

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE DIREITO**

RUTH HELEN ANTONIO GONÇALVES

**A CARACTERIZAÇÃO DA CULPA CONSCIENTE E DO
DOLO EVENTUAL EM HOMICÍDIOS NO TRÂNSITO**

Porto Alegre

2021

RUTH HELEN ANTONIO GONÇALVES

**A CARACTERIZAÇÃO DA CULPA CONSCIENTE E DO DOLO
EVENTUAL EM HOMICÍDIOS NO TRÂNSITO**

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Departamento de Ciências Penais da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientador: Prof. Dr. Ângelo Roberto Ilha da Silva

Porto Alegre

2021

RUTH HELEN ANTONIO GONÇALVES
A CARACTERIZAÇÃO DA CULPA CONSCIENTE E DO DOLO EVENTUAL EM
HOMICÍDIOS NO TRÂNSITO

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Departamento de Ciências Penais da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientador: Prof. Dr. Ângelo Roberto Ilha da Silva

Porto Alegre, 12 de maio de 2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Ângelo Roberto Ilha da Silva - UFRGS
Orientador

Prof. Mauro Fonseca Andrade - UFRGS

Prof. Marcus Vinícius Aguiar Macedo - UFRGS

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer a Deus pela minha vida, por nunca me deixar sozinha e me conceder força para ultrapassar todos os obstáculos que surgiram ao longo da minha trajetória. Ainda, sou muito grata a Deus pela oportunidade de poder estudar na UFRGS, apesar de todas as adversidades, foi um sonho realizado que me fez crescer academicamente e amadurecer como pessoa.

À minha mãe, Marta, e ao meu pai, Odilon, por todo o apoio e por sempre me incentivarem a estudar. Sem vocês, eu não seria quem eu sou hoje e dificilmente conseguiria chegar até aqui. Às minhas irmãs, Mari e Priscila, por todo suporte e ajuda durante os momentos difíceis, mas essencialmente pela amizade, paciência e por compreenderem a minha ausência durante o processo de realização deste trabalho.

Aos meus familiares que vibraram comigo a aprovação no vestibular e que me apoiaram durante a faculdade me dando suporte, conforto e confiança. Aos meus amigos que sempre estiveram ao meu lado me auxiliando e me proporcionando momentos de descontração e afeto.

Ao meu orientador, Professor Dr. Ângelo Roberto Ilha da Silva, por todas as sábias correções, indicações e apontamentos durante a realização deste trabalho e por todos os ensinamentos ministrados em sala de aula e no grupo de pesquisa.

Aos meus professores da UFRGS pela qualidade de ensino e por toda a dedicação durante o período da graduação. A todos que contribuíram com a minha formação, desde o ensino fundamental na Escola Estadual Langendonck aos professores e orientadores do ensino médio no IFRS – Campus Osório.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a conclusão deste trabalho. Por fim, não posso deixar de agradecer a todos que contribuíram com a minha trajetória, mas que hoje não se encontram mais entre nós para compartilhar a conclusão deste trabalho e, subseqüentemente, celebrar a conclusão desta graduação.

RESUMO

Os homicídios no trânsito são responsáveis por uma parcela significativa das mortes no Brasil, razão pela qual representam uma questão coletiva de grande relevância social. Dentre os inúmeros aspectos concernentes a temática, o presente trabalho tem como objetivo realizar uma análise acerca da caracterização da culpa consciente e do dolo eventual em homicídios no trânsito. Para tanto, foi realizada pesquisa bibliográfica, assim como uma análise da jurisprudência e dos dispositivos de lei relativos ao tema. Inicialmente, foram abordados os conceitos da culpa consciente e dolo eventual com base na doutrina. Em face do exposto, constatou-se que na culpa consciente o agente prevê o resultado danoso, mas confia que este não se concretizará, e no dolo eventual o agente também prevê o resultado lesivo, todavia se conforma com a possibilidade de realização do resultado danoso, assumindo o risco da sua conduta se adequar ao tipo penal. Posteriormente, foi realizada uma análise da jurisprudência, para compreender como a caracterização do dolo eventual e da culpa consciente ocorrem na prática em casos de homicídios no trânsito. Diante disso, concluiu-se que a caracterização da culpa consciente e do dolo eventual em homicídios no trânsito ocorre por intermédio de um processo lógico e minucioso de análise das circunstâncias do caso concreto, visto que não é possível uma extração direta da posição subjetiva do agente para a constatação do elemento subjetivo.

Palavras-chave: Homicídios no trânsito. Culpa consciente. Dolo eventual. Direito Penal. Código de Trânsito Brasileiro.

ABSTRACT

Traffic homicides are responsible for a significant portion of deaths in Brazil, which is why they represent a collective issue of great social relevance. Among the countless aspects concerning the theme, the present study aims to carry out an analysis about the characterization of conscious guilt and eventual intention in homicides in traffic. For this purpose, a bibliographic research was carried out, as well as an analysis of the jurisprudence and the law provisions related to the theme. Initially, the concepts of conscious guilt and eventual intention were approached based on the doctrine. In the light of the foregoing, it was found that in conscious guilt the agent predicts the harmful result, but trusts that it will not materialize, and in the eventual intention the agent also predicts the harmful result, however he conforms to the possibility of realizing the harmful result, assuming the risk of its conduct adapting to the penal type. Subsequently, an analysis of the jurisprudence was carried out to understand how the characterization of eventual intention and conscious guilt occurs in practice in cases of homicides in traffic. Therefore, it was concluded that the characterization of conscious guilt and eventual intent in homicides in traffic occurs through a logical and thorough analysis of the circumstances of the specific case, since it is not possible to directly extract the subjective position of the agent for the verification of the subjective element.

Keywords: Homicides in traffic. Conscious guilt. Eventual intention. Criminal Law. Brazilian Traffic Code.

LISTA DE ABREVIATURAS SIGLAS

CF	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CONTRANDIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
CP	Código Penal
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DPVAT	Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e lesões no Trânsito
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TJRS	Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1. CONCEITOS INICIAIS	12
1.1. DOLO EVENTUAL	12
1.2. CULPA CONSCIENTE	15
1.3. DISTINÇÃO ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE	17
2. HOMICÍDIO NO TRÂNSITO	21
2.1. HOMICÍDIO NO CÓDIGO PENAL BRASILEIRO	21
2.2. HOMICÍDIO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	23
2.3. CONFLITO APARENTE DE NORMAS.....	26
2.3.1. APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DA ESPECIALIDADE	26
3. A CARACTERIZAÇÃO DA CULPA CONSCIENTE E DO DOLO EVENTUAL EM HOMICÍDIOS NO TRÂNSITO	29
3.1. CARACTERIZAÇÃO DA CULPA CONSCIENTE	30
3.2. CARACTERIZAÇÃO DO DOLO EVENTUAL	38
3.3. BRASIL E OS HOMICÍDIOS NO TRÂNSITO	46
CONCLUSÃO	49
REFERÊNCIAS	53

INTRODUÇÃO

Em que pesem os últimos acontecimentos decorrentes da pandemia, que tem ceifado vidas todos os dias ao redor do mundo desde o ano passado (2020), apresentando números alarmantes nunca antes vistos em uma escala tão expressiva, os fatos cotidianos não nos permitem esquecer dos acidentes de trânsito, que há muito perduram como sendo um dos maiores causadores de óbitos no Brasil.

As tragédias ocasionadas no trânsito, além de acabar com inúmeras vidas e deixar familiares desalentados, são uma das razões da sobrecarga no sistema de saúde devido ao alto número de pacientes que precisam de atendimento hospitalar sendo que, em alguns casos quando sobrevivem, acabam ficando mutilados em decorrência da guerra no trânsito. A constatação desses números alarmantes pode ser verificada no número de indenizações destinadas às vítimas de acidentes no trânsito, pois no ano de 2020, mesmo com redução dos números em relação ao ano de 2019, foram pagas pelo Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores mais de 33.000 (trinta e três mil) indenizações por morte e cerca de 210.000 (duzentas e dez mil) indenizações por sequela permanente¹.

Não são raras as vezes em que os jornais nas segundas-feiras precisam noticiar o saldo de mortos decorrentes do final de semana, sendo que os números são ainda maiores e, por consequência impactantes, quando precedidos de um feriado prolongado. Os óbitos no trânsito ultrapassam a questão individual das famílias diretamente afetadas, constituindo uma questão coletiva de grande relevância social. Ainda dentro desta esfera social, muitos são os questionamentos, não só de operadores do Direito, mas da sociedade como um todo, acerca da responsabilização de condutores pelos óbitos gerados no trânsito.

No tocante à responsabilização dos condutores, partindo para um âmbito técnico, a questão primordial quanto aos homicídios no trânsito encontra-se centrada

¹LÍDER, Seguradora. **Relatório Anual 2020**. Disponível em: <
<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf?#zoom=65%>>. Acesso em: 07 abr. 2021. p.5.

na distinção e, posterior caracterização, da culpa consciente e do dolo eventual nos crimes de trânsito.

É longa a discussão relativa ao tema, o que acaba por gerar uma divergência entre os operadores do Direito no tocante a qual dispositivo legal será aplicado ao caso concreto, pois como afirma Luiz Regis Prado,² a questão da delimitação entre o dolo eventual e a culpa consciente tem ocupado a dogmática penal há muito tempo, sem chegar a um consenso, abarcando inúmeras posições distintas, todas passíveis de críticas.

Todavia, há elementos predominantes na doutrina e na jurisprudência que nos permitem inferir a caracterização da culpa consciente ou do dolo eventual nos homicídios no trânsito. Embora não haja um consenso acerca do tema, os casos emblemáticos continuam a existir, demandando da doutrina e da jurisprudência respostas para a questão, razão pela qual há um entendimento que prevalece nas decisões, mesmo havendo posições contrárias.

Isto posto, releva salientar que, mais do que apenas falar acerca de aspectos gerais de homicídios no trânsito, o objetivo do presente trabalho é analisar de maneira clara como ocorre a caracterização da culpa consciente e do dolo eventual em homicídios no trânsito, fazendo uma análise do que diz a doutrina a respeito da temática, bem como o que os julgadores declaram a respeito do tema e, conseqüentemente, aplicam em suas decisões judiciais.

Para cumprir o objetivo a que este trabalho se propõe, esta monografia será dividida em três partes, sendo a primeira com aspectos mais gerais, fundamentais para a compreensão do tema, a segunda com aspectos mais específicos, correlatos ao tema e a terceira com a apresentação da resposta da questão central e de dados relevantes concernentes ao assunto objeto de pesquisa.

