código Penal e se for considerada culposa, será reputado pelo Código de Trânsito Brasileiro, além disso pode haver a parecença entre as duas modalidades, como o dolo eventual e a culpa consciente, fato esse que dificulta demasiadamente a decisão do julgador pelo fato de que fica duvidoso se o agente previu e assumiu o risco do resultado ou não.

Está previsto no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro o crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor. Por outro lado, a culpa consciente ocorre quando o agente prevê que suas ações podem levar a algum resultado prejudicial, mas com sua firme crença acredita que não ocorrerá, contando com o excesso de confiança para impedir o resultado se necessário.

Para que o crime seja caracterizado crime culposo, conforme o artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, o motorista tem que estar sob efeito de substâncias que alterem suas habilidades, o levando a agir de forma negligente, imprudente ou imperita e tirando a vida de outras pessoas e apesar disso, não ser o resultado esperado (MARCÃO, 2009).

Para a caracterização do dolo eventual ou culpa consciente a análise dos fatos especificamente se faz necessária. O Supremo Tribunal Federal passou a entender que o homicídio culposo cabe também aos homicídios cometidos no trânsito que o simples fato de o condutor ter consumido bebida alcoólica não o torna necessariamente em dolo eventual (MACIEL, 2011).

O fato de um motorista consumir alguns copos de bebida alcoólica na festa de formatura do filho e na volta para a casa se envolve em um acidente onde seu

filho acaba morto, não é possível dizer que ele quis esse resultado, ele simplesmente previu o que poderia eventualmente acontecer mas ao acreditar que não estava bêbado ao ponto de não dirigir, não faz com que ele desejasse o resultado.

Isso se difere de uma motorista visivelmente embriagada, que sai da casa do namorado após uma briga, está ciente que não está em condições para dirigir, prevê riscos que podem conseqüentemente acontecer, dirige em alta velocidade, não obedece as regras de trânsito, avança o sinal, atinge um motoqueiro que infelizmente vem a óbito. Nesse caso ela previu o resultado e o tratou com indiferença, caracterizando assim o dolo eventual.

Isto posto, no que tange à culpa consciente caracterizada nos acidentes de trânsito, Júnior (2014) argumenta que quando houver dúvidas quanto a atitude psíquica do agente e se o mesmo assumiu o risco do resultado, deve se utilizar o princípio do *in dubio pro reo*.

Nos crimes de trânsito, existe um elemento necessário para o desfecho da dúvida existente entre o dolo eventual e a culpa consciente, que nada mais é do que o risco ao próprio autor. Por certo, é incompreensível admitir que uma pessoa ao conduzir um veículo automotor, estando plenamente consciente de seus atos, coloque em risco sua própria vida e por ventura a vida de outras pessoas.

Diante dessas considerações, é possível entender que o principal fator determinante para a diferença do dolo eventual e da culpa consciente é obviamente a vontade do agente. Nos casos em que ficar claro e evidente o querer do agente, poderá se falar em dolo eventual, que nos crimes de trânsito, é um tanto quanto difícil de comprovar, mas não impossível.

Entretanto, ante a dificuldade em apurar o que se passara na cabeça do agente no momento do ocorrido, a valer, o elemento subjetivo não é auferido da mente do agente, mas sim do contexto do caso concreto, sendo aplicado então, a culpa consciente.

As penas aplicadas conforme o artigo 121 do Código Penal, em casos de homicídios dolosos caracterizados como dolo eventual, serão de 06 (seis) anos a 20 (vinte) anos, tendo ainda suas atenuantes, agravantes e no §3º do Código Penal, em casos de homicídios culposos caracterizados como culpa consciente a pena será de 01 (um) ano a 03 (três) anos, tendo ainda seus atenuantes e agravantes.

