

**UNIVERSIDADE REGIONAL INTEGRADA DO ALTO URUGUAI E DAS
MISSÕES
PRÓ-REITORIA DE ENSINO, PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
CAMPUS DE ERECHIM
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
CURSO DE DIREITO**

JOÃO PEDRO RIBEIRO MARQUES

DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NO HOMICÍDIO DE TRÂNSITO

ERECHIM

2018

JOÃO PEDRO RIBEIRO MARQUES

DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NO HOMICÍDIO DE TRÂNSITO

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial à obtenção do grau de bacharel em direito, Departamento de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Regional Integral do Alto Uruguai e das Missões - Campus de Erechim.

Orientadora: Prof^a. Ma Diana Casarin Zanatta

ERECHIM

2018

JOÃO PEDRO RIBEIRO MARQUES

DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NO HOMICÍDIO DE TRÂNSITO

**Trabalho de conclusão de Curso
apresentado como requisito
parcial à obtenção do grau de
Bacharel em Direito, Departamento
de Ciências Sociais Aplicadas da
Universidade Regional Integrada
do Alto Uruguai e das Missões –
Campus de Erechim.**

_____, ____ de _____
de_____.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Ma Diana Casarin Zanatta

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões – Campus de
Erechim

Prof. Nome do Professor avaliador

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões – Campus de
Erechim

Prof. Nome do Professor avaliador

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões – Campus de
Erechim

Dedico este trabalho à minha mãe, mulher fundamental ao meu desenvolvimento, exemplo de dedicação e de esperança de que dias melhores serão construídos com trabalho e atenção àqueles que mais necessitam, que com muito carinho e paciência permitiu que eu tivesse a melhor educação dentro e fora de casa.

AGRADECIMENTOS

À minha família que me dedicou todo o amor e carinho, incentivando a busca por educação e conhecimento e permitindo que essa ocorresse de forma saudável e aliada a atenção a aspectos sociais que permeiam nossa existência.

Aos meus amigos que demonstraram imensa confiança em minha capacidade, o que servira de incentivo em momentos de dificuldades.

Às minhas amigas Gabriela Moreira e Carine Acorsi que com muita paciência e carinho me acompanham diariamente.

À minha orientadora que dedicou atenção e cuidado às minhas dúvidas e é exemplo de dedicação ao serviço público e à docência.

RESUMO

Os homicídios ocorridos na direção de veículo automotor são, infelizmente, de reiterada ocorrência no cotidiano brasileiro. Para conter essa verdadeira tragédia, o Poder Público tem buscado implementar medidas mais rigorosas e penas mais severas para aqueles que não observam a legislação ou os cuidados necessários ceifam a vida de incontável número de pessoas. Ocorre que, os resultados que se observam não são aqueles almejados pelo Estado e, muito menos, pela população. Diante desses fatos o Poder Judiciário tomou a iniciativa de utilizar o dolo eventual e a culpa consciente para tentar atender os anseios existentes, todavia, encontra dificuldade em confirmá-los na prática forense, pois apresentam características semelhantes e são verificados de forma muito particular em cada caso. Ainda, em situações que se assemelham são proferidas decisões distintas, pois oriundas de diferentes pessoas, com diferentes vivências e visões de mundo. Logo, objetivou-se proceder estudo com metodologia de pesquisa bibliográfica, buscando embasar teoricamente todos os elementos necessários para a compreensão do tema, na perspectiva de demonstrar a utilização das figuras de dolo eventual e culpa consciente em homicídios de trânsito da forma mais prática possível.

Palavras-chave: Trânsito. Homicídio de Trânsito. Dolo Eventual. Culpa consciente. Jurisprudência.

ABSTRACT

Homicides occurred in the direction of a motor vehicle are, unfortunately, of repeated occurrence in Brazilian daily life. To contain this true tragedy, the Government has sought to implement stricter measures and stiffer penalties for those who fail to observe the legislation or the necessary care to reap the lives of countless people. However, the results that are observed are not those desired by the State and, much less, by the population. Faced with these facts, the Judiciary has taken the initiative to use eventual intention and conscious guilt to try to attend to the existing anxieties, however, it finds difficulty in confirming them in forensic practice, since they present similar characteristics and are verified in a very particular way in each case. Still, in situations that are similar, different decisions are made, because they come from different people, with different experiences and worldviews. Therefore, a study was carried out with a methodology of bibliographical research, seeking to base theoretically all the necessary elements for the understanding of the subject, with the perspective of demonstrating the use of figures of eventual intention and conscious guilt in traffic homicides in the most practical way possible.

Keywords: Transit. Homicide of Traffic. Eventual Intention. Conscious guilt. Jurisprudence.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 DO HOMICÍDIO DE TRÂNSITO	11
2.1 Da legislação pertinente.....	12
3 DO DOLO EVENTUAL E CULPA COSCIENTE.....	17
3.1 Do dolo.....	17
3.2 Do dolo direto.....	19
3.3 Do dolo eventual	19
3.4 Da culpa	23
3.5 Da culpa inconsciente	24
3.6 Da culpa consciente	24
3.7 Da distinção entre dolo eventual e culpa consciente	25
4 DO ENTENDIMENTO JURISPRUDENCIAL	28
4.1 Do entendimento do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul	29
4.2 Do entendimento do Superior Tribunal de Justiça	31
4.3 Do entendimento do Supremo Tribunal Federal	33
5 CONCLUSÃO	36
6 REFERÊNCIAS.....	38

1 INTRODUÇÃO

O estudo constitui pesquisa qualitativa de abordagem descritiva interpretativa, tendo como tema o dolo eventual e a culpa consciente no homicídio de trânsito. O mesmo tem por objetivo aprofundar a compreensão sobre a problemática do crescente número de homicídios cometidos no trânsito do Brasil, considerando a legislação vigente (Código Brasileiro de Trânsito e Código Penal), as concepções jurídicas de expoentes da área do direito e as posições emanadas do Poder Judiciário pátrio, no que diz respeito as diferentes interpretações sobre o elemento volitivo do agente, que causam implicações na vida da população brasileira e, principalmente, na aplicação das leis vigentes.

Além disso, busca-se fomentar a discussão sobre a temática, vez que é tema reiterado no debate jurídico e rotineiramente levado a juízo, sendo que, conforme será demonstrado no decorrer desse trabalho, a aplicação em casos semelhantes muitas vezes tem se dado de forma distinta, o que implica em tratamento desigual, causando insegurança jurídica na seara.

Abordar-se-á ainda, alguns dos fatores responsáveis pelo surgimento dessa discussão, sejam eles sociais, jurídicos ou econômicos, pois também são fundamentais para possibilitar uma completa compreensão do trabalho.

Sobre elementos sociais, destaca-se o crescimento na frota de veículos no cenário brasileiro, aspecto que se soma ao fato de ser o Brasil um país com dimensões continentais e que tem no transporte rodoviário sua principal forma de circulação de pessoas e mercadorias, pois a malha ferroviária brasileira é utilizada, principalmente, para fins turísticos e o transporte aéreo ainda se mostra privilégio econômico. Ainda, o transporte público coletivo muitas vezes é exemplo de um serviço caro e de péssima qualidade.

Com o aumento da busca por modalidades de transportes individuais, a população brasileira passou a protagonizar inúmeros conflitos no trânsito, além de ser notório também o desrespeito à legislação vigente, que apesar de suas modificações, não tem sido capaz de coibir a prática delituosa ocorrida no sistema viário.

Além da introdução o estudo apresenta-se organizado da seguinte forma: O capítulo 2 apresenta o delito de homicídio cometido na direção de veículo automotor,

analisando o contexto histórico e a evolução legislativa que buscou coibir a prática. Em continuidade, o capítulo 3 conceitua as figuras do dolo e o dolo eventual, da culpa e da culpa consciente, sob o olhar de especialistas da área do direito. Por sua vez o capítulo 4 aborda o entendimento jurisprudencial a partir da posição do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, do entendimento do Superior Tribunal de Justiça - STJ e do Supremo Tribunal Federal – STF, permitindo uma análise concreta de todas as questões abordadas.

E por fim apresenta suas conclusões.

2 DO HOMICÍDIO DE TRÂNSITO

O desenvolvimento da sociedade, o processo de industrialização e urbanização, ao longo da história, contribuíram e contribuem decisivamente com o crescimento populacional, bem como, com o aumento exacerbado da frota de veículos que circulam diariamente, elevando, por consequência, o número de acidentes, em particular nas áreas urbanas das médias e grandes cidades. Tais fatos, aliados a outros fatores de ordem social, pessoal e jurídica, se mostram determinantes na configuração cenário atual do trânsito brasileiro.

A atenção midiática, em jornais televisivos, impressos e virtuais, portanto, passou a ser voltada a relatar o aumento do número de mortes no trânsito brasileiro, fato recorrente nos noticiários nacionais. Diariamente são divulgados acidentes causados pelos mais variados e irresponsáveis motivos, seja por excesso de velocidade, abuso de substâncias químicas (álcool e drogas) e desrespeito à legislação de trânsito. Sobre o tema, entendeu Romero (2006):

A mídia e a sociedade, diante deste drástico quadro, exigem o fim da suposta impunidade nos crimes de trânsito, exigindo severidade e velocidade na punição destes delitos.

Este comportamento do corpo social é explicável pelo fato de que há, sem sombra de dúvida, um grande número de pessoas ultrapassando limites e provocando acidentes, o que gera, obviamente, na sociedade, reações de caráter repressivista [...].