No primeiro capítulo, serão abordadas as questões elementares para a compreensão do trabalho proposto. Inicialmente, serão apresentados os conceitos

² PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro: parte geral** (arts. 1º a 120). 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 543.

dos institutos do dolo eventual e da culpa consciente, bem como a distinção entre ambos com base no que a doutrina expõe em relação ao assunto.

O segundo capítulo será destinado ao homicídio propriamente dito. Neste capítulo serão estudados os dispositivos presentes no Código Penal e no Código de Trânsito Brasileiro aplicáveis ao homicídio no trânsito. Na sequência, um tópico será destinado ao conflito aparente de normas, que ocorre em função das duas normas supramencionadas. Posteriormente, será exposta a solução desse conflito aparente de normas.

Por último, o terceiro capítulo se destinará a resolução da questão central deste trabalho, sendo analisado como a jurisprudência e a doutrina, tem reconhecido a caracterização da culpa consciente e do dolo eventual em homicídios no trânsito. Ao final, será exposto um sucinto panorama geral das mortes no trânsito no Brasil, visto que, conforme se demonstrará, a situação atual serve como embasamento para algumas decisões.

1. CONCEITOS INICIAIS

Preliminarmente, cumpre destacar que antes da caracterização do dolo eventual e da culpa consciente em homicídios no trânsito, propriamente dita, se faz fundamental um estudo prévio referente aos institutos aludidos. Deste modo, para a apresentação do resultado a que este trabalho se propõe, é extremamente imprescindível que o conceito do dolo eventual e o da culpa consciente sejam devidamente apresentados e caracterizados, dado que a problematização central só poderá ser compreendida se antes os referidos institutos estiverem amplamente desenvolvidos.

Ademais, subsequentemente a definição dos institutos supramencionados, outro ponto que merece análise é a diferenciação entre o dolo eventual e a culpa consciente. Pois, como veremos na sequência, a distinção entre as duas formas é complexa e a caracterização do dolo eventual ou da culpa consciente acarreta consequências significativas no âmbito jurídico. Desta forma, assim como a definição de cada conceito, os esclarecimentos apropriados acerca da diferenciação entre o dolo eventual e a culpa consciente possuem uma grande pertinência para a elaboração do tema proposto.

1.1. DOLO EVENTUAL

Consoante o disposto no Código Penal (CP), art. 18, inciso I, o crime é caracterizado como doloso quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo³, este dispositivo, de forma concisa, define e conceitua aspectos de suma relevância para compreensão do assunto apresentado. No artigo supramencionado, há uma distinção entre o agente que quis o resultado e aquele que assumiu o risco de produzi-lo.

Desta maneira, resta o dolo direto caracterizado na primeira parte, quando o agente quis o resultado, e o dolo eventual na segunda parte, quando o agente

³ BRASIL. Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código penal.

assume o risco de produzir o resultado. Nesse sentido, conforme esclarecem Eugenio Raúl Zaffaroni e José Henrique Pierangeli⁴:

No dolo direto, o resultado é querido diretamente (como fim ou como consequência necessária do meio escolhido), e esta forma de querer é diferente do querer um resultado concomitante quando o *aceitamos como possibilidade*: este é o, dolo eventual cujo embasamento legal acha-se na segunda parte do art. 18, I do CP: quando o agente “assumiu o risco de produzi-lo [o resultado]”.

Segundo Leonardo de Bem e João Paulo Orsini Martinelli⁵, ocorre o dolo eventual quando o agente tem consciência do risco produzido pelo seu comportamento e considera seriamente a realização do tipo, se conformando com o resultado lesivo, mostrando-se indiferente a este. O dolo eventual é reconhecido quando o agente prevê o resultado e continua agindo, assumindo o risco da sua conduta se adequar à realização do tipo penal⁶. Portanto, o dolo eventual decorre da ação em que o agente, tendo ciência do risco da sua conduta, permanece na prática da atividade arriscada, admitindo a possibilidade da sua atuação caracterizar um resultado lesivo adequado à realização de um tipo penal.

Releva ainda referenciar que conforme esclarece Francisco de Assis Toledo, “No dolo eventual, o agente não só prevê o resultado danoso como também o aceita como uma das alternativas possíveis. É como se pensasse: vejo o perigo, sei de sua possibilidade, mas, apesar disso, dê no que der, vou praticar o arriscado.”⁷ Assim sendo, podemos observar que de acordo com as palavras de Toledo, para a definição do dolo eventual não basta apenas que o agente pressuponha o resultado lesivo, sendo necessário, ainda, que o indivíduo aceite o resultado danoso como uma das hipóteses factíveis.

⁴ ZAFFARONI, Eugênio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de Direito Penal Brasileiro parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020, RB-20.17.

⁵ BEM, Leonardo Schmitt de; MARTINELLI, João Paulo Orsini. **Lições Fundamentais de Direito Penal: parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 497.

⁶ PACELLI, Eugênio; CALLEGARI, André. **Manual de Direito Penal: parte geral** [livro eletrônico]. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2020, p. 258.

⁷ TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 303.

Conforme salienta Luiz Regis Prado⁸, no dolo eventual o agente consente com o resultado, optando por se arriscar a produzi-lo ao invés de renunciar a ação, além do mais, o autor evidencia, inclusive, que não basta apenas “contar” com a possibilidade de realização do resultado, visto que é necessário também a ausência de confiança acerca da chance de evitar o resultado.

Deste modo, o dolo eventual só se concretizaria quando o agente soubesse da improvável possibilidade de se evitar o resultado e mesmo assim preferisse arriscar⁹. Assim sendo, fica demonstrado que além do consentimento do agente acerca da produção do resultado lesivo como sendo uma das consequências possíveis ou da sua indiferença quanto ao resultado danoso, para a caracterização do dolo eventual é necessária a falta de confiança ou de possibilidade de se evitar o resultado.

Para Miguel Reale Júnior¹⁰, uma das grandes questões referentes ao dolo encontra-se centrada na verificação do dolo, visto que verificar tal questão significaria penetrar no interior do agente para captar sua posição subjetiva. Deste modo, como podemos observar, a verificação do dolo com a extração do que se passa no intrínseco do indivíduo, se apresenta como uma exigência impraticável, e se tivéssemos que depender apenas dessa evidência a caracterização do dolo se tornaria impossível.

Diante deste impasse, Marcello Gallo¹¹, citado por Reale, esclarece que é por meio do conjunto das circunstâncias que se pode inferir a ocorrência do elemento interior, ou seja, se o agente quis a ação e o resultado, dado que a análise dos elementos constituintes do fato, através de um processo lógico, é capaz de revelar a subjetividade do agente. Assim sendo, somos capazes de notar que a verificação do dolo do agente não ocorre por meio de uma captação direta da posição subjetiva do agente, mas sim por intermédio do que os fatos, circunstâncias e resultados são

⁸ PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro: parte geral (arts. 1º a 120)** [livro eletrônico]. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 543 -545.

⁹ SOUZA, José Barcelos de. **Dolo Eventual em Crimes de Trânsito**. Boletim IBCrim, nº 73, dez. 1988. p. 11. Disponível em: <<http://arquivo.ibccrim.org.br/site/boletim/pdfs/Boletim73.pdf>>. Acesso em: 19 mar. de 2021

¹⁰ REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 168.

¹¹ GALLO, Marcello. 2000, p. 751, apud REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 168.

capazes de nos evidenciar concernente ao que se passava no interior do agente quando do cometimento do ato praticado.

No trânsito, comumente a doutrina aponta o dolo eventual enunciando que “é provável atropelar alguém ao dirigir em alta velocidade, mas não me importo ou é provável atropelar alguém ao dirigir em alta velocidade, mas se o resultado acontecer ficarei conformado”, entretanto, segundo Leonardo de Bem e João Paulo Orsini Martinelli, essa concepção apresenta uma ideia que enseja uma discussão acirrada com a figura da culpa consciente¹². Nesse sentido, no tocante à discussão quanto ao dolo eventual e a culpa consciente, cumpre destacar o que aponta Silva¹³:

As controvérsias em torno do dolo eventual têm sido insuperáveis, pois o problema, por vezes intransponível, é saber se o agente, de fato, *aceitou ou resignou-se em produzir o resultado*. E nessa esteira seguem as tentativas tanto de estabelecer os contornos do dolo eventual como também distingui-lo da culpa consciente. Sequer quanto a um critério classificatório há concordância.

Assim sendo, podemos inferir que o dolo eventual ocorre nas hipóteses em que o agente prevê a possibilidade do resultado e continua praticando a conduta que pode dar causa ao resultado danoso, assumindo a possibilidade da sua conduta ocasionar o resultado danoso ou se mostrando indiferente quanto a este.

1.2. CULPA CONSCIENTE

O instituto da culpa encontra-se disciplinado no art. 18, inciso II, do Código Penal, conceituando o crime como culposo quando o agente dá causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia¹⁴. Nesse sentido, conforme Luiz Regis Prado, “imputa-se o resultado material (ou de perigo de lesão) por imprudência (atuação arriscada), negligência (falta de atenção ou cuidado) ou imperícia (falta de habilidade técnica na execução de atividade)”¹⁵. Cabe destacar ainda, como aponta

¹² BEM, Leonardo Schmitt de; MARTINELLI, João Paulo Orsini. **Lições Fundamentais de Direito Penal: parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 497.

¹³ SILVA, Ângelo Roberto Ilha da. **Curso de Direito Penal: parte geral**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2020, p. 249.

¹⁴ BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal.

¹⁵ PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro: parte geral (arts. 1º a 120)** [livro eletrônico]. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 540.

Francisco de Assis Toledo ¹⁶, que os crimes culposos são aqueles expressamente previsto em lei, sendo que na ausência de previsão legal da modalidade culposa, haverá a inexistência do tipo.

Em síntese, um crime culposo pode ocorrer por uma conduta perigosa do agente, uma ausência de cuidado ou atenção e por escassez de conhecimento técnico. Na esfera do trânsito, podemos exemplificar a imprudência como a direção em velocidade excessiva, a negligência como a falta de manutenção no freio ou de outros mecanismos de segurança do veículo e a imperícia como a falta de aptidão para a realização de certa conduta que ocasione a perda do controle do automóvel¹⁷.