3.1 Análise jurisprudencial

3.1.1 Dolo eventual

O julgado abaixo, diante do recurso para pedido de desclassificação de dolo eventual para culpa consciente em um acidente de trânsito que ocorreu em Goiânia-GO, ocasionado por embriaguez ao volante, com vítima fatal, o dispositivo final foi negando o provimento ao recurso aviado pelo réu, para tal desclassificação.

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. HOMICÍDIO PRATICADO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EMBRIAGUEZ. DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO. ARTIGO 302 DO CTB. INVIABILIDADE.

3.1.1.1- Nos crimes dolosos contra a vida, estando presentes a prova material do crime e os indícios de autoria, pronuncia-se o réu, submetendo a questão à apreciação do Tribunal do Júri, em face de vigorar nessa fase o princípio in dubio pro societate.

3.1.1.2- A desclassificação do crime de homicídio doloso para culposo não deve ser afirmada quando as provas dos autos não permitem seja de plano reconhecida a ausência de dolo do agente. RECURSO EM SENTIDO ESTRITO CONHECIDO E DESPROVIDO. (Recurso em sentido estrito Nº 0220095-66.2014.8.09.0126, Segunda comarca criminal do Tribunal de Justiça de Goiás, Relator: Des. João Waldeck Felix de Sousa. Julgado em 12/02/2019, publicado em 06/03/2019). (BRASIL, TJ, 2020).

O Desembargador chegou à negativa de provimento do processo, com base no artigo 18, inciso I, do Código Penal, onde está redigido que age com dolo eventual quem assume o risco de produzir um resultado, o que foi comprovado no réu após o mesmo ingerir bebidas alcólicas e drogas ilícitas (maconha) durante todo o dia e sair dirigindo na contramão, em alta velocidade, omitir socorro e não possuir Carteira de Habilitação Nacional (CNH), submetendo o réu a julgamento perante o Tribunal do Júri, com incurso nas penas do artigo 121, *caput*, do Código Penal e no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro.

3.1.2 Culpa consciente

Na mesma linha de pensamento, o Ministro decidiu sobre o julgado abaixo que não ficou comprovado que o agente teria consumido bebida alcoólica com o propósito de praticar o homicídio, diante disso, ele votou na desclassificação para homicídio culposo.

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 influindo 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 18 ao caso em exame, porquanto não se revela *lex mitior*, mas, ao revés, previu causa de aumento de pena para o crime sub 21 *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) (BRASIL, STF, 2011).

Consoante as jurisprudências relacionadas acima, é notório a divergência quanto à classificação do dolo eventual e da culpa consciente que ocorrem nos tribunais brasileiros em casos de acidentes de trânsito que envolvem a embriaguez. Isso se dá pelo fato de que a aplicação dos institutos de dolo eventual e culpa consciente nos casos em que resultem em morte ou lesão de outrem, o entendimento entre os tribunais e as doutrinas são bem controversas.

Portando, entende-se que nos que diz respeito ao tema de acidentes de trânsito causados por embriaguez do condutor e sua classificação como dolo eventual ou culpa consciente é necessário um balanço individual de cada caso, ou seja, uma análise mais detalhada dos casos e dos agentes, levando sempre em consideração os elementos particulares de cada instituto.

CONCLUSÃO

A legislação de trânsito brasileira tem passado por diversas mudanças e adaptações ao longo dos anos, objetivando não só a disciplina dos motoristas, mas diminuir as condutas ilícitas. A Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, estabeleceu o Código de Trânsito no Brasil, mas aderindo também outros códigos às infrações e delitos no trânsito, como o Código Penal, por exemplo.

Mortes em acidentes de trânsito causados por embriaguez ao volante acontecem diariamente. Embora a taxa de fatalidade seja impressionante, ainda há alguma banalização sobre o assunto. Por se tratar de um assunto corriqueiro em nossa sociedade, talvez seja este o motivo pelo qual se demonstra uma certa insensibilidade sobre a questão, porém é notório o quanto a conscientização está cada vez mais presente entre a população, em especial, os motoristas.