Inequívoca são as implicâncias sociais e econômicas, sendo de grande relevância a reflexão sobre as consequências jurídicas dessa verdadeira tragédia social.

Segundo Almeida Sobrinho (2012), a preocupação com a integridade física está atrelada a necessidade de locomover-se:

[...] a preocupação com o trânsito foi cada vez maior e continua a ser relevante, principalmente porque representa um índice de mortalidade elevado e preocupante no mundo todo. Mobilidade e risco são conceitos que atualmente andam juntos, desafiando a capacidade de administração dos governantes modernos cada vez mais na busca de soluções eficazes para esse grande problema.

Essa, todavia, não é apenas uma tendência brasileira, pois observada em diversos países. Modelli, Pratesi e Tauil (2007), fazendo referência a obra

Epidemiology and consequences of drinking and driving. Alcohol Res Health. 2003, afirmam que a população norte-americana também já se encontrava aflita com as vítimas de acidente automobilístico causados, na análise, com a combinação de ingestão de bebida alcóolica e direção:

[...] nos Estados Unidos, acidentes de tráfego tornaram-se a principal causa de morte no grupo etário de dois a 33 anos, dos quais 41% de óbitos estavam direta ou indiretamente relacionados ao abuso de álcool. São crescentes os riscos decorrentes da associação do álcool com acidentes de tráfego o que caracteriza a associação de ingestão de álcool e direção de veículos como importante problema mundial de saúde pública.

Tem-se que, no Brasil, as evoluções legislativas na seara de trânsito, passaram a ser cada vez mais abrangentes e relevantes, justamente pelo aumento do uso de veículos (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p. 5).

2.1 Da legislação pertinente

Em janeiro de 2018, comemoram-se vinte anos do início da vigência da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, também conhecida como Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Dados do Ministério da Saúde apontam a morte de 662.219 pessoas em decorrência de acidentes de trânsito, entre 1998 e 2015, os 17 anos iniciais da vigência do CTB.

Indubitável é que os Poderes Legislativo e Judiciário exercem papel fundamental no que diz respeito à coibição da violência, inclusive daquela praticada no ambiente viário.

Ao abordar a temática, Gonçalves (2018) contextualiza historicamente o surgimento da legislação que passou a tipificar o homicídio de trânsito:

Antes do advento da Lei n. 9.503/97, conhecida como Código de Trânsito Brasileiro, a provocação de morte culposa por parte de condutor de veículo caracterizava crime de homicídio comum, previsto no art. 121, § 3º, do Código Penal. A divulgação de estatísticas que reconheceram o Brasil como recordista mundial em mortes no trânsito fez com que o legislador, ao aprovar referido Código de Trânsito, nele introduzisse crimes especiais de homicídio e lesão culposa na direção de veículo automotor, mais gravemente apenados.

Propriamente no que diz respeito ao homicídio de trânsito, é imperioso atentar-se à vontade do agente, que é causador de um infortúnio que resulta em morte ao

praticar conduta considerada habitual (dirigir veículo automobilístico). Apesar de reconhecer que o condutor de veículo automotor busca, essencialmente, o deslocamento e não a prática delituosa, a inovação legal ocorrida à época, pela qual o CTB passou a prever taxativamente o homicídio de trânsito, se deu pelo já observado grande número de mortes ocorridas.

Assim, o art. 302 do CTB (BRASIL, 1997) prevê:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

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

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

V - (Revogado pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 2º (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016)

§ 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.

É notório o fato de que a previsão no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é singular, no que diz respeito ao fato típico, havendo apenas a previsão de modalidade culposa e majorantes previstas no parágrafo primeiro e circunstância qualificadora no parágrafo terceiro.

Nesse sentido, uma análise objetiva importará na necessidade de compreender a origem da conduta culposa do agente, a qual para Capez (2017):

[...] provém, inicialmente, do desrespeito às normas disciplinares contidas no próprio Código de Trânsito (imprimir velocidade excessiva, dirigir embriagado, transitar na contramão, desrespeitar a preferência de outros veículos, efetuar conversão ou retorno em local proibido, avançar o sinal vermelho, ultrapassar em local proibido etc.). Estas, entretanto, não constituem as únicas hipóteses de reconhecimento do crime culposo, pois o agente, ainda que não desrespeite as regras disciplinares do Código, pode agir com inobservância do cuidado necessário e, assim, responder pelo crime. A ultrapassagem, por exemplo, se feita em local permitido, não configura infração administrativa,

mas, se for efetuada sem a necessária atenção, pode dar causa a acidente e implicar crime culposos.

Gonçalves e Baltazar Junior (2017) tecem importantes observações a respeito da temática, conceituando e exemplificando as importantes figuras da imprudência, negligência e imperícia:

Imprudência é a prática de um fato perigoso, como dirigir em velocidade excessiva, atravessar um sinal vermelho, desrespeitar via preferencial.

Negligência é a ausência de uma precaução, como, por exemplo, a falta de manutenção no freio ou de outros mecanismos de segurança do automóvel, cuja falha acaba provocando um acidente com morte.

Imperícia é a falta de aptidão para a realização de certa manobra. Constitui exemplo perder o controle de um automóvel na curva e causar um acidente, sem que tenha havido alguma forma específica de imprudência, mas pela simples falta de habilidade na condução do automóvel.

Após o início da vigência do CTB, a sociedade brasileira não percebeu que a legislação específica estava obtendo êxito na reprimenda dos delitos de trânsito. Diante desses fatos, Bastos, Andrade e Cordoni (1999) já afirmavam ser imprescindível uma maior rigidez legal para conter o grandioso número de acidentes:

Uma legislação mais rigorosa, com punições severas aos infratores, tem sido apontada como fator decisivo na redução do número de acidentes de trânsito e conseqüente redução da mortalidade por esta causa em vários países como o Japão e Portugal. Outros países, como a França, Grã-Bretanha e Canadá, também conseguiram inverter uma tendência de crescimento do número de mortes por esses acidentes por meio de atos legislativos. Na Hungria, a redução do número de acidentes e de vítimas, ocorrida desde 1991, é atribuída às modificações feitas nas leis de trânsito.

No Brasil, também há exemplos de como se pode reduzir o número de mortes por acidentes de trânsito. Em Brasília, a proporção de carros que trafegava acima do limite de velocidade de 80 Km/hora baixou de 85% para 0,4%, e o comportamento dos motoristas, com relação ao respeito à faixa de pedestres, modificou-se radicalmente após campanhas educativas e aplicação rigorosa de multas entre 1996 e 1997.

Desse modo, pressionado pela população, com o passar do tempo, foram inúmeras as modificações legais propostas pelo Poder Legislativo, como resposta ao caos observado no ambiente viário. A mais recente delas se deu através da Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017, a qual modificou as redações dos artigos 291, 302, 303 e 308 do CTB.

As alterações demonstram a persistência do Poder Público que crê na aplicação de leis mais rígidas para coibir a prática delituosa, justamente o que foi observado nas recentes modificações. Para Castro (2018):

[...] o que se observa nas mudanças são os acréscimos das penas, de tal modo que retira do delegado de polícia o poder de arbitrar a fiança. Pois é cediço que a autoridade policial somente poderá arbitrar fiança nos crimes cujas penas sejam de detenção e de reclusão desde que, *in casu*, a pena máxima não seja superior a 4 anos; isso, conforme as disposições estabelecidas pela Lei 12.403/2011.

[...]

Não podemos olvidar que o rigor da novel lei restou configurado no aumento das penas. Já quanto ao fator da liberdade do autor dos fatos, apenas retirou da autoridade policial o direito de arbitrar a fiança; pois, quando o procedimento chegar ao Poder Judiciário, tratando-se de crimes culposos, a liberdade do autor deverá ser restabelecida pelo fundamento de que não existe no rol dos requisitos para a decretação de prisão preventiva, o tipo culposo.

Ocorre que, a doutrina também tece críticas as alterações legislativas, seja por entender insuficientes, do ponto de vista jurídico, mas também incapazes de prover as mudanças necessárias do ponto de vista social.

Segundo Valente (2018), o Estado ainda carece de medidas realmente eficazes nesse sentido:

À guisa de uma política criminal simbólica e emergencial, o Direito Penal de Trânsito é um "caminho sem volta" no Brasil, pois, além da sinuosa jurisprudência, há a persistência da edição de diversas legislações que ainda não propiciaram uma resposta criminal eficaz e coerente para a repressão das infrações no tráfego viário.

Atualmente, se mostra necessário e urgente humanizar o trânsito brasileiro, prevenindo a prática delituosa através de políticas públicas na área da educação, psicologia e comunicação (SILVA, 2017, p. 4).

É nesse sentido também o pensamento de Peres (2017), que vê em alterações legislativas uma pequena parcela do que pode ser feito e que apresentam resultados figurados, pouco palpáveis:

Mais uma vez, ao invés de estimular maiores medidas de educação, agiu o Poder Público, simbolicamente, como se fosse esse ramo do Direito alguma espécie de panaceia, capaz de, por si só, resolver os enormes problemas que temos na área, e como se já não houvesse punição severa prevista no CTB. Não se levou em conta sequer já ser o Brasil o terceiro maior país encarcerador do mundo e o fato de nossos presídios estarem superlotados.