Dentro do conceito de culpa, podemos observar uma subdivisão entre a culpa consciente e a culpa inconsciente, consoante explica Marcellus Polastri Lima, “A culpa pode ser consciente ou inconsciente. Na primeira, o resultado é previsto pelo agente, mas este espera que aquele não se produza, na segunda o resultado é previsível, embora não previsto pelo agente no caso em concreto”¹⁸.

Dentro dessa classificação de culpa, aquela que nos interessa é a culpa consciente, em que o agente prevê o resultado, mas acredita que este não se realizará, pois confia que poderá afastá-lo. A culpa consciente, igualmente chamada de culpa com representação, pode ser definida como aquela em que o agente ativo representa a possibilidade da produção do resultado e o rejeita, porquanto acredita que o resultado simplesmente não ocorrerá e, se for necessário, poderá evitá-lo¹⁹.

Conforme esclarece Francisco de Assis Toledo²⁰, na culpa consciente o agente prevê o resultado e acredita que ele é possível, mas confia que poderá evitá-lo. Ainda conforme Toledo, o agente não quer o resultado, mas por imprudência (caracterizada por erro ou um excesso de confiança), por negligência, (assinalada

¹⁶ TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 288.

¹⁷ GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Legislação Penal Especial: crimes hediondos – drogas – terrorismo – tortura – armas de fogo – contravenções penais – crimes de trânsito** [livro eletrônico]. 15. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p. 213.

¹⁸ LIMA, Marcellus Polastri. **Crimes de Trânsito: aspectos penais e processuais** 2.ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 108.

¹⁹ ZAFFARONI, Eugênio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de Direito Penal Brasileiro parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020, RB-21.11.

²⁰ TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 302.

pelo não emprego da diligência necessária) ou por imperícia, (definida como uma falta de preparo suficiente), acaba fracassando e ocasionando o resultado. Assim sendo, podemos constatar que na espécie da culpa consciente o resultado é previsível ao agente, mas este acredita que o resultado não se sucederá, porquanto confia que poderá evitá-lo.

Em face do exposto, no tocante ao instituto da culpa consciente e do dolo eventual, surge a discussão a respeito da distinção entre os institutos aludidos, pois ambos representam hipóteses em que o resultado danoso é previsto pelo agente no momento da prática do fato. Desta maneira, se faz necessária a análise da distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente.

1.3. DISTINÇÃO ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE

A diferença entre o dolo eventual e a culpa consciente constitui outro capítulo extremamente relevante para o presente trabalho, pois como ressalta Luciano Anderson de Souza ²¹, é necessária uma maior reflexão quanto à distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente, pois ela representa um dos mais sérios problemas práticos e teóricos da ciência penal. Desta maneira, se faz imprescindível a análise da diferença entre os institutos supramencionados.

Esta separação entre as duas formas é complexa e a caracterização do dolo eventual ou da culpa consciente gera consequências significativas no âmbito jurídico, visto que como salienta José Barcelos de Souza, “a despeito da proximidade da culpa consciente com o dolo eventual, há enorme disparidade de penas” ²². Assim sendo, em que pese haja uma linha tênue entre os institutos da culpa consciente e do dolo eventual, no tocante às penalidades estabelecidas para cada uma das espécies existe uma diferença considerável de penas.

²¹ SOUZA, Luciano Anderson de. **Direito Penal**: vol 1: parte geral [livro eletrônico]. 2ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021, RB-14.8.

²² SOUZA, José Barcelos de. **Dolo Eventual em Crimes de Trânsito**. Boletim IBCCrim, nº 73, dez. 1998. p. 11. Disponível em: <<http://arquivo.ibccrim.org.br/site/boletim/pdfs/Boletim73.pdf>>. Acesso em: 19 mar. de 2021

Leonardo de Bem e João Paulo Orsini Martinelli ²³ asseveram que a simplória distinção entre dolo como “intenção” e culpa como “falta de intenção” é uma diferenciação ineficiente, visto que para a doutrina majoritária o dolo é mais que intenção, se apresentando como a consciência e a vontade de fazer algo, motivo pela qual no dolo existem as dimensões cognitiva e volitiva. Segundo Miguel Reale Júnior²⁴, essa vontade importante para Direito penal é aquela vontade da ação típica, dado que pode ocorrer lesão ao bem jurídico e o fato ser indiferente. Assim sendo, para a caracterização do dolo não basta qualquer vontade, sendo essencial que esta vontade seja aquela voltada para a ação típica, relevante para o direito. Em síntese, Luiz Regis Prado ilustra que “Entende-se por dolo a consciência e a vontade (*sciens et volens*) de realização dos elementos objetivos do tipo de injusto doloso (tipo objetivo)”²⁵. Ademais, consoante René Ariel Dotti em relação ao dolo eventual:

É necessário repetir as palavras do imortal Hungria, quando sustenta que a caracterização do dolo eventual exige, por parte do agente, uma ratificação prévia, uma anuência ao seu evento. É elementar a necessidade desse elemento subjetivo, pois, em caso contrário, a conduta caracterizaria a culpa consciente, definida como a culpa com previsão.²⁶

No tocante a culpa consciente, Miguel Reale Júnior esclarece que há uma ligação entre o agente e a sua ação, mas não entre o agente e o resultado, sendo que na culpa consciente o agente tem conhecimento do resultado que pode ocorrer, mas não há o assentimento próprio do dolo eventual. Ademais, Reale esclarece que enquanto no dolo eventual ocorre uma anuência à admissão do risco, porquanto o agente acredita que pode ocorrer o resultado e mesmo assim age, na culpa consciente o agente tem ciência da possibilidade do resultado, mas confia que ele não ocorrerá²⁷.

Portanto, podemos constatar que na culpa consciente o agente prevê que o resultado danoso possa ocorrer, mas não assente com a possibilidade de ele se concretizar, uma vez que acredita que poderá evitá-lo, tendo uma ligação apenas com

²³ BEM, Leonardo Schmitt de; MARTINELLI, João Paulo Orsini. **Lições Fundamentais de Direito Penal: parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 488.

²⁴ REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 163.

²⁵ PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro: parte geral** (arts. 1º a 120) [livro eletrônico]. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 522.

²⁶ DOTTI, René Ariel. **Curso de Direito Penal: parte geral** [livro eletrônico]. 7ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020, RB-6.3

²⁷ REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 181.

a sua ação, sem se conectar com o resultado. Já no dolo eventual além de prever o resultado, o agente consente com o risco da sua conduta ocasionar o resultado danoso. Acerca desta temática, Francisco de Assis Toledo destaca que:

[...] no crime doloso, o resultado ilícito não só é desejado como também previsto e perseguido pelo agente (Mévio, querendo matar um desafeto, desfere-lhe um tiro e de fato o mata); no culposo, ao contrário, esse resultado, salvo nas hipóteses raras, acontece por azar, isto é, não está na previsão do agente (culpa inconsciente) ou, estando, não é por ele pretendido (culpa consciente).²⁸

Para Guilherme de Souza Nucci²⁹, a distinção entre a culpa consciente e o dolo eventual é teoricamente plausível, ainda que na prática seja muito complexa e difícil, visto que nas duas situações o agente tem a previsão do resultado que a sua conduta pode causar, sendo que na culpa consciente não admite o resultado como possível e no dolo eventual assume a possibilidade da concretização, sendo-lhe indiferente. Além disso, consoante asseveram Eugênio Raúl Zaffaroni e José Henrique Pierangeli³⁰:

O limite entre o dolo eventual e a culpa com representação é um terreno movediço, embora mais no campo processual do que no penal. Em nossa ciência, o limite é dado pela aceitação ou rejeição da possibilidade de produção do resultado, e, no campo processual, configura um problema de prova que, em caso de dúvida sobre a aceitação ou rejeição da possibilidade de produção do resultado, imporá ao tribunal a consideração da existência de culpa, em razão do benefício da dúvida: in dubio pro reo.

Ademais, de acordo com o Silva³¹, tanto no dolo eventual quanto na culpa consciente o agente prevê o resultado lesivo, todavia no dolo eventual o agente se conforma ou se resigna com o resultado, enquanto na culpa consciente o agente não aceita o resultado, embora o preveja e dê causa ao desfecho.

²⁸ TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 289.

²⁹ NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral: parte especial**. 3ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 229.

³⁰ ZAFFARONI, Eugênio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de Direito Penal Brasileiro parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020, RB-20.17.

³¹ SILVA, Ângelo Roberto Ilha da. **Curso de Direito Penal: parte geral**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2020, p. 263.

Desta maneira, podemos observar que a diferenciação entre a culpa consciente e o dolo eventual constitui uma das questões mais complexas no âmbito do Direito Penal, dado que tais conceitos apresentam uma linha tênue de distinção existindo, ainda, uma disparidade de penas considerável que cria um abismo entre ambos. Ademais, a classificação entre um ou outro instituto representa um problema ainda maior no campo processual, visto que os julgadores serão os responsáveis por realizar esta distinção complexa analisando as circunstâncias do caso, sendo que em ocorrências de dúvidas deverá ser considerada a existência de culpa.

2. HOMICÍDIO NO TRÂNSITO

2.1. HOMICÍDIO NO CÓDIGO PENAL BRASILEIRO

Consoante narra Cezar Roberto Bitencourt ³², a vida se destaca como o bem jurídico mais valioso dentre todos aqueles que o indivíduo é titular. A importância desse bem é demonstrada em nossa Carta Magna, pois o art. 5º disciplina que “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”³³ (Grifo nosso).

Deste modo é possível sustentar que a vida representa um dos maiores bens jurídicos protegidos pela nossa Constituição Federal, razão pela qual necessita de uma proteção condizente com a sua relevância. Nesse sentido conforme esclarecem Leonardo de Bem e João Paulo Orsini Martinelli ³⁴, o legislador ordinário visando à proteção da vida estabeleceu o crime de homicídio simples ao estipular a norma matar alguém no art. 121 do Código Penal.

Segundo Luiz Regis Prado, o homicídio consiste na destruição da vida humana por outrem³⁵. Ademais, conforme asseveram Fabbrini e Mirabete ³⁶, no homicídio “Tutela-se com o dispositivo o mais importante bem jurídico, a vida humana, cuja proteção é um imperativo jurídico de ordem constitucional (art. 5º, *caput*, da CF)”.