A fim de diminuir o número de mortes causadas por embriaguez ao volante entrou em vigor a Lei Seca nº 11.705/2008, estabeleceu tolerância zero sobre o uso de substâncias que podem alterar o desempenho psicomotor ou causar dependência, embora a lei seja clara e rigorosa, nem sempre é respeitada.

Alguns doutrinadores entendem que os testes de bafômetro podem prejudicar o princípio da não autoincriminação, uma vez que os condutores que se recusam a fazê-lo podem ser sujeitos a sanções administrativas, pois conforme os princípios constitucionais ninguém poderá ser obrigado a produzir prova contra si mesmo.

Para que se continue obtendo êxito, é preciso discutir ideias plausíveis para cada vez mais obter a diminuição desses fatos desastrosos. Um dos ideais é o endurecimento das penas, por exemplo, a fim de evitar falsas medidas de solução para um problema visivelmente real.

Para que haja uma aplicação justa das sanções aos motoristas que realizam condutas ilícitas, é necessário analisar com destreza os casos, levando em consideração minimamente todos os detalhes que levaram o agente a agir e obter determinado resultado. Esse fator traz uma certa insegurança no âmbito jurídico e para a sociedade quanto as penas aplicáveis a cada um, sendo a pena dos crimes dolosos mais danosa do que os crimes culposos aos condutores.

É notável uma certa dificuldade perante o limite e aplicabilidade destes institutos. Restou evidenciado na pesquisa para o artigo que para classificar um crime como dolo eventual é necessário elementos além da embriaguez ao volante que demonstrem que o indivíduo mesmo tendo conhecimento do risco, assume a conduta

se mostrando indiferente ao possível resultado.

No que diz respeito a culpa consciente, nada mais é quando o agente prevê o resultado, mas realiza a conduta acreditando precisamente que o resultado não irá acontecer, patenteando um excesso de confiança, não há no que se falar em efeito volitivo nesses casos.

Os magistrados assentem que o condutor não queria o resultado mesmo agindo com negligência, imprudência ou imperícia. A aplicação da culpa consciente é aplicada nos casos concretos, quando geralmente o agente ingeriu uma quantidade menor de álcool e apesar de ter bebido, estava transitando de forma adequada.

Foi possível também verificar que a aplicação do tema, seja ele dolo eventual ou culpa consciente fica exclusivamente ao entendimento do magistrado, cabendo-o observar as circunstâncias do fato fático que levou ao desastroso resultado.

Há que se ressaltar que, o papel desempenhado pela Legislação de Trânsito no Brasil é consideravelmente essencial para a diminuição de acidentes e de vítimas fatais. Acredita-se que uma aplicabilidade mais severa da Lei Seca despertará nos condutores uma espécie de receio ao consumir bebidas alcoólicas e ingerir substâncias ilícitas e conduzir veículo automotor, deve-se discutir no âmbito legislativo, formas de aumento de prevenção nos delitos praticados no trânsito.

Finalmente, nos casos de crimes cometido por embriaguez ao volante, havendo dúvidas do Judiciário quanto aos elementos do dolo eventual e da culpa consciente e quanto aos elementos subjetivos do indivíduo, a decisão deverá ser baseada no princípio do *in dubio pro reo*, em outras palavras, caracterização da modalidade culposa, podendo promover-se a absolvição do réu.

REFERÊNCIAS

AND. Associação Nacional de Detrans. **Brasil já tem 1 carro a cada 4 habitantes, diz DENATRAN**. 2018. Disponível em: <http://www.and.org.br/brasil-ja-tem-1-carro-a-cada-4-habitantes-diz-denatran/>. Acesso em: 20 de nov. de 2021.

ANDREUCCI, Ricardo Antônio. **Manual de direito penal**. 13^o ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

BENEDETTI, Carla. **Resumo jurídico de direito penal: parte geral**. São Paulo: Quartier Latin do Brasil, 2002.