A conduta do Judiciário brasileiro se afigura, portanto, como uma tentativa de conter os ânimos sociais e midiáticos, buscando coibir a prática delitiva através de sanções mais rígidas, postura que, no entanto, para alguns autores, pode causar distorções legais. Para Oliveira (2012) essa situação fica clara quando se imagina:

[...] conduta de quem se retira de uma festa tendo ingerido alguma quantidade de bebida alcoólica e planeja conduzir o seu veículo por aproximadamente vinte minutos até chegar a sua residência, sabedor que seus reflexos não são os mesmos que em sua sobriedade, ele prossegue e vem a abalroar outro veículo e resulta na morte (ou não, por que já se fala em tentativa de homicídio doloso de trânsito).

Ora, obviamente que esta pessoa, assim como na imensa maioria dos casos de homicídio de trânsito em nosso país, não desejou o resultado típico (homicídio) e, tampouco, desprezou o fato disto acontecer. Pois imaginar que as pessoas desprezam o óbito dos outros ao beberem e conduzirem um veículo, seria imaginar que estamos vivendo em um país de homicidas, de pessoas que a qualquer momento poderão furtar nossas vidas ou pior, vivemos em uma sociedade puramente suicida, afinal, quem deseja ou não se importa em colidir o seu automóvel com outros, possui desprezo pela própria vida também, em razão lógica dos evidentes riscos que disto advém.

Assim sendo, passa-se a analisar os conceitos de dolo (eventual) e culpa (consciente).

3 DO DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE

A sociedade em geral rapidamente conclui que medidas mais severas são mais efetivas para conter a prática delituosa. Para justificar tal crença, pode-se apontar como responsável a ausência de medidas exitosas do Poder Público, o crescente número de mortes no trânsito e a impossibilidade de uma resposta rápida nos processos criminais que se estendem em trâmite por anos.

Além disso, é de grande valia assimilar que a percepção do *animus* (vontade) do agente se dá através da análise de elementos constitutivos do dolo ou da culpa, previstos na lei penal geral.

Consoante já demonstrado, o Código de Trânsito Brasileiro prevê o homicídio praticado na direção de veículo automotor apenas na modalidade culposa, sendo agravado ou qualificado por circunstâncias como a condução sem permissão para dirigir ou carteira de habilitação ou sob a influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine a dependência (BRASIL, 1997).

É, pois, necessário compreender as figuras do dolo e da culpa, para entender como se dá sua aplicação em sua modalidade eventual (para o dolo) e consciente (para a culpa) nos homicídios de trânsito.

3.1 Do dolo

O Código Penal brasileiro (BRASIL, 1940), em seu artigo 18, inciso I, dispõe que o crime é doloso “[...] quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo.”

Segundo Capez (2018), o dolo se trata de um dos elementos do fato típico, sendo assim conceituado:

É a vontade e a consciência de realizar os elementos constantes do tipo legal. Mais amplamente, é a vontade manifestada pela pessoa humana de realizar a conduta. Dolo é o elemento psicológico da conduta. Conduta é um dos elementos do fato típico.

Então, para que uma conduta seja considerada dolosa é imprescindível a existência de dois elementos caracterizadores, são eles a consciência das consequências que o ato pode produzir e a vontade do agente em efetivá-las.

Essa figura é, segundo Estefam (2018), formada por dois elementos que o constituem, os quais são de suma importância ao presente trabalho:

O dolo possui os seguintes elementos: a) cognitivo ou intelectual (representação), que corresponde à consciência da conduta, do resultado e do nexa causal entre eles; b) volitivo, vale dizer, vontade de realizar a conduta e produzir o resultado.

Greco (2018) destaca a subjetividade necessária para caracterizar determinada conduta como dolosa:

A consciência, ou seja, o momento intelectual do dolo, basicamente, diz respeito à situação fática em que se encontra o agente. O agente deve ter consciência, isto é, deve saber exatamente aquilo que faz, para que se lhe possa atribuir o resultado lesivo a título de dolo. [...] Por exemplo, se alguém, durante uma caçada, confunde um homem com um animal e atira nele, matando-o, não atua com o dolo do crime previsto no art. 121 do Código Penal, uma vez que não tinha consciência de que atirava contra um ser humano, mas sim contra um animal. Não havendo essa consciência, não se pode falar em dolo. O dolo, aqui, é afastado porque o agente incorre naquilo que se denomina “erro de tipo”, cuja previsão legal se encontra no art. 20 do Código Penal.

Por outro lado, Nucci (2017) destaca a necessidade da efetiva conduta do agente, não bastando apenas o elemento volitivo, o anseio pelo resultado:

Considerando-se a noção de dolo algo particular ao campo da ciência penal, há de se conferir a essa vontade humana um plus em relação ao mero desejo. Se uma pessoa deseja que outra morra, caso esta seja vítima de um ataque cardíaco, não há cometimento de homicídio. O desejo é uma vontade passiva, sem atuação do agente, logo, inócua ao direito penal. Aliás, há muito se sabe que os pensamentos são imunes ao direito penal. Quando se fala em dolo, está-se referindo a uma vontade ativa, aquela que provoca a efetiva atuação do agente em busca do seu objetivo (praticar o tipo penal), tendo potencial para atingir o resultado. Dolo não é um pensamento, tampouco um simples presságio; não é uma vontade desprovida de efetividade. Cuida-se de uma vontade potente, apta a atingir exatamente o objetivo almejado.

Em complemento a esse posicionamento, é importante citar o pensamento de Cunha (2016), que estabelece as condutas dolosas em dois momentos:

Desta forma, na fase interna, de início, o agente decide a respeito do crime que irá cometer e, para tanto, antecipa mentalmente o fim a que se sua conduta se dirigirá. Em seguida, delibera a respeito dos meios que utilizará para alcançar seu intento e avalia se o emprego desses meios será capaz de ocasionar efeitos colaterais ou concomitantes. Superada essa etapa, surge a

fase externa, em que o sujeito ativo põe em prática aquilo que deliberou iniciando a conduta criminosa.

É, dessa forma, compreensível que não haja previsão expressa de modalidade de homicídio doloso no CTB, haja vista que o intento do condutor é, salvo exceções específicas, o deslocamento de um ponto a outro.

Portanto, a utilização dessa figura pelo Poder Judiciário se dá por uma de suas espécies, qual seja o dolo eventual e aplicação da lei penal geral.

3.2 Do dolo direto

Para Capez (2018, p. 371), o dolo direto é caracterizado pela “vontade de realizar a conduta e produzir o resultado (teoria da vontade). Ocorre quando o agente quer diretamente o resultado.”.

A teoria da vontade foi adotada pelo Direito Penal brasileiro e possibilita a utilização do dolo direto em nosso ordenamento pátrio. No dolo direto, o anseio consciente de quem pratica o ato delituoso é consubstanciado através de atos suficientes e capazes de produzir o resultado desejado. (NUCCI, 2017)

3.3 Do dolo eventual

Diante dos fatos já trazidos, o Poder Judiciário tem adotado posições que, através de punições mais severas, tenta coibir as práticas delituosas no trânsito brasileiro.

Apesar de serem poucos os casos em que se pode verificar que o agente agiu deliberadamente e com a intenção de produzir o resultado morte, juízes e tribunais tem entendido caracterizada a conduta dolosa e que deve ser punida observada as previsões do Código Penal, que prevê o referido tipo penal em sua espécie eventual.

Assim, para que ocorra o dolo eventual, o agente não desejará o resultado em questão, em apreço o homicídio de trânsito, mas aceita que é possível que esse ocorra. (CAPEZ, 2018, p. 371).

Com o fito de distinguir o dolo direto e o dolo eventual, a doutrina afirma que no segundo não se admite modalidade tentada. Essa é a posição de Estefam (2018):

Explica-se: um crime considera-se tentado quando o agente, depois de dar início à sua execução, não consegue consumá-lo por circunstâncias alheias à sua vontade. Não seria possível, destarte, falar-se em dolo eventual no crime tentado, uma vez que esta figura pressupõe a “vontade” de produzir o resultado, elemento ausente no dolo eventual.

Desse modo, a aplicação do dolo eventual no homicídio de trânsito passou a compreender que os condutores infratores não desejam o resultado morte, mas através da inobservância da legislação e dos cuidados necessários admitem esse resultado e a ele são indiferentes.

Andreucci (2017) exemplifica a aplicação do dolo eventual em caso de embriaguez, afirmando que o condutor que consume bebida alcóolica e dirige tem consciência do resultado que pode ocorrer:

[...] existe a possibilidade de tipificação da embriaguez ao volante com morte como homicídio doloso, com dolo eventual, sustentando-se que o motorista que dirige embriagado assume o risco de causar acidente com morte. Para que o delito seja assim tipificado, entretanto, há necessidade de perfeita caracterização, à luz do caso concreto, do dolo eventual, comprovando-se que o agente, dirigindo embriagado, previu o resultado morte, mas nada fez para evitá-lo, agindo com total indiferença em relação a ele e assumindo o risco de sua ocorrência. [...] Deve-se, nesses casos, desconsiderar o clamor popular por um enquadramento mais rigoroso e atentar detidamente para as circunstâncias do fato, que, no mais das vezes, revelarão o elemento subjetivo do crime.

O mencionado autor entende determinante o que chama de “clamor popular” por reprimendas rigorosas, o que justificaria tal posição.

Ao abordar o dolo eventual, Mitidiero (2015, p. 509) traça importante paralelo com o direito alemão, que em sua doutrina afirma caracterizar-se (o dolo eventual) como a união de uma conduta temerária com o elemento voluntativo. Para esse autor, no direito alemão, o agente carece considerar, ainda que a contragosto, a possibilidade da ocorrência. Nesse diapasão, ao existir consciência que não seja suficiente a impedir a conduta, existe, por consequência, o dolo eventual.