O homicídio no Código Penal é previsto no art. 121 do capítulo I, que trata dos crimes contra a vida. No artigo supramencionado, são elencados os casos de diminuição de pena, homicídio qualificado, homicídio culposo e causas de aumento

³² Bitencourt, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal 2** - parte especial: crimes contra a pessoa [livro eletrônico]. 21 ed. São Paulo: Saraiva, 2021, p.28.

³³ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

³⁴ BEM, Leonardo Schmitt de; MARTINELLI, João Paulo Orsini. **Lições Fundamentais de Direito Penal**: parte geral [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 111.

³⁵ PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro**: parte especial (arts. 121 a 249 CP) [livro eletrônico]. 3.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p.10.

³⁶ FABBRINI, Renato N.; MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de Direito Penal**: parte especial arts. 121 a 234-B [livro eletrônico]. 36 ed. São Paulo: Atlas, 2021, p. 57.

de pena. A pena de reclusão do homicídio simples é de 6 (seis) a 20 (vinte) anos, enquanto na modalidade qualificada a pena de reclusão é de 12 (doze) a 30 (trinta) anos³⁷. No tocante ao homicídio simples, Luciano Anderson de Souza ³⁸destaca que:

O homicídio simples, tipo básico de homicídio, possui emblemático enunciado em termos de tipicidade penal, qual seja, “matar alguém”. Algo singelo, conciso, objetivo, taxativo e de enorme significado. O núcleo do tipo, consistente no verbo “matar”, expressa a ideia de fazer cessar a vida, enquanto o elemento objetivo do tipo “alguém” tem o sentido de ser humano diverso do próprio agente, razão pela qual a infração penal denota a aceção de eliminar a vida de outra pessoa.

Consoante esclarece Luiz Regis Prado³⁹, na hipótese de homicídio culposos há inobservância do dever objetivo de cuidado e como consequência dessa inobservância do cuidado devido, ocorre um resultado material não querido pelo autor, em que este sujeito ativo pode ser qualquer pessoa e o sujeito passivo pode ser qualquer ser humano com vida. No homicídio, o dolo se caracteriza como a vontade de concretizar o fato de matar alguém, sendo o dolo eventual configurado quando se assume o risco da produção do resultado ⁴⁰.

Em face do exposto, pode-se concluir que o crime de homicídio decorre da necessidade de proteger um dos bens jurídicos mais importantes – a vida. Ademais, o crime de homicídio pode decorrer tanto de uma conduta dolosa, quanto de uma conduta culposa. No dolo direto, almeja-se o resultado morte, enquanto no dolo eventual se assume o risco da concretização do resultado morte. Por outro lado, na culpa a morte, sem que seja desejada pelo autor, origina-se a partir da quebra do dever de cuidado.

³⁷ BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal.

³⁸SOUZA, Luciano Anderson de. **Direito Penal**: vol 2: parte especial arts. 121 a 154-A do CP [livro eletrônico]. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019, RB-2.5.

³⁹ PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro**. Vol. II [livro eletrônico]. 6ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018.

⁴⁰ JESUS, Damásio de; ESTEFAM, André. **Direito Penal 2** - parte especial - crimes contra a pessoa a crimes contra o patrimônio (arts. 121 a 183) [livro eletrônico]. 6ª ed. São Paulo: Saraiva, 2020, p. 68.

2.2. HOMICÍDIO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, trouxe grandes inovações para a normatização do trânsito no Brasil. No código supramencionado, dentre outras especificações, são dispostas normas gerais de circulação e conduta, penalidades e medidas administrativas, assim como crimes de trânsito.

O art. 291 do CTB, capítulo XIX, seção I, estabelece que aos crimes cometidos na direção de veículo automotor sejam aplicadas, de forma subsidiária, as normas gerais do Código Penal, do Código de Processo Penal, e da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, quando esta for aplicável⁴¹.

Em se tratando de crimes de trânsito, a conceituação clara de veículo automotor é essencial, porquanto a maioria dos tipos penais do Código de Trânsito exige que o agente esteja conduzindo um desses veículos⁴². Como exemplo de tal afirmação, podemos citar o art. 303 “Praticar lesão corporal culposa na direção de **veículo automotor**” (grifo nosso) e o art. 306 “Conduzir **veículo automotor** com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência” (grifo nosso), ambos do CTB⁴³. Para fins de efeitos do Código de Trânsito Brasileiro, o Anexo I, que trata dos conceitos e definições, caracterizou como sendo:

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).⁴⁴

Assim sendo, podemos notar a importância da correta definição de veículo automotor para fins de aplicação dos dispositivos do CTB, dado que os legisladores

⁴¹ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro.

⁴² GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Legislação penal especial: crimes hediondos – drogas – terrorismo – tortura – armas de fogo – contravenções penais – crimes de trânsito** [livro eletrônico]. 15. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p. 202-203.

⁴³ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Arts. 303 e 306.

⁴⁴ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Anexo I.

se dedicaram a conceitua-lo no Anexo I do código supramencionado, visando a impossibilitar quaisquer dúvidas quanto à caracterização de veículo automotor. Em seguimento, passemos à análise do crime de homicídio no Código de Trânsito Brasileiro, disciplinado no art. 302 do CTB, que dispõe:

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

§ 2º revogado

§ 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.⁴⁵

Das informações acima apresentadas, inicialmente, podemos observar que o legislador se preocupou em preceituar apenas a forma culposa do homicídio de trânsito no CTB, razão pelo qual quando se tratar de uma morte dolosa na direção de veículo automotor, esta será regido pelos dispositivos do Código Penal referentes ao homicídio. O crime tipificado no Código de trânsito poderá ter a sua pena de detenção de 2 (dois) a 4 (quatro) anos acrescida de 1/3 à metade, se cometidas as infrações previstas nos incisos do § 1º. Ademais, consoante o disciplinado § 2º, do art. supracitado, a pena será de reclusão de 5 (cinco) a 8 (oito) anos, quando for cometido por condutor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine a dependência.

Ao longo dos anos, o Código de Trânsito passou por inúmeras transformações, entre as mais recentes podemos citar as provenientes da Lei nº 17.071/2020 que, dentre outras modificações, incluiu o art. 312-B que estabelece que “Aos crimes previstos no § 3º do art. 302 e no § 2º do art. 303 deste Código não se

⁴⁵ BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. art. 302.

aplica o disposto no inciso I do *caput* do art. 44 do Decreto-Lei nº 2.848 ⁴⁶, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal)⁴⁷.

Isto significa que, com o advento da lei aludida, não é mais aplicável a substituição por penas restritivas de direitos quando o infrator, sob a influência de álcool ou substâncias psicoativas, praticar os crimes de homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302, CTB) e lesão corporal culposa na direção de veículo automotor (art. 303, CTB).

No tocante ao homicídio culposo, Leonardo de Bem e João Paulo Orsini Martinelli elucidam que a carência de cuidado constitui requisito do crime culposo, razão pela qual se afasta o caráter criminoso de um resultado lesivo quando ele decorre de uma conduta cautelosa do agente, nesse sentido:

Apenas para citar um exemplo, se e um motorista conduz seu automóvel na velocidade permitida para a rodovia e, repentinamente, um pedestre aparece na sua frente, pois preferiu a estrada à passarela, não responderá criminalmente pelo inevitável atropelamento. O motorista, nesse caso, foi cuidadoso e a responsabilidade pelo resultado é do próprio atropelado. ⁴⁸

Conforme assevera Marcellus Polastri Lima⁴⁹, o homicídio culposo no trânsito merece atenção pois se trata de uma atividade que exige atenção especial do motorista, e este deve redobrar a atenção, pois a sua ação culposa poderá gerar um dano maior. Ainda consoante Lima, em função do princípio da confiança todo condutor ou pedestre espera que o outro no trânsito se comporte de maneira regular, observando as regras do CTB.

⁴⁶ “Art. 44. As penas restritivas de direitos são autônomas e substituem as privativas de liberdade, quando: I – aplicada pena privativa de liberdade não superior a quatro anos e o crime não for cometido com violência ou grave ameaça à pessoa ou, qualquer que seja a pena aplicada, se o crime for culposo;” BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código penal.

⁴⁷ 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: 25 de mar. de 2021.

⁴⁸ BEM, Leonardo Schmitt de; MARTINELLI, João Paulo Orsini. **Lições fundamentais de direito penal: parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 488.

⁴⁹ LIMA, Marcellus Polastri. **Crimes de Trânsito: aspectos penais e processuais** [livro eletrônico]. 2.ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 107.

2.3. CONFLITO APARENTE DE NORMAS

Conforme visto anteriormente, o ato de matar alguém de maneira culposa pode ser enquadrado, com base em uma análise preliminar e superficial, em dois dispositivos distintos, art. 121, § 3º, do Código Penal e art. 302 no Código de Trânsito Brasileiro, visto que ambos tratam do homicídio culposo. Segundo Guilherme de Souza Nucci,⁵⁰ quando ao mesmo fato parecem ser aplicáveis mais de uma norma, ocorre um conflito aparente de normas, também conhecido como concurso aparente de normas.

De acordo com Luiz Regis Prado⁵¹, o concurso aparente de leis penais acontece quando várias leis são aparentemente aplicáveis ao mesmo fato, porém apenas uma tem a incidência concreta. Ainda conforme Prado, em tais situações não há um real concurso ou conflito, mas apenas uma aparência de concurso. E, conforme esclarece Miguel Reale Júnior⁵², existem alguns critérios que são utilizados para a resolução desse concurso, dentre eles está o critério da especialidade.

2.3.1. APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DA ESPECIALIDADE

O art. 12 do Código Penal estabelece que “As regras gerais deste Código aplicam-se aos fatos incriminados por lei especial, se esta não dispuser de modo diverso”⁵³. Com o dispositivo supracitado, podemos observar que o disposto no Código Penal, de um modo geral, se aplica aos fatos dispostos em lei especial,

⁵⁰ NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral: parte especial**. 3ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 149.

⁵¹ PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro: parte geral e parte especial** [livro eletrônico]. 18. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 91.

⁵² REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 207.

⁵³ BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código penal.

todavia, quando estas dispuserem de modo distinto, estas regras gerais não serão aplicadas.

Mas o que seria uma lei especial? Conforme esclarece Ângelo Roberto Ilha da Silva⁵⁴, “Considera-se lei especial aquela que contenha todos os elementos da lei geral e mais algum elemento dito especializante”. Ainda, conforme Prado⁵⁵, a lei especial agrega à regra geral elementos complementares que representam um fundamento de punibilidade específico.