BITENCOURT, Cezar. **Tratado de Direito Penal: parte geral**. 20º ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

BOTELHO, Lúcio José. **Acidente no trânsito: avaliação de impacto**. 123f. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso): Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 27 nov. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910**. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/173424-approva-o-regulamento-para-o-serviuv-subvencionado-de-transportes-por-automoveis.html>. Acesso em: 06dez. 2021.

BRASIL. **Lei nº 2.848, de dezembro de 1940**. Disponível: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 30 mar. 2022.

BRASIL. **Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997**. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10588942/artigo-302-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>. Acesso em: 25 abr. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.543 de 19 de dezembro de 2017**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm. Acesso em: 20 nov. 2021.

BRASIL. **Lei nº 14.071 de 13 de outubro de 2020**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l14071.htm. Acesso em: 01 dez. 2021.

BRASIL. Ministério Público do Estado de Goiás. Denúncia. Apelante: Christiano Mamédio da Silva. Apelado: Ministério Público do Estado de Goiás. Relator: Promotor Eliseu Antônio da Silva Belo. 19 out. 2020. **Lex**: Processo criminal, n. 5491137-68, 5º Vara Criminal da Comarca de Anápolis/GO. p. 216. 04 out. 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Habeas-corpus nº115352, da Segunda Turma, Apelante: Otávio Pereira Sampaio. Apelada: Cássia Aurora de Araujo Ribeiro. Relator: Ricardo Lewandowski, Brasília, DF, 16 abril. 2013. **Lex**: jurisprudência do STF, Brasília, p. 01, 2013.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Habeas Corpus nº 107801. Apelante: Lucas de Almeida Menossi; José Humberto Scignolli e outros. Apelado: Superior Tribunal de Justiça. Relator: Min. Cármen Lúcia. São Paulo, 11 out. 2011. **Lex**: jurisprudência do STF, São Paulo, p. 01, 2011.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Goiás. Recurso em sentido estrito nº 0220095-66.2014.8.09.0126, da 2ª Câmara Criminal. Apelante: Alessandro Roberto de Souza. Apelado: Ministério Público. Relator: Des. João Waldeck Felix de Sousa. Goiânia, GO, 12 fev. 2019. **Lex:** jurisprudência do TJ, Goiânia, p. 01, 2019.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**. 12º ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

COSTA JÚNIOR, Paulo José da. **Comentários aos crimes do Novo Código de Trânsito**. São Paulo: Saraiva, 1998.

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

GAYER, Kaiky Goede. **Estradas legais?** Apostando na educação para o trânsito. 48f. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2021. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/223970/Relat%c3%b3rio_Te%c3%b3rico_TCC.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 20 nov. 2021.

GOMES, Luiz Flávio. **Bafômetro: é obrigatório?**. 2009. Disponível em: [https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1489201/bafometro-e-obrigatorio#:~:text=Note%2Dse%20que%20todo%20suspeito,san%C3%A7%C3%A3o%20\(penal%20ou%20administrativa\)](https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1489201/bafometro-e-obrigatorio#:~:text=Note%2Dse%20que%20todo%20suspeito,san%C3%A7%C3%A3o%20(penal%20ou%20administrativa)). Acesso em: 20 nov. 2021.

GOMES, Luiz Flávio; GARCÍA, Antonio; MOLINA, Pablos de. **Direito Penal: parte geral**. 2º ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Coleção Sinopses Jurídicas 24 - Tomo I - Legislação penal especial: crimes hediondos – drogas – terrorismo – tortura – armas de fogo – contravenções penais - crimes de trânsito**, 14ª edição. São Paulo: Saraiva, 2018.

GRECO, Rogério. **Curso de direito penal: parte geral**. 11º ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2009.

JESUS, Damásio de. **Direito Penal: parte geral**. 31º ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

JÚNIOR, Paulo José da Costa. **Direito penal: Concurso completo**. 6º ed. São Paulo: Saraiva, 1999.