Mencionada figura então, estabelece que o resultado a ser obtido não é objetivo essencial da ação, não é o que move o sujeito a realizar determinada conduta. No entanto, mesmo que ele não objetive determinado resultado, é compreendido que o sujeito tenha conhecimento sobre as possibilidades de que ocorra ou não.

Nesse caso, reside a figura do dever ser jurídico, o qual deveria impedir que o agente realizasse determinada conduta que leva a resultado previsto, todavia, não desejado.

Para Capez (2018), em solo nacional, a figura do dolo eventual alicerça-se na teoria do assentimento, que dentre as discussões acerca da vontade do agente, afirma que esse aceita com certa indiferença o resultado obtido.

Na doutrina, observam-se pensadores filiados a corrente que acredita na necessidade de aplicação de punições mais severas, o que se daria através da utilização do dolo eventual, como por exemplo em ocasiões em que haja condução de um veículo de maneira arriscada, pela qual se demonstra indiferença a integridade da vida alheia (NUCCI, 2017)

Certo é que, também existem inúmeras críticas a esse posicionalmente, especialmente em razão da subjetividade necessária. Alguns autores apresentam visão contrária a esse viés, à exemplo de Mendes, Bottini e Pacelli (2011), os quais verificam falhas nas teorias que sustentam a previsão:

[...] sério problema que fundamenta a teoria do consentimento é atribuir-lhe que, de início, torna-se muito discutível que as expressões empregadas para designar o elemento volitivo próprio do dolo eventual possam identificar-se com a vontade autêntica. Por isso, os autores que seguem esta linha doutrinária são acusados de trabalhar com meros “sucedâneos da vontade”, não conjugáveis com o querer que sem dúvida, em nível de declarações teóricas iniciais, exigem para toda forma de dolo. Apesar de todas essas críticas, a teoria se estende com suas múltiplas variantes; na Espanha, por exemplo, goza de uma grande consideração tanto em nível doutrinal como jurisprudencial, chegando com mais ou menos mudanças, até a atualidade.

No mesmo sentido, Greco (2017) tece críticas ao movimento de parte dos membros do Poder Judiciário que passaram a basilar seus entendimentos considerando apenas as circunstâncias do fato, ignorando em diversas ocasiões, a vontade do agente:

Não se podia partir do princípio de que todos aqueles que dirigem embriagados e/ou com velocidade excessiva não se importavam em causar a morte ou mesmo lesões em outras pessoas. O dolo eventual, como vimos, reside no fato de o agente não se importar com a ocorrência do resultado por ele antecipado mentalmente, ao contrário da culpa consciente, em que esse mesmo agente, tendo a previsão do que poderia acontecer, acredita, sinceramente, que o resultado lesivo não viria a ocorrer. No dolo eventual, o agente não se preocupa com a ocorrência do resultado por ele previsto porque o aceita. Para ele, tanto faz, pouco importa. Na culpa consciente, ao contrário, o agente não quer nem assume o risco de produzir o resultado,

porque se importa com sua ocorrência. O agente confia que, mesmo atuando, o resultado previsto será evitado.

Diante dessa contextualização, evidencia-se a dificuldade de extrair a vontade do agente. É inequívoco o óbice que se tem de se atestar e/ou comprovar que, em determinada situação, o agente prevê certo resultado que não aquele desejado. É justamente o que afirma Silva (2018)

[...] pode-se dizer que ocorre o dolo eventual quando o agente assume o risco de produzir o resultado lesivo, mas também admite que o resultado seja indiferente para o agente. Mas em nenhum momento o agente quer diretamente que o resultado aconteça se caso o agente quisesse o resultado seria dolo direto que é quando há vontade de cometer a conduta ilícita. Para a configuração do dolo eventual, não podemos obter a mera ciência que o agente obteve a probabilidade que o resultado iria acontecer ou até mesmo a possibilidade que poderia vim a causar o fato típico.

Na prática, a análise e a denúncia por homicídio doloso tem implicância relevante, vez que o agente denunciado por esse delito é submetido ao Tribunal do Júri e pode ser condenado a pena de até vinte anos de reclusão. Há de se salientar que, haja vista a aplicação do dolo eventual no homicídio de trânsito ser alicerçada na teoria do assentimento, afirma-se a incompatibilidade da aplicação de qualificadoras dessa prática delituosa, uma vez que essas são frutos de ação deliberada do agente.

Por outro lado, as previsões do CTB, que dispõe exclusivamente acerca do homicídio culposo, possuem pena máxima, quando qualificado, de reclusão por oito anos.

Para Andreucci (2017), o processo de endurecimento de posição se deu justamente pelo descontentamento social:

Para que o delito seja assim tipificado, entretanto, há necessidade de perfeita caracterização, à luz do caso concreto, do dolo eventual, comprovando-se que o agente, dirigindo embriagado, previu o resultado morte, mas nada fez para evitá-lo, agindo com total indiferença em relação a ele e assumindo o risco de sua ocorrência. Isso nem sempre é fácil, ainda mais considerando que o agente pode ter atuado com culpa consciente, prevendo o resultado, mas aguardando, esperando e confiando, inconsideradamente, que o mesmo não ocorreria ou que pudesse evitá-lo. Deve-se, nesses casos, desconsiderar o clamor popular por um enquadramento mais rigoroso e atentar detidamente para as circunstâncias do fato, que, no mais das vezes, revelarão o elemento subjetivo do crime.

É, por outro lado, necessário atentar para a preocupação de Pereira (2014) que verifica, na aplicação do dolo eventual, a possibilidade de uma injustiça, pois:

Primeiro, porque o crime de trânsito deve ser tratado pela legislação especial e não pelo Código Penal. Segundo, porque quando se fala em dolo eventual e se afirma que o agente que ingeriu álcool ou substância análoga, ou o que dirige em alta velocidade, assumiu o risco de matar alguém, mister atentar para o fato de que também está colocando em risco a própria vida, e se há tal consciência e aceitação expressa como explica a teoria que vem sendo aplicada, e conforme ratificado por alguns Tribunais, há neste caso uma tentativa clara de suicídio, pois o mesmo acidente capaz de causar a morte de alguém, poderá causar a morte do próprio condutor.

As reflexões trazidas se mostram extremamente pertinentes e, de fato tal entendimento causa interpretações distintas, conforme será demonstrado no decorrer do presente trabalho.

Passa-se então, a compreender a outra figura da temática do trabalho.

3.4 Da culpa

A conduta culposa, por sua vez, é punida em sua excepcionalidade, sendo crível que o legislador, ao prever essa modalidade busca proteger determinados bens jurídicos que são mais caros ao direito.

A origem da conduta culposa se dá, consoante o pensamento de Capez (2018, p. 101) a partir de “[...] uma ação voluntária dirigida a uma finalidade lícita, mas, pela quebra do dever de cuidado a todos exigidos, sobrevém um resultado ilícito não querido, cujo risco nem sequer foi assumido”

É importante compreender que a possibilidade de punição por uma prática delituosa que tinha a intenção de praticar um ato lícito se dá pela necessidade de observar preceitos básicos que são necessários ao convívio humano saudável e minimamente harmonioso. Na posição de Greco (2018), nesses casos ocorre o desrespeito ao:

[...] dever objetivo de cuidado. O homem, em suas relações, não pode fazer tudo aquilo que bem entende, uma vez que, assim agindo, poderá causar lesões a terceiros. A vida em sociedade impõe-nos determinadas regras de conduta que devem ser obedecidas por todos, sob pena de gerar o caos social.

Com isso, o Código de Trânsito pátrio passou a prever legalmente a possibilidade de homicídio culposo de trânsito, ocorrência que anteriormente obedecia às previsões do Código Penal brasileiro.

Reafirma-se que, a principal razão para que o CTB preveja apenas o homicídio culposo, é que a conduta esperada por todos os condutores é a obediência às leis de trânsito, empregando a técnica adequada na condução de todos os veículos.

Além disso, na imensa maioria dos acidentes automobilísticos, os próximos causadores se submetem a grande perigo, estando sujeitos também as consequências físicas desses decorrentes.

3.5 Da culpa inconsciente

Em sua modalidade inconsciente, o agente não considera aquilo que o homem médio seria capaz de admitir. Ele não consegue antecipar o resultado ou sequer a sua possibilidade. (SALIM, AZEVEDO, 2017)

Nucci (2017), ao ilustrar o instituto o faz justamente com situação ocorrida no trânsito e que auxiliar a compreensão:

[...] o agente conduz o seu veículo, por via pública, em velocidade compatível com o local, mas com a cabeça longe, distante, pensando em problemas, quando não percebe o fechamento do semáforo (farol vermelho). Há, então, uma batida de carros e alguém se fere. O motorista nunca almejou esse resultado, que, a bem da verdade, nem se desenhava na sua mente (não previu). No entanto, pela sua condição de motorista, a atenção (prudência) lhe era exigível, jamais se deixando levar por outros fatores. A chegada ao cruzamento e o fechamento do sinal, impedindo a sua trajetória, com a vinda de carros da outra via pública eram situações perfeitamente previsíveis. Previsíveis, sim, mas não previstas.

É evidente, desse modo, que o autor do crime não cogita, de qualquer forma, a possibilidade de praticar delito.