Dessa maneira, podemos constatar que, se tratando de homicídios culposos cometidos na direção de veículo automotor, o art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro se trata de uma norma especial em relação ao homicídio culposo do Código Penal, art. 121, § 3º. Nesse sentido, Marcellus Polastri de Lima explica que:

Destarte, praticada uma ação imprudente, negligente e imperita, que causa a morte de ser humano, em tese, temos tipificada a conduta do art. 121, § 3º, do Código Penal, mas se tal ação se deu na condução de veículo automotor no trânsito, a figura típica especial é a do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro⁵⁶.

Além disso, segundo esclarece Souza⁵⁷, uma significativa parcela dos homicídios culposos ocorre em decorrência do tráfego de automóveis, sendo que nestas hipóteses conforme o princípio da especialidade a aplicação do art. 121, § 3º do Código Penal é afastada, sendo empregado o disposto no art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro.

Portanto, desta maneira, alcançamos a conclusão que o dispositivo do Código Penal, em relação ao homicídio culposo, é afastado dos casos de mortes decorrentes de culpa de condutor de veículo automotor. E este afastamento se deve

⁵⁴ SILVA, Ângelo Roberto Ilha da. **Curso de Direito Penal**: parte geral. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2020, p. 173.

⁵⁵ PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro**: parte geral e parte especial [livro eletrônico]. 18. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 92.

⁵⁶ LIMA, Marcellus Polastri. **Crimes de Trânsito**: aspectos penais e processuais [livro eletrônico]. 2ªed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 107.

⁵⁷ SOUZA, Luciano Anderson de. **Direito Penal**: vol 2: parte especial arts. 121 a 154-A do CP. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019, RB-2.16.

em razão da norma prevista no art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro possuir elemento especializante, tipificando uma norma especial em contraste ao disposto no Código Penal, motivo pela qual em ocorrências de óbitos no trânsito derivadas de culpa, deve ser aplicado o disposto no Código de Trânsito Brasileiro e não o previsto no Código Penal.

3. A CARACTERIZAÇÃO DA CULPA CONSCIENTE E DO DOLO EVENTUAL EM HOMICÍDIOS NO TRÂNSITO

Estabelecidos e delineados os aspectos essenciais e fundamentais para a compreensão do tema proposto, com a apresentação dos institutos do dolo eventual e da culpa consciente, bem como dos demais tópicos primordiais para a elucidação a que este trabalho se propõe, cumpre agora apresentar como a jurisprudência tem decidido a respeito deste tema tão complexo no universo jurídico. Visto que, como saliente Nucci⁵⁸, a solução para a caracterização do dolo eventual e da culpa consciente não possui uma solução simples, ficando a resposta dependente do caso concreto e das circunstâncias do fato, dado que é inviável se obter a resposta para a questão com base em prova sólida do que se passava na mente do agente.

Assim sendo, objetivando a resposta do problema central, primeiramente, será trabalhada a caracterização da culpa consciente, com a apresentação do que diz a jurisprudência, com algumas recapitulações dos conceitos fundamentais para reforçar a noção da culpa consciente, assim como de outros pontos mencionados.

Na sequência, o estudo tratará acerca da caracterização do dolo eventual nos homicídios no trânsito e, de igual modo, a jurisprudência servirá de base para a compreensão de como esta definição ocorre e quais os argumentos utilizados pelos julgadores. Ao final, será exposto um panorama a respeito dos óbitos no trânsito no Brasil, porquanto restam intimamente ligados com a jurisprudência e, por reflexo, com o tema deste presente trabalho.

⁵⁸ NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral: parte especial**. 3ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 223.

3.1. CARACTERIZAÇÃO DA CULPA CONSCIENTE

Para José Adriano Marrey Neto⁵⁹, a maioria dos crimes de trânsito são culposos. José Barcelos de Souza⁶⁰ afirma que:

"O que costuma ocorrer, efetivamente, em delitos de trânsito, não é um imaginado dolo eventual, mas uma culpa consciente, grau mais elevado da culpa, muito próxima do dolo, que, entretanto, não chega a configurar-se".

Todavia, não podemos declarar que há uma unanimidade neste sentido, visto que como afirma Luiz Regis Prado,⁶¹ o dilema da delimitação entre o dolo eventual e a culpa consciente ocupa o universo penalista há muito tempo, sem chegar a um consenso, abarcando inúmeras posições distintas, todas passíveis de críticas.

Consoante Nucci⁶², muitos são os que ainda acreditam que nos crimes de trânsito a culpa consciente prevalece, porquanto o agente não acredita na possibilidade de que irá ocasionar um mal tão grave. Segundo Cássio Mattos Honorato⁶³, ocorre um crime culposo no trânsito quando o condutor do veículo, sem desejar ou assumir o risco de produzir o resultado, deixa de observar as devidas regras de circulação e de segurança, dando causa a um resultado juridicamente relevante.

Partindo do pressuposto de que a culpa consciente ocorre quando o agente prevê o resultado e acredita que ele é possível, mas confia que poderá evitá-lo⁶⁴, a caracterização do homicídio culposo no trânsito, com a aplicação do disposto no art. 302 do CTB, acontecerá na ocasião em que, na condução de um veículo automotor, o agente prever a possibilidade do resultado morte, mas acreditar que este

⁵⁹ MARREY NETO, José Adriano. Delitos do Trânsito. **Revista dos Tribunais**, vol. 679/1992, p. 308-319, maio, 1992.

⁶⁰ SOUZA, José Barcelos de. **Dolo Eventual em Crimes de Trânsito**. Boletim IBCCrim, n° 73, dez. 1998. p. 11. Disponível em: <<http://arquivo.ibccrim.org.br/site/boletim/pdfs/Boletim73.pdf>>. Acesso em: 19 mar. de 2021

⁶¹ PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro: parte geral** (arts. 1° a 120) [livro eletrônico]. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 543.

⁶² NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral: parte especial**. 3ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 223.

⁶³ HONORATO, Cássio Mattos. Crimes de Trânsito: Análise Críptica da Doutrina e da Jurisprudência. **Revista dos Tribunais**, vol. 859/2007, p. 457-484, maio, 2007.

⁶⁴ TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 302.

não sucederá. Além disso, conforme Heleno Fragoso, citado por Polastri, o homicídio culposo ocorre quando:

“atuando o agente, causa a morte de alguém, por ter omitido a cautela, a atenção ou a diligência ordinária, ou especial, a que estava obrigado, em face das circunstâncias, sendo-lhe exigível na situação concreta em que se encontrava um comportamento atento e cauteloso”.⁶⁵

Fernando Capez⁶⁶ esclarece que o homicídio culposo sempre decorrerá de uma quebra do dever de cuidado, mediante uma conduta imprudente, negligente ou imperita. Ainda, conforme exemplifica Capez, no trânsito a imprudência pode ser caracterizada pela realização de ultrapassagem em local proibido, velocidade excessiva, direção na contramão e etc., enquanto a negligência é definida como a ausência de precaução, como no caso da falta de manutenção de freios ou de outros mecanismos de segurança no automóvel, ao passo que a imperícia é delineada como a carência de aptidão para a prática de determinada atividade, sendo reconhecida pela jurisprudência, atualmente, quando o motorista perde o controle do automóvel e provoca o acidente. Nesse sentido, cumpre destacar o que esclarece Gonçalves⁶⁷:

... a caracterização da culpa nos delitos de trânsito provém, em regra, 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 culposo.

Deste modo, conclui-se que os crimes de trânsito culposos, de um modo geral, decorrem de infrações de trânsito, mas não se restringem a estas

⁶⁵ FRAGOSO, Heleno Cláudio. 1981, p. 62, apud LIMA, Marcellus Polastri. **Crimes de Trânsito: aspectos penais e processuais** [livro eletrônico]. 2ªed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 107.

⁶⁶ CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal** volume 4: legislação penal especial [livro eletrônico]. 15ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2020, p. 404-405.

⁶⁷ GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Legislação Penal Especial: crimes hediondos – drogas – terrorismo – tortura – armas de fogo– contravenções penais – crimes de trânsito** [livro eletrônico]. 15. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p.213.

possibilidades, dado que é factível a prática de um crime de trânsito na modalidade culposa sem que ocorra uma infração administrativa. A jurisprudência tem admitido, dentre outras possibilidades, a caracterização do homicídio culposo na direção de veículo automotor em hipóteses de velocidade inadequada para o local, ingresso na rodovia sem as devidas cautelas, derrapagem em pista escorregadia, ofuscamento da visão por farol de outro veículo ou pela luz solar e etc.⁶⁸. Como exemplo de tal afirmação podemos citar o Apelação criminal Apelação Criminal nº 70083789883, da Quinta Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul - TJRS, Relator Ivan Leomar Bruxel, julgado em 17 de novembro de 2020, com a seguinte ementa:

APELAÇÃO. LEI 9.503/97. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. **CTB. ART. 302. HOMICÍDIO CULPOSO. EXISTÊNCIA DO FATO E AUTORIA.** Induidosa a existência do fato, o resultado morte e o nexos de causalidade. Certa também a autoria, pois era o réu quem conduzia o veículo. **CULPA. IMPRUDÊNCIA.** Agir culposo do denunciado evidenciado, pois trafegando em **velocidade incompatível com a segurança**, vindo a colidir contra duas motocicletas, causando a morte de um dos motociclistas. PENA PRIVATIVA DE LIBERDADE. Pena mantida no mínimo legal. SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR. Fixada em dois meses. PENA DE MULTA. Fixada no mínimo legal. REGIME DE CUMPRIMENTO DA PENA. Aberto, diante da quantidade de pena aplicada. PENAS SUBSTITUTIVAS. Viável a substituição, deferida na sentença, por uma restritiva de direitos. APELO DEFENSIVO IMPROVIDO. UNÂNIME. (Apelação Criminal, Nº 70083789883, Quinta Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Ivan Leomar Bruxel, Julgado em: 17-11-2020).⁶⁹ (Grifo nosso).

O julgado supramencionado exemplifica claramente a hipótese de homicídio culposo no trânsito decorrente da quebra do dever de cuidado, mediante uma conduta imprudente, pois o agente ao conduzir o veículo em velocidade incompatível com a via acabou ocasionando um acidente fatal, não deixando qualquer dúvida quanto ao nexos entre a conduta do agente e o resultado morte.