LENZA, Pedro; ESTEFAM, André; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Esquemático - Direito penal - parte geral**. 2º ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

MACIEL, Silvio. **Acidentes de trânsito: Dolo eventual ou culpa consciente?** STF respondeu. 2011. Disponível em: <https://silviomaciel.jusbrasil.com.br/artigos/121819106/acidentes-de-transito-dolo-eventual-ou-culpa-consciente-stf-respondeu#:~:text=STF%20respondeu,-Salvar&text=De%20acordo%20com%20nosso%20C%C3%B3digo,subjetivos%20o%20fato%20%C3%A9%20at%C3%ADpico>. Acesso em: 21 fev. 2022.

MACHADO, Angela; DEZEM, Guilherme; JUNQUEIRA, Gustavo; VANZOLINI, Maria. **Prática Penal**. 7º ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

MARCÃO, Renato. **Crimes de trânsito**: anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei n. 9.503/97. 5º ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MASSON, Cleber. **Direito Penal Esquematizado**: parte geral. 8º ed. São Paulo: Método, 2014.

MIRABATE, Julio Fabbrini. **Manual de direito penal**: parte geral. 20º ed. São Paulo: Atlas S.A., 2003.

MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato Nascimento. **Manual de direito penal**: parte geral. 25º ed. São Paulo: Atlas S.A., 2009.

MOLETA, Paulo. **As principais causas de acidentes de trânsito**. 2016. Disponível em: <https://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/346024662/as-principais-causas-de-acidentes-de-transito>. Acesso em: 05 nov. 2021.

NETO, João Carneiro Duarte. Os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e o exercício do poder de polícia administrativa. **DireitoNet**. 2016. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/10016/Os-orgaos-do-Sistema-Nacional-de-Transito-e-o-exercicio-do-poder-de-policia-administrativa>. Acesso em: 01 nov. 2021.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Curso de Direito Penal**: parte geral. 1º ed. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

NUCCI, Guilherme Souza. **Manual de direito penal**. 16ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

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

REZENDE, Alessandra Gorito. **O princípio da não autoincriminação com fundamento no princípio da dignidade humana**: velhos e novos paradigmas. 21f. Artigo Científico (Trabalho de Conclusão de Curso) – Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2016. Disponível em: https://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/trabalhos_conclusao/2semestre2015/pdf/AlessandraGoritoRezende.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

RIZZARDO, Arnaldo. **Acidentes de trânsito**: Responsabilidade e Reparação. 14º ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

SANTOLINI, Ricardo Benevenuti. **Comentários a Lei 12760/12 e suas alterações no Código de Trânsito Brasileiro**. 13 f. (Trabalho de Curso): Centro Universitário São Camilo. Espírito Santo, 2013.

SOBRINHO, José Almeida. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**.

1º ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

SOUZA, Marcelo Augusto da Silveira. A nova lei seca (12.760/2012) e alteração do Código de Trânsito Brasileiro: impactos e eficácia na caracterização de embriaguez ao volante. **JusBrasil**, 2015. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/44860/a-nova-lei-seca-12-760-2012-e-alteracao-do-codigo-de-transito-brasileiro-impactos-e-eficacia-na-caracterizacao-de-embriaguez-ao-volante>. Acesso em: 20 nov. 2021.

STEINER, Sylvia Helena de Figueiredo. **Embriaguez ao volante, exames de alcoolemia e teste do bafômetro**. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

TOLEDO, Adriane. Artigo – História da legislação de trânsito. **Portal do trânsito**, 2021. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/artigo-historia-da-legislacao-de-transito/>. Acesso em: 18 nov. 2021.

VIEIRA, Thiago Prates. **O princípio da boa-fé objetiva no processo penal: A perspectiva ética do princípio da ampla defesa**. 2018. Disponível em: https://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/biblioteca_videoteca/monografia/Monografia_pdf/2018/ThiagoPrates_Monografia.pdf. Acesso em: 30 nov. 2021.