3.6 Culpa consciente

Conforme relatado, se na culpa inconsciente o agente é incapaz de prever os resultados e a sua possibilidade, na culpa consciente o resultado é previsto pelo autor mas, é indesejado. Segundo Mitidiero (2015)

[...] o resultado, embora indesejado, é previsto pelo autor do crime, que convictamente confia, porém, em que aquele não ocorra, vindo a ocorrer. Nesse caso, o autor, em face de suas condições pessoais e em razão das circunstâncias fáticas, confiava seriamente em que poderia evitar o resultado, ou em que, fosse lá pelo que fosse, este não ocorreria. A culpa consciente é o atributo da conduta do autor do crime que consiste num ato imprudente, negligente ou imperito que o leva a prever o resultado danoso, em cuja ocorrência, porém, ele seriamente não acredita. Podemos dizê-la consistir *previsão de resultado danoso imoderado e equivocadamente confiado não ocorrente, vindo a ocorrer*.

Dessarte, a culpa consciente se molda quando, em face de atributos pessoais e circunstâncias fáticas, o sujeito, prevendo o resultado, tem convicção (ou séria confiança) de que esse não ocorrerá, seja porque ele, sujeito, o evitará ou porque o próprio desenrolar dos acontecimentos não o ensejará ocorrido.

Segundo Capez (2018), o autor do crime quando age com culpa consciente confia que suas habilidades impedirão que suas ações importem em fato típico:

Na culpa consciente, embora prevendo o que possa vir a acontecer, o agente repudia essa possibilidade (“se eu continuar dirigindo assim, posso vir a matar alguém, mas estou certo de que isso, embora possível, não ocorrerá”).

Portanto, tem-se como principal característica da culpa consciente a confiança do agente de que o resultado desfavorável não irá ocorrer. Dessa maneira, não seria mais efetivo a criação de políticas públicas de conscientização no trânsito do que o endurecimento das penas? É pouco crível o fato de que a utilização de figuras mais punitivas exerceria o papel preventivo de um crime diante de uma cultura que parece enraizada na sociedade brasileira.

3.7 Da Distinção entre dolo eventual e culpa consciente

Antes de adentrar nas diferenças, é oportuno e perfeitamente plausível perceber a principal semelhança entre o dolo eventual e a culpa consciente que é a previsão do resultado danoso. Enquanto no primeiro o agente vê com indiferença a consequência do resultado danoso, na culpa consciente a refuta, crendo que esse (o resultado danoso) não ocorrerá.

Todavia, como se trata de elemento subjetivo, na prática, sua constatação é também muito difícil, sendo que sequer a doutrina obteve posicionamento uníssono. Ainda é impossível que se afirme, com segurança, se o agente age com dolo eventual

ou culpa consciente. Sem que haja confissão do réu não há certeza, apenas elementos que corroboram um entendimento ou outro. (VARGAS, 2009)

O mesmo autor prossegue afirmando (2009):

Quando a prova é exclusivamente indiciária [...] pode surgir o problema de se realmente nos encontramos em face de indicações claras que nos levem a considerar fatos que efetivamente incriminam o acusado, ou se nossas conclusões não passam de suspeitas. Destas ou de aparências que apenas favorecem a suposição de que a pessoa cometeu o fato, não constituindo, porém, base sólida que permita inferir a culpabilidade. Evidente que isso não basta para contrastar a presunção de inocência. (VARGAS, 2009, p. 101)

Uma vez que a divergência doutrinária por si só não é suficiente para sanar a problemática, É posta como alternativa a utilização da teoria da probabilidade, pela qual se entende que, quando resultado lesivo é provável o autor teria agido com dolo eventual, sendo que, por outro lado, quando existisse apenas pequena probabilidade, configurar-se-ia culpa consciente. (SANTOS, 1958)

Capez (2018), por outro lado, distingue as mencionadas figuras de maneira precisa:

Difere o dolo eventual da culpa consciente ou com previsão. Nessa modalidade de culpa o agente prevê o resultado criminoso, embora não o aceite, pois confia que o resultado não sobrevirá, ao contrário do dolo eventual, em que o agente prevê o resultado, e não se importa que ele ocorra. Exemplo de dolo eventual: “se eu continuar dirigindo assim, posso vir a matar alguém, mas não importa, se acontecer, tudo bem, eu vou prosseguir”. Exemplo de culpa consciente: “se eu continuar dirigindo assim, posso vir a matar alguém, mas estou certo de que isso, embora possível, não ocorrerá”. No primeiro exemplo o agente responderá pelo homicídio na modalidade dolosa, ao passo que no segundo responderá pelo homicídio na modalidade culposa.

Conforme se observa, a diferença entre os tipos penais é pequena, percebida caso a caso pelo Juízo competente. Importante é, então, a posição doutrinária exemplificativa, que auxiliar o esclarecimento da questão. Masson (2012) demonstra:

Em nossa opinião, a embriaguez ao volante pode caracterizar dolo eventual ou culpa consciente, dependendo da análise do caso concreto. Vejamos dois exemplos: (a) O sujeito visita um amigo no horário de almoço, e acaba ingerindo uma pequena quantidade de álcool. No caminho de volta ao trabalho, atropela e mata um transeunte; e (b) Uma pessoa passa a noite em uma festa “open bar”, e consome exageradamente diversas bebidas alcoólicas. Na madrugada, sai com seu carro em via pública, invade um ponto de ônibus e mata diversas pessoas. No primeiro exemplo, não se pode

descartar a culpa consciente, ao passo que no outro caso o dolo eventual é manifesto.

Entretanto, para Nucci (2017) ainda se carece de segurança jurídica para aplicação de qualquer um dos institutos, pois compreende que, diante de juízes que se convencem de maneira distinta, há a possibilidade de decisões também diferentes para casos muito semelhantes:

Manter-se nesse parâmetro de sugestionalibilidade está distante de representar a justa solução para os casos em que se contorna o elemento subjetivo na seara da eventualidade do acontecimento secundário. Afinal, juízes mais brandos e liberais podem tender, invariavelmente, a concluir, em respeito aos bons sentimentos humanos, pela culpa consciente, enquanto outros, mais severos e rigorosos, podem decidir, com frequência, pelo reconhecimento do dolo eventual, não confiando nos bons propósitos das pessoas. Ocorre que, no campo do direito penal, deve-se evitar, a qualquer custo, o advento da pura sorte.

E de fato, a preocupação de parte da doutrina se mostra extremamente pertinente, pois conforme se observará a seguir, não há consonância nas decisões proferidas pelos Tribunais pátrios no homicídio de trânsito.

4 DO ENTENDIMENTO JURISPRUDENCIAL

Nesse ponto, cabe reiterar que a previsão do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) apresenta apenas uma figura típica relacionada ao tema em apreço, qual seja o homicídio culposo de trânsito, sendo, por consequência a aplicação do dolo eventual, oriundas da aplicação subsidiária do Código Penal através de entendimento alternativo.

Independentemente de suas motivações, a análise prática desses institutos é fundamental, pois de grande impacto social e jurídico e, não há melhor forma de fazê-la senão a partir das jurisprudências emanadas dos principais Tribunais pátrios, principalmente pelo fato de que são desses que se originou o fenômeno em questão. Nas palavras de Garcia (2014):

A jurisprudência muitas vezes acaba inovando em matéria jurídica, estabelecendo normas concretas que se diferenciam daquelas estritamente previstas nas leis, ao interpretar e aplicar diferentes preceitos normativos de forma lógica e sistemática. Essa “função normativa” da jurisprudência é mais acentuada nos casos de lacuna, ou seja, omissão de lei expressa para o caso específico, bem como quando a lei autoriza o juiz a decidir por equidade (arts. 127 do Código de Processo Civil e 8º da Consolidação das Leis do Trabalho).

A necessidade de complementar a lei através de outros elementos, como a jurisprudência, por exemplo, é trazida por Netto (2011), que assim compreende:

Se a lei escrita nos códigos fosse suficiente, se ela fosse perfeita, imutável, anespacial e atemporal, bastariam meros funcionários para localizar qual norma se encaixaria a cada caso e aplicá-la, seria esse funcionário um simples autômato, programado para tal tarefa. Uma máquina de subsunção. O juiz é muito mais do que isso, ele vale-se de seu raciocínio, de seu coração, de sua moral, de sua bagagem cultural e de vida. Ele analisa um caso sob a ótica do fato, norma e valor. Este valor é que faz toda a diferença em uma sentença, podendo levar da justiça a injustiça.

Para ressaltar a importância da jurisprudência no Direito brasileiro, é imperioso destacar que a realidade nacional tem sofrido alterações com imensa velocidade sendo que, o ordenamento jurídico não tem evoluído da mesma maneira.

Desse modo, o Poder Judiciário, dado o contato próximo que possui com a realidade fática, posta a habitualidade com que lhe é trazido litígios, tenta satisfazer o clamor social por uma resposta mais severa aos crimes praticados na condução de veículos.

Doutro norte, as implicações trazidas pela atuação dos juízes e tribunais tem sido avaliada em diversas obras como um desrespeito a separação dos poderes, pela qual implica ao Poder Legislativo a competência para a criação de tipos legais em resposta a criminalidade.

Para Carvalho (2016), trata-se do chamado ativismo judicial, que representaria:

[...] a insuficiência do Estado em atender aos anseios da sua população, bem como em buscar a realização dos objetivos que lhe foram postos: trata-se de uma patologia constitucional. Uma conduta que deveria ser a exceção à regra converte-se em forma ordinária de composição dos mais diversos conflitos sociais, transformando o Judiciário em "esfera pública" de decisão tanto das questões mais fundamentais para o Estado e para a sociedade quanto de situações banais do cotidiano.