Nesse sentido, consoante esclarece Luciano Anderson de Souza⁷⁰, a imprudência é a conduta sem precaução ou afoita, como nos casos em que o motorista conduz veículo automotor em excesso de velocidade e acaba atropelando

⁶⁸ CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal** volume 4: legislação penal especial [livro eletrônico]. 15ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2020, p. 412.

⁷⁰ TJRS. Apelação Criminal, Nº 70083789883, Quinta Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Ivan Leomar Bruxel, Julgado em: 17-11-2020

⁷⁰ SOUZA, Luciano Anderson de. **Direito Penal**: vol 1: parte geral [livro eletrônico]. 2ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021,.RB-14.9.

um pedestre. O julgado supramencionado é bastante similar ao caso exemplificativo de imprudência, sendo que ao invés de atropelar um transeunte o agente colidiu com duas motocicletas ao dirigir em velocidade incompatível com a segurança.

Além disso, consoante o exposto anteriormente, o homicídio culposo no trânsito também pode ocorrer em razão de negligência, como nos casos de falta de manutenção de freios ou de outros mecanismos de segurança no automóvel, assim como por imperícia. A negligência pode ser compreendida como um ato omissivo, que implica um deixar de fazer algo que tem como consequência um resultado lesivo, em razão do desleixo ou da displicência⁷¹.

Há inúmeros casos de óbitos no trânsito que são decorrentes da imprudência, ocasionados em sua maioria, pelo excesso de velocidade, mas isto não significa a inocorrência das demais modalidades de culpa, como a negligência. Segundo Aníbal Bruno, citado por Miguel Reale Júnior, a negligência é a falta da observância dos deveres exigidos pelas circunstâncias⁷². Nesse sentido, segue a ementa da Apelação Criminal nº 0004228-33.2018.8.24.0005, de Balneário Camboriú, Estado de Santa Catarina, em que a ocorrência tratou do caso de um homicídio no trânsito decorrente de negligência, caracterizada pela carência da observância dos deveres necessários, conforme ementa:

APELAÇÃO CRIMINAL. HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR (ART. 302, CAPUT, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - LEI N. 9.503/97). RECURSO DEFENSIVO. PRETENDIDA A ABSOLVIÇÃO POR AUSÊNCIA DE PROVAS. INSUBSISTÊNCIA. MATERIALIDADE E AUTORIA DEVIDAMENTE COMPROVADAS. CONDUTORA QUE PERDE O CONTROLE DO VEÍCULO, COLIDE EM POSTE E PROVOCA O ÓBITO DA CARONEIRA QUE NÃO FAZIA USO DO CINTO DE SEGURANÇA. NEGLIGÊNCIA CARACTERIZADA. ALEGAÇÃO DE CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA QUE RETIROU O EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA. OBRIGAÇÃO QUE INCUMBE AO CONDUTOR DO VEÍCULO. EXEGESE DO ARTIGO 65 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. ADEMAIS, INEXISTÊNCIA DE COMPENSAÇÃO DE

⁷¹ BEM, Leonardo Schmitt de; MARTINELLI, João Paulo Orsini. **Lições Fundamentais de Direito Penal: parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 505.

⁷² BRUNO, Aníbal, 1959, p. 88 apud REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 176.

CULPAS NA ESFERA PENAL. SENTENÇA MANTIDA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. 1. O crime culposo é aquele resultante da inobservância de um cuidado necessário, manifestada na conduta produtora de um resultado objetivamente previsível, através de imprudência, negligência ou imperícia (art. 18, inciso II, do Código Penal). 2. **A condutora do veículo que não exige o uso do cinto de segurança pela caroneira, vindo a perder o controle do veículo, dando causa ao sinistro que provocou a morte daquela, comete, de fato, o delito tipificado no art. 302, caput, do Código de Trânsito Brasileiro.** (TJSC, Apelação Criminal n. 0004228-33.2018.8.24.0005, de Balneário Camboriú, rel. Paulo Roberto Sartorato, Primeira Câmara Criminal, j. 13-02-2020). (Grifo nosso).

No caso aludido, a vítima fatal foi a passageira que não fazia uso do cinto de segurança no momento da colisão do automóvel com um poste em via pública. Sendo que, em razão da não utilização do equipamento de segurança mencionado, a carona foi projetada contra o vidro dianteiro, resultando em graves lesões que acabaram por ocasionar a sua morte.

Durante a decisão do referido caso, os julgadores entenderam que a condutora agiu de modo negligente ao aceitar transportar alguém sem exigir a utilização permanente do cinto de segurança, visto que o Código de Trânsito Brasileiro estabelece em seu art. 65 que “É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.”⁷³.

Assim sendo, o Tribunal entendeu que a acusada deu causa, involuntariamente, por meio de conduta negligente, a morte da carona, tipificando o disposto no art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro. Diante do exposto, podemos constatar que o entendimento do Tribunal seguiu o disposto na doutrina concernente a modalidade da negligência, pois como afirma Prado⁷⁴ a negligência se verifica com “a inércia do agente que, podendo agir para não causar ou evitar o resultado lesivo, não o faz por preguiça, desleixo, desatenção ou displicência”. Deste modo, com base nas circunstâncias do caso concreto, fica claro que na situação a condutora poderia

⁷³ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Código de Trânsito Brasileiro. art. 65.

⁷⁴ PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro: parte geral e parte especial** [livro eletrônico]. 18. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 170.

ter agido e evitado o resultado danoso, caso não permanecesse inerte e tivesse solicitado à passageira que fizesse a utilização do equipamento obrigatório de segurança.

Um dos pontos que mais desperta inquietação na sociedade em relação aos crimes de trânsito é a responsabilização por homicídio de condutor de veículo automotor embriagado, uma vez que a ingestão de bebidas alcóolicas aliada a direção representa um grande risco para a segurança viária. Para o senso comum, quando um indivíduo dirige sob a influência de álcool, ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ele automaticamente assume a possibilidade pelo resultado. Todavia, como veremos, apenas a junção da embriaguez com o volante não é capaz de caracterizar o dolo eventual, sendo necessários mais elementos atrelados ao caso concreto, juntamente com a embriaguez, para que a culpa consciente seja afastada e o dolo eventual definido. Neste sentido, cabe destacar o que esclarece Miguel Reale Júnior⁷⁵:

Apesar de a embriaguez causar a perda do controle dos próprios atos, pode-se vislumbrar, como anota HUNGRIA, pelas circunstâncias do fato, se o fato se enquadra como doloso ou culposo, e, presumida a imputabilidade, o agente responderá por crime doloso ou culposo. Assim um homicídio praticado em estado de embriaguez ao volante, na generalidade dos casos, será homicídio culposo, enquanto atirar no desafeto em meio a uma discussão será, na generalidade das hipóteses, homicídio doloso.

Conforme elucida Gonçalves⁷⁶, no tocante ao homicídio cometido por pessoa embriagada, a Lei 11.275 de 2006 acrescentou a causa de aumento de pena para os casos de condutor sob a influência de álcool ou substância tóxica de efeitos similares no inciso V, § 1º, art. 302 do CTB, entretanto tal inciso foi revogado pela Lei nº 11.705 de 2008, porquanto tal dispositivo dificultava a tipificação do enquadramento do autor do delito na modalidade dolosa.

Ademais, conforme o referido autor, a legislação referente ao tema passou por mais algumas modificações com inclusões e revogações de dispositivos, sendo que com a Lei nº 13.546 de 2017, houve a inclusão do § 3º, em que foi criada a figura

⁷⁵ REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 160.

⁷⁶ GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Legislação Penal Especial: crimes hediondos – drogas – terrorismo – tortura – armas de fogo – contravenções penais – crimes de trânsito** [livro eletrônico]. 15. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p.217-218.

do crime de homicídio culposo qualificado pela condução de agente sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. O respectivo dispositivo do CTB prevê pena de reclusão de 5 (cinco) a 8 (oito) anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor ⁷⁷.

No julgamento do Agravo em Recurso Especial nº 1.502.960, julgado pelo Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça – STJ, os Ministros manifestaram que a jurisprudência daquela corte adotava a posição de que em crimes de homicídio ou de lesões corporais cometidos na direção de veículo automotor, somente a embriaguez, aliada à alta velocidade, não era suficiente para a inferência de que o agente agiu com dolo eventual ⁷⁸.

Assim sendo, podemos observar que, de um modo geral, os casos envolvendo motoristas alcoolizados não são de imediato caracterizados como dolo eventual, como pressupõe o senso comum, dado que em sua maioria os fatos envolvendo apenas condutores embriagados são classificados como culposos. Porém, como a classificação entre culpa consciente e dolo eventual depende das circunstâncias concretas do caso, não se pode falar que as ocorrências sempre serão tratadas como culposas, porquanto, dependendo do que o contexto evidenciar, quanto ao elemento subjetivo do condutor no momento do fato, o dolo eventual poderá restar configurado.

Explanadas as hipóteses de caracterização da culpa em homicídios no trânsito, com o emprego do disposto no art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, cumpre salientar que existem alguns casos que mesmo quando ocorridos em vias públicas não são passíveis da incidência do disposto na referida norma. Nas circunstâncias atuais, não se tem reconhecido o crime culposo do CTB na hipótese de culpa exclusiva da vítima (travessia em rodovia de alta velocidade de madrugada, surgimento repentino da calçada ou por trás de outros carros e etc.) ⁷⁹.

⁷⁷ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. art. 302, § 3º.

⁷⁸ STJ. **AgRg no AREsp 1502960/SE**, Rel. Ministro ROGERIO SCHIETTI CRUZ, SEXTA TURMA, julgado em 04/02/2020, DJe 12/02/2020. Disponível em: <https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201901418341&dt_publicacao=12/02/2020>. Acesso em: 05 fev. 2021

⁷⁹ CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal** volume 4: legislação penal especial [livro eletrônico]. 15ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2020, p. 412.

E tal compreensão se deve ao fato de que na hipótese de um motorista estar conduzindo o veículo de maneira adequada e adotando todos os cuidados devidos e por imprudência de um pedestre ocorrer um acidente, este não será responsabilizado de acordo com o estipulado no Código de Trânsito Brasileiro, mas sim de acordo com a legislação comum, porquanto a aplicação do CTB exige que o agente a ser responsabilizado esteja na condução de veículo automotor⁸⁰. Em síntese, embora o fato tenha ocorrido no trânsito, se a imprudência foi do pedestre, este deve ser responsabilizado criminalmente pelo disposto no Código Penal, pois não estava na direção de veículo automotor⁸¹.