Independentemente do entendimento acerca da matéria, se a atuação do Judiciário tem sido positiva ou negativa no tema em análise, sua consideração é fundamental para compreender a realidade praticada atualmente, razão pela qual será melhor abordada a seguir e na qual se demonstrará as divergências e as tendências adotadas.

4.1 Do entendimento do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul

Ao julgar os embargos infringentes e de nulidade de nº 70078180619, relatado por Julio Cesar Finger, o Segundo Grupo de Câmaras Criminais compreendeu que ocorrera, no caso em apreço, o dolo eventual. Tal entendimento foi alicerçado pelas atitudes do agente. Segundo a denúncia o réu teria ingerido bebida alcóolica, chocou-se na traseira de um caminhão estacionado e causou a morte da vítima, também passageira do automóvel.

EMBARGOS INFRINGENTES. RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. TRIBUNAL DO JÚRI. HOMICÍDIO NO TRÂNSITO. DOLO EVENTUAL. PRONÚNCIA. 1. O embargante postula a prevalência de voto vencido, proferido no julgamento de recurso em sentido estrito, que desclassificava a infração. 2. O dolo eventual em crimes de trânsito, embora admissível, é sempre exceção. Como o dolo eventual exige uma decisão contrária ao bem jurídico, os dados fáticos evidenciadores dessa decisão devem ser mais visíveis e concretos. Por outras palavras, os indícios suficientes de autoria de um crime contra a vida por dolo eventual notadamente no trânsito - devem estar num grau maior do que normalmente é exigível para o dolo direto. Mais, a análise da prova deve se pautar pelos elementos objetivos, visíveis, da conduta do agente. É competência constitucional dos juízes de fato avaliar se uma determinada circunstância significa uma decisão do agente no sentido

da aceitação do resultado, vale dizer, se um determinado quadro fático é tipificado como dolo eventual, culpa consciente ou se trata de um indiferente penal. 3. Na hipótese, há indícios suficientes da ocorrência de dolo indireto. O excesso de velocidade imprimido pelo acusado, que trafegava por via sem pavimentação, perdendo o controle do veículo após passar por uma depressão, conforme ele próprio declarou, em noite na qual havia ingerido bebidas alcoólicas com amigos, entre eles a própria vítima, com quem havia saído para comprar mais bebidas, sobretudo apresentando comportamento indiferente em relação ao amigo preso nas ferragens do automóvel, é indicativo de desprezo pela vida humana e decisão admissiva do resultado contrário ao bem jurídico. Assim, existindo elementos que apontem para a possível ocorrência de delito doloso contra a vida, na condução de veículo automotor, impõe-se a pronúncia do réu para julgamento pelo Tribunal do Júri, órgão competente para analisar os elementos probatórios e proferir o veredicto. EMBARGOS DESACOLHIDOS. POR MAIORIA. (Embargos Infringentes e de Nulidade Nº 70078180619, Segundo Grupo de Câmaras Criminais, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Julio Cesar Finger, Julgado em 10/08/2018)

Através da análise da ementa é possível identificar fatores importantes ao convencimento dos desembargadores, que entenderam cruciais para a pronúncia do réu, quais sejam a excessiva velocidade imprimida, a ingestão de bebida alcoólica e o fato de não ter prestado socorro a vítima, abandonando o local do acidente.

Por outro lado, em momento anterior, o mesmo Tribunal compreendeu, ao julgar a Apelação de nº 70065361768, que o motorista que também transitava em alta velocidade e após consumir bebida alcóolica, ocasionando a morte de sua passageira agira com culpa consciente e não dolo, sendo correta a decisão do conselho de sentença que desqualificara o crime:

APELAÇÃO CRIMINAL. HOMICÍDIO DOLOSO DECORRENTE DO TRÂNSITO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DESCLASSIFICAÇÃO PELO CONSELHO DE SENTENÇA. INCONFORMIDADE DA ACUSAÇÃO E DA DEFESA. 1. Arguição de nulidade pela Acusação, sob o fundamento de que o julgamento é viciado em virtude de erro em que incorreram os jurados, diante de assertiva da Defesa em plenário de que o autor do crime não teria acionado o freio do veículo. A alegação da defesa, direito legítimo de se opor à acusação, ainda que não encontre respaldo na prova dos autos e que se mostre contrária à dita prova, não pode, por evidente, tornar nulo o julgamento, mormente diante da alegação de que os jurados são "leigos" e que a matéria se apresenta complexa a sua compreensão. Preliminar de nulidade rejeitada. A decisão dos jurados é soberana e constitui garantia fundamental, prevista no art. 5º, XXXVIII, da Constituição Federal, só sendo passível de anulação quando se mostrar arbitrária ou totalmente dissociada do contexto probatório. 2. Mérito: Caso concreto em que o acusado, após ingerir bebida alcoólica e, imprimindo velocidade excessiva para o local, perdeu o controle do automóvel que conduzia, ocasionando a morte de sua passageira. Submetido a julgamento pelo Tribunal do Júri, os Jurados entenderam por desclassificar o fato. Dados e circunstâncias do fato que não evidenciam crime doloso. Admissível na espécie a existência de culpa estrito senso, ou o que a doutrina denomina de culpa consciente, hipótese em que

o agente prevê o resultado, tem consciência do risco na conduta, mas acredita sinceramente que o resultado não irá se consumar. Irretocável a decisão do MM. Presidente do Tribunal do Júri que desclassificou o fato para sua modalidade culposa. 3. Pena: Dosimetria da pena que se mostra adequada e proporcional à gravidade do fato e às circunstâncias judiciais do art. 59 do CP. Pequeno reparo, entretanto, quanto ao período de suspensão do direito de conduzir veículo que se amplia para guardar proporcionalidade com a pena privativa de liberdade imposta. APELAÇÃO DA DEFESA IMPROVIDA. APELAÇÃO DA ACUSAÇÃO PROVIDA EM PARTE. (Apelação Crime Nº 70065361768, Segunda Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Victor Luiz Barcellos Lima, Julgado em 14/04/2016)

Diante dos fatos trazidos, é possível afirmar que esse Tribunal não profere decisões uníssonas em relação a situações extremamente semelhantes, conferindo razão a parte dos doutrinadores que se encontram aflitos com a possibilidade de divergência.

4.2 Do entendimento do Superior Tribunal de Justiça

O descordo de entendimento também ocorre ao analisar a jurisprudência emanada do Superior Tribunal de Justiça.

Ao proferir decisão em Agravo Regimental no Agravo em Recurso Especial de nº 1.215.136, o referido Tribunal entendeu ocorrer dolo eventual sob as mesmas circunstâncias anteriormente relatadas, qual seja a combinação de direção, ingestão de bebidas alcóolicas e velocidade acima da permitida:

AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DOLO EVENTUAL X CULPA CONSCIENTE. COMPETÊNCIA. TRIBUNAL DO JÚRI. INCIDÊNCIA DA LEI 12.971/14. IMPOSSIBILIDADE. CIRCUNSTÂNCIA ATENUANTE. REDUÇÃO DA PENA-BASEABAIXO DO MÍNIMO LEGAL. OFENSA AO ART. 65, III, "d", DO CÓDIGO PENAL. NÃO OCORRÊNCIA. SUMULA 231/STJ. AGRAVO REGIMENTAL NÃO PROVIDO.

1.Uma vez verificada, na fase de pronúncia, a presença de elemento indiciário, por menor que seja, da existência de dolo eventual, deve o acusado ser submetido ao julgamento pelo Tribunal de Júri.

2.Constatado pelas instâncias ordinárias que o dolo eventual restou devidamente comprovado, "o deslinde da controvérsia sobre o elemento subjetivo do crime, especificamente, se o acusado atuou com dolo eventual ou culpa consciente, fica reservado ao Tribunal do Júri, juiz natural da causa, onde a defesa poderá desenvolver amplamente a tese contrária à imputação penal." (AgRg no AREsp 693.045/ES, Rel. Ministro REYNALDO SOARES DA FONSECA, QUINTA TURMA, julgado em 17/09/2015, DJe 22/09/2015).

3. "Tendo sido reconhecido o homicídio por dolo eventual e não a infração ao art. 302, § 2º, da Lei 9.503/97, não há que proceder à aplicação da Lei 12.971/14" (AgRg no REsp 1.688.027/SP, Rel. Ministro NEFI CORDEIRO, SEXTA TURMA, julgado em 21/06/2018, DJe 01/08/2018).
4. "A incidência da circunstância atenuante não pode conduzir à redução da pena abaixo do mínimo legal" (Súmula 231/STJ).
5. Agravo regimental a que se nega provimento.

Entretanto, o STJ já havia decidido em sede de Recurso Especial (nº 1.689.173) que o agente que conduz veículo automotor embriagado não age com dolo eventual, porquanto expressamente contido na legislação específica:

PENAL. PROCESSO PENAL. PRONÚNCIA. FILTRO PROCESSUAL. PROCEDIMENTO DO JÚRI. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO APÓS SUPOSTA INGESTÃO DE BEBIDA ALCOÓLICA. AUSÊNCIA DE DISPOSITIVO DE LEI FEDERAL VIOLADO. ART. 415, II, DO CPP. FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚMULA N. 284 DO STF. EXCESSO DE LINGUAGEM. AUSÊNCIA. OMISSÕES E OBSCURIDADES. INEXISTÊNCIA DE VÍCIO. DOLO EVENTUAL. EMBRIAGUEZ. AUSÊNCIA DE CIRCUNSTÂNCIAS EXCEDENTES AO TIPO. DESCLASSIFICAÇÃO. HOMICÍDIO CULPOSO. RECURSO ESPECIAL PARCIALMENTE CONHECIDO E, NESSA EXTENSÃO, PROVIDO.

1. Incide a Súmula 284 do STF, a impedir o conhecimento do recurso especial, no ponto em que alega deficiência da defesa técnica, porquanto a recorrente deixou de indicar, expressamente, qual dispositivo de lei federal teria sido objeto de violação. Igual conclusão se chega para a alegada violação do art. 415, II, do CPP, pois a defesa deixou de apresentar as razões recursais para elucidar de que modo tal violação teria ocorrido.

2. Muito embora a decisão de pronúncia, dada a sua importância para o réu, deva ser fundamentada, nos termos do inciso IV do art. 93 da Carta Magna, impõe-se ao magistrado apontar elementos que indiquem a existência do crime e indícios suficientes de autoria, em linguagem sóbria e comedida, a fim de não exercer influência nos jurados. 3. Não prospera a alegação de excesso de linguagem por ocasião da decisão de pronúncia, visto que, ao contrário do alegado pela recorrente, a ausência de cotejo de todas as provas produzidas nos autos não configura nulidade, mormente quando o Magistrado aponta apenas elementos probatórios que, na sua convicção, sustentam a admissibilidade da acusação.

4. Consoante o disposto no art. 619 do Código de Processo Penal, a oposição de embargos de declaração enseja, em síntese, o aprimoramento da prestação jurisdicional, ante julgado que se afirme omisso, ambíguo, contraditório ou com erro material. São inadmissíveis, portanto, quando, a pretexto da necessidade de esclarecimento, aprimoramento ou complemento da decisão embargada, objetivam, em essência, o rejuízo do caso. 5. É possível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual na conduta do autor, desde que se justifique tal excepcional conclusão a partir de circunstâncias fáticas que, subjacentes ao comportamento delitivo, indiquem haver o agente previsto e anuído ao resultado morte. 6. A embriaguez do agente condutor do automóvel, sem o acréscimo de outras peculiaridades que ultrapassem a violação do dever de cuidado objetivo, inerente ao tipo culposo, não pode servir de premissa

bastante para a afirmação do dolo eventual. Conquanto tal circunstância contribua para a análise do elemento anímico que move o agente, não se ajusta ao melhor direito presumir o consentimento do agente com o resultado danoso apenas porque, sem outra peculiaridade excedente ao seu agir ilícito, estaria sob efeito de bebida alcoólica ao colidir seu veículo contra o automóvel conduzido pela vítima.

7. Não é consentâneo, aos objetivos a que representa na dinâmica do procedimento bifásico do Tribunal do Júri a decisão de pronúncia, relegar a juízes leigos, com a cômoda invocação da questionável regra do in dubio pro societate, a tarefa de decidir sobre a ocorrência de um estado anímico cuja verificação demanda complexo e técnico exame de conceitos jurídico-penais.

8. A primeira etapa do procedimento bifásico do Tribunal do Júri tem o objetivo principal de avaliar a suficiência ou não de razões (justa causa) para levar o acusado ao seu juízo natural. O juízo da acusação (iudicium accusationis) funciona como um filtro pelo qual somente passam as acusações fundadas, viáveis, plausíveis e idôneas a serem objeto de decisão pelo juízo da causa (iudicium causae). A instrução preliminar realizada na primeira fase do procedimento do Júri, indispensável para evitar imputações temerárias e levianas, "dá à defesa a faculdade de dissipar as suspeitas, de combater os indícios, de explicar os atos e de destruir a prevenção no nascedouro; propicia-lhe meios de desvendar prontamente a mentira e de evitar a escandalosa publicidade do julgamento" (MENDES DE ALMEIDA, J. Canuto. Princípios fundamentais do processo penal. São Paulo: RT, 1973, p. 11).

9. A jurisdição criminal não pode, ante a deficiência legislativa na tipificação das condutas humanas, impor responsabilidade penal além da que esteja em conformidade com os dados constantes dos autos e com a teoria do crime, sob pena de render-se ao punitivismo inconsequente, de cariz meramente simbólico, contrário à racionalidade pós-iluminista que inaugurou o Direito Penal moderno. 10. Recurso especial parcialmente conhecido e - identificada violação dos arts. 419 do Código de Processo Penal e 302 do Código de Trânsito Brasileiro, assim como reconhecida a apontada divergência jurisprudencial - provido para reformar o acórdão impugnado, desclassificar a conduta da recorrente para o crime previsto no art. 302 do CTB e remeter os autos ao Juízo competente.

Desse modo, verifica-se novamente a existência de discrepância de posição acerca da matéria, também no Superior Tribunal de Justiça.

4.3 Do entendimento do Supremo Tribunal Federal

Já o Supremo Tribunal Federal tem reiteradamente entendido por denegar ordem a Habeas Corpus impetrados com a intenção de desclassificar os delitos de homicídio para a modalidade culposa, por entender que nesses casos seria necessário o reexame de provas e fatos e por entender possível a aplicação do dolo eventual. É o caso de nº 132.036:

HABEAS CORPUS. PENAL E PROCESSUAL PENAL. HOMICÍDIO QUALIFICADO. DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EMBRIAGUEZ.

ALEGAÇÃO DE HOMICÍDIO CULPOSO: IMPROCEDÊNCIA. NECESSIDADE DE REEXAME DE FATOS E PROVAS IMPRÓPRIO NA VIA ELEITA. ORDEM DENEGADA. 1. É firme a jurisprudência deste Supremo Tribunal no sentido de que a via sumária e documental do habeas corpus, afora casos teratológicos de erro conspícuo de direito probatório ou de abstração de fato inequívoco, não se presta a substituir por outro o acertamento judicial dos fatos. Precedentes. 2. Concluir que a conduta do Paciente foi pautada pelo dolo eventual ou pela culpa consciente impõe o revolvimento do conjunto probatório, o que ultrapassa os limites do procedimento sumário e documental do habeas corpus . 3. Ordem denegada.

6. Os limites estreitos da via do habeas corpus impossibilitam a análise apurada do elemento subjetivo do tipo penal para que se possa afirmar que a conduta do Paciente foi pautada pelo dolo eventual ou pela culpa consciente.

A distinção entre esses dois institutos do Direito Penal, aliás, embora possível na via doutrinária, é de difícil verificação em casos concretos. [...]

7. Ademais, a doutrina e a jurisprudência mais recentes têm admitido, em vários casos, a existência do dolo eventual nos crimes graves de trânsito [...]

8. Assim, na espécie vertente, a análise de mais de uma corrente probatória (dolo eventual ou culpa consciente) no processo de competência do Tribunal do Júri exigiria profundo revolvimento de fatos e provas, o que ultrapassa a cognição do procedimento sumário e documental do habeas corpus, em flagrante transformação dele em processo de conhecimento sem previsão na legislação vigente. Pela sua natureza constitucional e pelo procedimento célere que o notabiliza, o habeas corpus não comporta exame detalhado e profundo da prova para se constatar a ilegalidade, ao contrário do que sucede nos processos comuns. [...]

No caso dos autos, o reconhecimento da suposta incorreção na tipificação do delito imputado ao Paciente, como querem os Impetrantes, reclama percuente enfrentamento da prova, o que é incompatível com os limites estreitos do habeas corpus. Não há espaço para exame aprofundado ou apurado das provas, especialmente para o cotejo do elemento subjetivo do tipo penal (dolo ou culpa) com a aferição da intenção do Paciente.

9. Finalmente, deve-se mencionar que, na fase de pronúncia, vigora o princípio do in dubio pro societate, segundo o qual somente as acusações manifestamente improcedentes não serão admitidas. O juiz verifica, nessa fase, tão somente, se a acusação é viável, deixando o exame apurado dos fatos para os jurados, que, no momento apropriado, analisarão a tese defensiva sustentada nestes autos. [...]

Assim, não competia ao Tribunal de Justiça de Sergipe, ao julgar o recurso em sentido estrito interposto pela Defesa, promover a análise minuciosa dos fatos descritos na peça inicial acusatória, pois, assim agindo, estaria usurpando a competência constitucional do Tribunal do Júri.

10. É de se ressaltar que, apesar de existir precedente, no qual votei vencida, no sentido de ser incabível a classificação do crime de homicídio doloso no trânsito “ante a embriaguez alcoólica eventual” do condutor do veículo (HC n. 107.801, de minha relatoria, Redator para o acórdão o Ministro Luiz Fux, DJ 13.10.2011), em julgado mais recente, este Supremo Tribunal Federal afastou-se do entendimento que concluía viável o habeas corpus impetrado nos termos da presente ação.

11. Logo, inexistem, nos autos, elementos que conduzam à conclusão de ser a decisão questionada eivada de qualquer mácula que pudesse comprometer sua validade jurídica, pois não há dados que fundamentem, suficientemente,

qualquer reconhecimento de constrangimento ilegal praticado contra o Impetrante/Paciente.

12. Pelo exposto, encaminho a votação no sentido de denegar a ordem.

Assim, nessa jurisprudência o STF entendeu por denegar a ordem em caso em que o paciente dirigia alcoolizado e cometera homicídio de trânsito, no entanto, a divergência entre a aplicação de dolo eventual e culpa consciente ainda permanece em Tribunais de Justiça dos mais variados estados da federação.