Em face do exposto, logramos constatar como ocorre a caracterização do homicídio culposo no trânsito e, por consequência, observar o quão fundamentais são as circunstâncias do fato para a determinação da dinâmica do evento, para a especificação da modalidade de culpa correspondente e da tipificação legal, assim como para a fundamentação da decisão judicial como um todo.

Ademais, conforme apresentado anteriormente, as circunstâncias do caso concreto são os elementos responsáveis pelo devido enquadramento legal, pois como afirma Miguel Reale Júnior⁸², “A adequação típica é a congruência de uma ação concreta a um tipo de injusto. Essa ação concreta é descrita pelo tipo de forma paradigmática, de modo a revelar o valor que se tutela”.

Deste modo, para a subsunção de um fato a uma norma legal é necessário levar em consideração todas as circunstâncias e elementos do caso concreto, visto que é esta análise que irá assinalar a correta adequação do fato ao dispositivo correspondente, quer seja na caracterização da culpa consciente, quer seja na caracterização do dolo eventual.

⁸⁰ CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal** volume 4: legislação penal especial [livro eletrônico]. 15ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2020, p. 403

⁸¹ GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Legislação Penal Especial: crimes hediondos – drogas – terrorismo – tortura – armas de fogo – contravenções penais – crimes de trânsito** [livro eletrônico]. 15. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p.212

⁸² REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 106.

Nesse sentido, conforme exemplificam Eugenio Raúl Zaffaroni e José Henrique Pierangeli⁸³, se o motorista que conduz um veículo automotor em velocidade excessiva, por uma rua trilhada por crianças que saem da escola, representar a possibilidade danosa, mas confiar que poderá evitar o resultado lesivo em razão dos freios potentes do automóvel, assim como da sua perícia ao volante, o fato caracterizará a culpa consciente, no entanto, se este mesmo motorista representar a possibilidade do resultado danoso e aceitar a sua ocorrência o caso não será mais de culpa consciente, e sim de dolo eventual.

3.2. CARACTERIZAÇÃO DO DOLO EVENTUAL

Em sua maioria, os delitos de trânsito são culposos sendo possível, em certas circunstâncias, o reconhecimento do dolo eventual⁸⁴. Cabendo, deste modo, aos julgadores analisar se as condições do caso concreto demonstram que o agente assumiu o risco de produzir o resultado ou foi indiferente a este, caracterizando o dolo eventual.

Como asseveram Pacelli e Callegari⁸⁵, o dolo eventual deverá ser afirmado quando o agente prever o resultado e continua a agir, assentindo com o risco de que sua conduta conduza à realização do tipo legal. Ademais, o dolo eventual é a prática da conduta daquele que diz a si mesmo “não me importo”, assim como “se acontecer azar”, podendo ser constatado o dolo eventual na conduta de um motorista que participa competição automobilística de velocidade em uma cidade superpovoada, sob o risco de ocasionar resultado lesivo de homicídio, lesões e danos.⁸⁶

Deste modo, para se verificar como ocorre a constatação do dolo eventual na prática, se faz necessário analisar como a jurisprudência tem decidido a respeito

⁸³ ZAFFARONI, Eugênio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de Direito Penal Brasileiro parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020, RB-21.11.

⁸⁴ MARREY NETO, José Adriano. Delitos do Trânsito. **Revista dos Tribunais**, vol. 679/1992, p. 308-319, maio, 1992.

⁸⁵ PACELLI, Eugênio; CALLEGARI, André. **Manual de Direito Penal: parte geral** [livro eletrônico]. 6ªed. São Paulo: Atlas, 2020, p. 258.

⁸⁶ ZAFFARONI, Eugênio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de Direito Penal Brasileiro parte geral** [livro eletrônico]. 4ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020, RB-20.17

do tema. No Agravo em Recurso Especial nº 1.502.960, julgado pelo Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça – STJ, foi tratado acerca da caracterização do dolo eventual em homicídio causado por condutor de veículo automotor, com a seguinte ementa:

AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. **HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DOLO EVENTUAL.** INCIDÊNCIA DA SÚMULA N. 283 DO STF. DECISÃO MANTIDA POR SEUS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. AGRAVO REGIMENTAL NÃO PROVIDO. 1. O Tribunal estadual entendeu pela manutenção da pronúncia por homicídio doloso não somente porque o acusado dirigia sob efeito de álcool e em alta velocidade mas, além disso, com os faróis apagados e na contramão. Tal fundamento não é irrelevante e é suficiente, por si só, para manter as conclusões do acórdão recorrido. 2. É certo que a jurisprudência desta Corte Superior entende que, nos crimes de homicídio ou de lesões corporais cometidos na direção de veículo automotor, somente a embriaguez, aliada à alta velocidade, não é suficiente à dedução de que o agente agiu com dolo eventual. Entretanto, **a existência de outros elementos, como in casu o fato de os faróis estarem apagados e o réu estar dirigindo na contramão, autoriza a conclusão, pelo Juízo singular, na fase de pronúncia, de que o acusado pode ter agido com dolo eventual**, e cabe ao Conselho de Sentença decidir se acolhe a tese da acusação ou a da defesa (de que o pronunciado cometeu delito culposo). 3. Era imprescindível, pois, que a defesa refutasse tal motivação, que amparou a improcedência do pleito de desclassificação do homicídio doloso para culposo, motivo pelo qual não há como afastar a incidência da Súmula n. 283 do STF ou conceder habeas corpus de ofício. 4. Agravo regimental não provido. (AgRg no AREsp 1502960/SE, Rel. Ministro ROGERIO SCHIETTI CRUZ, SEXTA TURMA, julgado em 04/02/2020, DJe 12/02/2020). (Grifo nosso).

Em sede de julgamento do caso transcrito, os Ministros compreenderam ser adequada a caracterização do dolo eventual, porquanto restaram suficientes os elementos do caso concreto para induzir à dedução de que o agente agiu com dolo eventual. Os julgadores enfatizaram, ainda, que no entendimento daquela Corte Superior, a simples conjugação da embriaguez com o excesso de velocidade não é passível da caracterização do dolo eventual.

No entanto, no caso em tela, além da embriaguez e do excesso de velocidade, restou comprovado que o motorista dirigia na contramão da via e com os faróis apagados, o que possibilitou a indução à afirmação do dolo eventual no episódio que resultou em uma vítima fatal.

Nesse sentido, cumpre destacar que há o dolo eventual quando o agente sabe que pode matar se agir, mas se arrisca a causar o resultado morte⁸⁷. Diante das

⁸⁷ FABBRINI, Renato N.; MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de Direito Penal**: parte especial arts. 121 a 234-B [livro eletrônico]. 36 ed. São Paulo: Atlas, 2021, p. 57

circunstâncias narradas é impossível dizer que o condutor não tinha ciência que poderia matar alguém ao dirigir embriagado, com os faróis apagados e na contramão. Além disso, ao continuar praticando tal conduta perigosa, tendo conhecimento da possibilidade de ocasionar o resultado lesivo, o condutor assumiu o risco da concretização do resultado morte.

Ademais, cumpre destacar que durante a investigação do dolo eventual, o papel do juiz não é buscar embasamento na mente do autor, mas sim apreciar as circunstâncias do fato concreto, dado que nenhum réu ira confessar a possibilidade do resultado, bem como o seu consentimento⁸⁸. Assim sendo, podemos observar que é o conjunto das circunstâncias do caso existente que irá indicar ao julgador qual o elemento subjetivo do agente no momento do fato, dado que não é possível contar com o que se passava exatamente na mente do agente.

Nas palavras de Nucci⁸⁹, “É inviável buscar solver o problema com a prova concreta do que se passou na mente do agente, algo utópico na maior parte dos delitos ocorridos no trânsito.”. Assim sendo, como não há como o julgador buscar no íntimo do indivíduo, o elemento subjetivo é aferido por meio da ponderação dos componentes da situação do caso concreto.

Além disso, durante a sessão do Agravo em Recurso Especial nº 1.502.960, foi enfatizada a importância do substrato probatório para a verificação do elemento subjetivo, pois conforme citado no fundamento da decisão judicial, para Nélson Hungria não é possível pesquisar o ânimo de matar do agente consultando o seu foro íntimo, motivo pelo qual ele deve ser inferido a partir dos elementos e das circunstâncias do fato externo, sendo o fim do agente traduzido, de regra, pelo seu ato.

Desta forma, resta mais uma vez demonstrado que o elemento subjetivo do agente não é consultado no íntimo do indivíduo, mas sim extraído por meio de um

⁸⁸ JESUS, Damásio de, ESTEFAM, André. Direito Penal - parte geral [livro eletrônico]. São Paulo: Saraiva, 2020, p. 320.

⁸⁹ NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral: parte especial**. 3ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 223.

processo de análise minucioso das circunstâncias envolvidas no caso concreto. Ademais, conforme explica Damásio de Jesus⁹⁰:

Não se exige fórmula psíquica ostensiva, como se o sujeito pensasse “consinto”, “conformo-me com a produção do resultado”. Nenhuma justiça conseguiria condenar alguém por dolo eventual se exigisse confissão cabal de que o sujeito psíquica e claramente consentiu na produção do evento; que, em determinado momento anterior à ação, deteve-se para meditar cuidadosamente sobre suas opções de comportamento, aderindo ao resultado. Jamais foi visto no banco dos réus alguém que confessasse ao juiz: “no momento da conduta eu pensei que a vítima poderia morrer, mas, mesmo assim, continuei a agir”.

No tocante aos motoristas sob a influência de álcool, conforme exposto anteriormente, em sua maioria, os casos são configurados como culposos. Consoante assevera Victor Eduardo Rios Gonçalves⁹¹, a caracterização do dolo eventual em casos de motoristas embriagados ocorre em casos extremos, em que a conduta é nitidamente inaceitável, como em circunstâncias em que um motorista embriagado, com nível muito elevado de álcool no sangue, conduz o veículo em pista simples, invadindo a pista contrária e ocasionando a morte de outra pessoa.

Nesse sentido, releva salientar que a jurisprudência apresenta inúmeros precedentes no sentido que, por si sós, a embriaguez do motorista e/ou a velocidade excessiva não são circunstâncias suficientes para a caracterização do dolo eventual.⁹²

Conforme explicitado anteriormente, em que pese a linha tênue entre os institutos da culpa consciente e do dolo eventual, a disparidade de penas é um elemento que cria um abismo entre ambos. Nesse sentido afirma José Barcelos de Souza, “a despeito da proximidade da culpa consciente com o dolo eventual, há enorme disparidade de penas”⁹³.