5 CONCLUSÃO

Inequívocas são as ocorrências diárias de homicídios praticados na direção de veículos automotores, bem como que o Poder Público tem a todo custo buscado sanar a problemática, no entanto, sem sucesso até o presente momento. Depreende-se que, apesar das inúmeras alterações realizadas no Código de Trânsito Brasileiro que buscaram torná-lo mais rigoroso, essas não foram suficientes para coibir a prática delituosa.

Além disso, as figuras do dolo eventual e da culpa consciente são de difícil diferenciação em casos concretos, pelos quais é praticamente impossível extrair do agente o elemento volitivo quando da prática criminosa. Dada a complexa tarefa, as decisões judiciais têm se sujeitado ao livre convencimento de juízes e desembargadores que, em não raras oportunidades aplicam o dolo eventual e a culpa consciente de maneira distinta em casos semelhantes.

Assim, seria de grande valia a utilização de políticas públicas que visem conscientizar cada vez mais os condutores brasileiros, desde a primeira habilitação e que os acompanhe durante toda a vida. Apesar de não se olvidar que as reprimendas legais devem ser fortes o suficiente para coibir a prática delituosa, tem-se que devem ocorrer em momento anterior a ocorrência de homicídio, aumentando o rigor daquelas que punem o mínimo excesso de velocidade, a ultrapassagem em lugares não permitidos e condução de veículos após a ingestão de bebidas alcólicas.

O desrespeito à legislação de trânsito é ainda mais recorrente que os homicídios por ele causados, sendo que em não raras ocasiões os homicidas são reincidentes em outros delitos.

Caberia ainda ao Poder Judiciário equilibrar suas decisões, definindo limites para a aplicação do dolo eventual de forma prática e clara, possivelmente através da edição de súmulas como forma de unificar as posições e dar segurança jurídicas aos operadores do direito e à sociedade em geral.

Conclui-se, portanto, diante da contextualização prática e teórica trazida que há uma necessidade urgente em coibir a ocorrência de mortes no trânsito e que as medidas tomadas até o presente momento não obtiveram sucesso nesse sentido.

Ainda, reforça a discussão posta as inúmeras possibilidades de modificações e de superação das dúvidas elencadas, oportunizando que o presente trabalho não se dê por esgotado, haja a vista a perspectiva de ser motor de diversas pesquisas.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA SOBRINHO, José . **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2012.
- ANDREUCCI, Ricardo Antonio. **Legislação penal especial**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.
- BASTOS, Yara Gerber Lima; ANDRADE, Selma Maffei de; JUNIOR, Luiz Cordoni. **Acidentes de trânsito e o novo Código de Trânsito Brasileiro em Cidade da Região Sul do Brasil**. Inf. Epidemiol. Sus, Brasília , v. 8, n. 2, p. 37-45, jun. 1999 . Disponível em <http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-16731999000200005&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 14 jun. 2018. <http://dx.doi.org/10.5123/S0104-16731999000200005>.
- BRASIL, Decreto Lei n. 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal Brasileiro**: Diário Oficial da União 1941. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/>. Acesso em 17 nov. 2017.
- BRASIL, Lei 9,503. **Código de Transito Brasileiro**. Publicada no Diário Oficial da União em 24/09/1997. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/>. Acesso em 17 nov. 2017.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo nº 1.215.136. Agravante: João Maria Ribeiro. Agravado: Ministério Público. Brasília, 04/09/2018. Publicação no Diário da Justiça no dia 14/09/2018
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial no 1.689.173. Recorrente: Gabriela Paula Santos. Recorrido: Ministério Público. Brasília, 21 de novembro de 2017.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Habeas Corpus no 132.036. Paciente: Alexandre Alves dos Santos. Impetrante: Evânio José de Moura Santos e Outros. Brasília, 29 de março de 2016.
- CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal, volume 1, parte geral**. 22. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.
- CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal, volume 2, parte especial: arts. 121 a 212**. 18. ed. atual. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.
- CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal, volume 4: legislação penal especial**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

- CARVALHO, Monise. **Hermenêutica: ativismo judicial e interpretação jurídica**. 2016. Disponível em: <<https://mocarvalho.jusbrasil.com.br/artigos/334283370/hermeneutica-ativismo-judicial-e-interpretacao-juridica?ref=serp>>. Acesso em: 26 set. 2018.
- CASTRO, Raimundo Roberto de. **As novas alterações no Código de Trânsito Brasileiro e a atividade jurisprudencial**. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2018-mai-16/raimundo-castro-mudancas-ctb-advento-lei-13546>>. Acesso em: 29 set. 2018
- CESTARI, Gabriel. **20 anos do CTB – acidentes de trânsito custaram R\$ 36 bilhões por ano**. Observatório Nacional de Segurança, Indaiatuba, 01 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.onsv.org.br/20-anos-do-ctb-acidentes-de-transito-custaram-r-36-bilhoes-por-ano/>>. Acesso em: 27 set. 2018.
- DE OLIVEIRA, Daniel Kessler. **A Supressão da Culpa Consciente no Sistema Jurídico-Penal Brasileiro: o Caso do Homicídio de Trânsito**. 2012
- GARCIA, Gustavo Felipe Barbosa. **Papel da jurisprudência precisa de mais debate científico**. 2014. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2014-mai-23/gustavo-garcia-papel-jurisprudencia-debate>>. Acesso em: 26 set. 2018.
- GONÇALVES, Victor Eduardo Rios e José Paulo Baltazar Júnior. **Legislação penal especial esquematizado**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2017
- GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Direito penal esquematizado: parte especial**. 8. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.
- GRECO, ROGERIO. **Curso de Direito Penal: parte geral, volume I**. 19. ed. Niterói, RJ: Impetus, 2017.
- MASSON, Cleber. **Direito Penal, Vol. 1. Parte Especial (art. 121 a 212)**. São Paulo: Método, 2012.
- MITIDIERO, Nei Pires. **Crimes de trânsito e de circulação extratransito: comentários à parte penal do CTB**. São Paulo: Saraiva, 2015.
- MODELLI, Manoel Eugenio dos Santos; PRATESI, Riccardo; TAUILL, Pedro Luiz. **Alcoolemia em vítimas fatais de acidentes de trânsito no Distrito Federal, Brasil**. Rev. Saúde Pública, São Paulo, v. 42, n. 2, p. 350-352, Apr. 2008. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102008000200022&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 14 jun. 2018 às 14h32min.

NETTO, Ernesto. **A influência da jurisprudência no direito brasileiro – Parte I.** 2011. Disponível em: < <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/5872/A-influencia-da-jurisprudencia-no-direito-brasileiro-Parte-I>>. Acesso em: 26 set. 2018.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Curso de direito penal: parte geral: arts. 1º a 120 do Código Penal.** Rio de Janeiro: Forense, 2017.

PEREIRA, Samantha Braga. **Aplicação de dolo eventual nos crimes de homicídio no trânsito.** 2014. Disponível em: <<https://samantinhab.jusbrasil.com.br/artigos/113732645/aplicacao-de-dolo-eventual-nos-crimes-de-homicidio-no-transito>>. Acesso em: 11 jun. 2018.

PERES, César. **Com falhas, tentativa de "corrigir" Código de Trânsito é inócua.** Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2017-dez-28/cesar-peres-tentativa-corriger-codigo-transito-inocua>>. Acesso em: 29 set. 2018

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Embargos Infringentes no 70078180619. Embargante: Jeferson Fernandes Oliveira. Embargado: Ministério Público. Relator: Julio Cesar Finger. Porto Alegre, 10/08/2018. Publicação no Diário da Justiça do dia 14/09/2018.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Apelação no 70065361768. Apelante/Apelado: Ministério Público. Apelante/Apelado: Gabriel Jacobs. Porto Alegre, 14/04/2015. Publicação no Diário da Justiça no dia 06/05/2016.

ROMERO, D. . **A repercussão social e midiática do homicídio de trânsito e a dicotomia dolo eventual e culpa consciente.** Jusvigilantibus, Vitória, Espírito Santo Brasil, 2006

SALIM, Alexandre, Marcelo André de Azevedo. **Direito Penal – Parte Geral.** Salvador: JusPODIVM, 2017.

SANTOS, Juarez Cirino dos. **Direito penal: nova parte geral. 1. ed.** Rio de Janeiro: Forense, 1985.

SILVA, Amanda Elizabeth Araujo. **Dolo eventual ou culpa consciente em homicídio no trânsito com embriaguez.** Disponível em: <<https://juridicocerto.com/p/advocacia-central/artigos/dolo-eventual-ou-culpa-consciente-em-homicidio-no-transito-com-embriaguez-4372>>. Acesso em: 28 set. 2018

SILVA, Amaury. **Mudanças no Código de Trânsito são respostas penais para proteger a vida.** Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/2017-dez-28/amaury-silva-mudancas-codigo-transito-visam-protoger-vida>>. Acesso em: 29 set. 2018

VALENTE, Victor Augusto Estevam. **As novas alterações no Código de Trânsito Brasileiro e a atividade jurisprudencial.** Disponível em: <

<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI271815,91041->

[As+novas+alteracoes+no+Codigo+de+Transito+Brasileiro+e+a+atividade](https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI271815,91041-As+novas+alteracoes+no+Codigo+de+Transito+Brasileiro+e+a+atividade)>. Acesso em: 29 set. 2018

VARGAS, José Cirilo de. **Dolo eventual e culpa consciente.** Belo Horizonte: Revista da Faculdade de Direito da UFMG, 2009.