⁹⁰ JESUS, Damásio de, ESTEFAM, André. Direito Penal - parte geral [livro eletrônico]. São Paulo: Saraiva, 2020, p. 320.

⁹¹ GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Legislação Penal Especial: crimes hediondos – drogas – terrorismo – tortura – armas de fogo– contravenções penais – crimes de trânsito** [livro eletrônico]. 15. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p.227

⁹² DOTTI, René Ariel. **Curso de Direito Penal: parte geral** [livro eletrônico]. 2ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018.

⁹³ SOUZA, José Barcelos de. **Dolo Eventual em Crimes de Trânsito**. Boletim IBCCrim, nº 73, dez. 1998. p. 11. Disponível em: <<http://arquivo.ibccrim.org.br/site/boletim/pdfs/Boletim73.pdf>>. Acesso em: 19 mar. de 2021

Na culpa consciente, a norma aplicada é a do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, cuja pena é de detenção de 2 (dois) a 4 (quatro) anos ou de reclusão de 5 (cinco) a 8 (oito) anos, se cometido por agente sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência⁹⁴. Já na hipótese de caracterização o dolo eventual, a regra aplicada é a do art. 121 do Código Penal, em que o agente fica sujeito a uma pena de 6 (seis) a 20 (vinte) anos⁹⁵.

Em razão do exposto, não são raros os casos em que, na tentativa de se afastar de penas mais gravosas, os acusados buscam a desclassificação do crime previsto no Código Penal no art. 121 para o crime do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, bastando uma simples busca na jurisprudência para constatar que há um número expressivo de julgados nesse sentido, como o caso do *Habeas Corpus* 155.182, São Paulo, de Relatoria do Ministro Marco Aurélio, julgado em 23/04/2019:

Ementa: HABEAS CORPUS. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DOLO EVENTUAL. PRETENDIDA DESCLASSIFICAÇÃO. EXAME DO ELEMENTO VOLITIVO. INVIABILIDADE. 1. Os autos evidenciam, neste juízo sumário, que a imputação atribuída ao agravante não resultou da aplicação aleatória do dolo eventual. **Indicou-se, com efeito, as circunstâncias especiais do caso, notadamente a embriaguez, a altíssima velocidade e o local em que estava trafegando o paciente, a indicar a anormalidade da ação, do que deflui a aparente desconsideração, falta de respeito ou indiferença para com o resultado lesivo. 2. O quadro de circunstâncias descrito não permite identificar qualquer vício apto a justificar, neste momento e nesta estreita via processual, a desclassificação da figura incriminadora. Caberá ao Tribunal do Júri auferir a existência do elemento subjetivo do tipo (dolo ou culpa), pois diretamente ligado ao contexto fático da prática delituosa. 3. Habeas corpus indeferido. (grifo nosso).**

Nos autos do *Habeas Corpus* supramencionado, os Ministros do Supremo Tribunal Federal - STF compreenderam que as circunstâncias especiais do caso como a embriaguez, a alta velocidade, bem como o local em que o paciente trafegava demonstravam a indiferença do agente para com o resultado lesivo. Razão pela qual ao trafegar em um bairro residencial, em velocidade quatro vezes acima do permitido, estando embriagado, o réu, por meio das suas condutas adotadas, sinalizou pela aparente desconsideração ou indiferença para com resultado do evento criminoso,

⁹⁴ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Código de Trânsito Brasileiro

⁹⁵ BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940.** Código penal

caracterizando o dolo eventual e não a culpa consciente como pretendida para a desclassificação, visto que como explica Miguel Reale Júnior⁹⁶:

Ao examinar o coeficiente psíquico no comportamento culposo, registrei que não há o liame entre o agente e o resultado, mas apenas entre o agente e sua ação. Sucede, todavia, que, na culpa consciente, tem o agente conhecimento de que o resultado pode ocorrer, no que não dá seu assentimento próprio do dolo eventual.

Deste modo, inegável a caracterização do dolo eventual no caso concreto, porquanto presente os requisitos necessários para a caracterização do dolo eventual no homicídio narrado e não para a definição da culpa dado que, ao trafegar em condições manifestamente contrárias à segurança viária, o acusado demonstrou uma indiferença para com o resultado lesivo e não uma rejeição, como é fundamental para a configuração da culpa consciente. Além disso, as circunstâncias do caso concreto demonstraram a ausência de confiança acerca da chance de se evitar o resultado, sendo que esta representa um dos requisitos necessários apontados por Luiz Regis Prado⁹⁷ para a configuração do dolo eventual.

Assim sendo, imperioso referir que o que caracterizará se estamos diante de um caso de homicídio por dolo eventual ou por culpa consciente será a análise das circunstâncias concretas do evento, pois estas revelarão qual o elemento subjetivo presente na mente do agente no momento do fato⁹⁸. No *Habeas Corpus* 91159 fica evidente que nesse dilema, entre um instituto e o outro, a resposta para a questão não é extraída da mente do agente, mas sim das circunstâncias do caso concreto, conforme ementa:

DIREITO PENAL E PROCESSUAL PENAL. HABEAS CORPUS. CRIME DE COMPETÊNCIA DO TRIBUNAL DO JÚRI. "RACHA" AUTOMOBILÍSTICO. HOMICÍDIO DOLOSO. DOLO EVENTUAL. NOVA VALORAÇÃO DE ELEMENTOS FÁTICO-JURÍDICOS, E NÃO REAPRECIÇÃO DE

⁹⁶ REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 181

⁹⁷ PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro: parte geral** (arts. 1º a 120) [livro eletrônico]. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 543 -545

⁹⁸ NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral: parte especial**. 3ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 229

MATERIAL PROBATÓRIO. DENEGAÇÃO. [...]. 3. O dolo eventual compreende a hipótese em que o sujeito não quer diretamente a realização do tipo penal, mas a aceita como possível ou provável (assume o risco da produção do resultado, na redação do art. 18, I, in fine, do CP). 4. Das várias teorias que buscam justificar o dolo eventual, sobressai a teoria do consentimento (ou da assunção), consoante a qual o dolo exige que o agente consinta em causar o resultado, além de considerá-lo como possível. 5. **A questão central diz respeito à distinção entre dolo eventual e culpa consciente que, como se sabe, apresentam aspecto comum: a previsão do resultado ilícito.** No caso concreto, a narração contida na denúncia dá conta de que o paciente e o co-réu conduziam seus respectivos veículos, realizando aquilo que coloquialmente se denominou "pega" ou "racha", em alta velocidade, em plena rodovia, atingindo um terceiro veículo (onde estavam as vítimas). 6. **Para configuração do dolo eventual não é necessário o consentimento explícito do agente, nem sua consciência reflexiva em relação às circunstâncias do evento. Faz-se imprescindível que o dolo eventual se extraia das circunstâncias do evento, e não da mente do autor, eis que não se exige uma declaração expressa do agente.** [...] 8. Habeas corpus denegado. (STF: 91159 MG, Relator: ELLEN GRACIE, Data de Julgamento: 02/09/2008, Segunda Turma, Data de Publicação: DJe-202 DIVULG 23-10-2008 PUBLIC 24-10-2008 EMENT VOL-02338-02 PP-00281). (Grifo nosso).

Logo, fica manifesto que para a caracterização do dolo eventual não é necessária uma declaração expressa do agente, dado que a sua configuração é verificada por intermédio das circunstâncias concretas do fato. E, como esclarece Marcello Gallo,⁹⁹ citado por Reale, é por meio de um processo lógico de análise dos elementos constituintes do fato que se pode aferir a subjetividade do agente.

Os acidentes no trânsito, mais do que apenas uma questão de responsabilização jurídica dos agentes, representam uma problemática com forte impacto na coletividade, porquanto, além das inúmeras vidas perdidas, os reflexos se estendem além do trânsito em si, gerando repercussões na saúde, economia, segurança e etc.. Durante a análise da jurisprudência foi possível perceber que na maioria das decisões, em que o dolo eventual restava caracterizado, era quase

⁹⁹ GALLO, Marcello. 2000, p. 751, apud REALE JUNIOR, Miguel. **Fundamentos de Direito Penal** [livro eletrônico]. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 168.

impossível não haver uma menção ao número elevado de mortos como fundamento para a deliberação.

No julgamento do Habeas Corpus 124687¹⁰⁰, MS, de 2018, realizado pelo Supremo Tribunal Federal, em que o réu pedia a desclassificação do crime de dolo eventual para homicídio culposo, o Ministro Luís Roberto Barroso destacou que o trânsito provoca mais de 50.000 (cinquenta mil) mortes por ano no Brasil, representando um verdadeiro genocídio, asseverando, ainda, que a única forma de coibir esta quantidade maciça de mortes – maioria de jovens – por direção embriagada é tratando esses casos com a devida seriedade.

Ademais, Barroso destacou que a bebida no trânsito não deve ser *glamourizada*, pontuando que os motoristas precisam ter essa percepção. Cumpre salientar que o referido Habeas Corpus foi negado. Ainda, cabe destacar que conforme destaca Lima ¹⁰¹ é mundial a tendência de se punir mais gravemente os delitos culposos no trânsito. Além disso conforme assevera Nucci ¹⁰²:

Se, anos atrás, um racha, com vítimas fatais, terminava sendo punido como delito culposo (culpa consciente), hoje não se deixa de considerar o desprezo pela vida por parte do condutor do veículo, punindo-se como crime doloso (dolo eventual).

Assim sendo, pode-se observar a tendência que vem crescendo de punições mais rigorosas para os crimes de trânsito, visto que em tais casos o desprezo pela vida por parte dos condutores é levado em conta na hora do julgamento.

¹⁰⁰ STF. **HC 124687** / MS. Rel. Min. Marco Aurélio. divulg 26-06-2018, public 27-06-2018. Disponível em < <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur387407/false>> . Acesso em: 08 abr. 2021.

¹⁰¹ LIMA, Marcellus Polastri. **Crimes de Trânsito: aspectos penais e processuais** [livro eletrônico]. 2ªed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 112.

¹⁰² NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral: parte especial**. 3ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 229.

3.3. BRASIL E OS HOMICÍDIOS NO TRÂNSITO

Os homicídios no trânsito, além de uma questão jurídica, envolvendo a responsabilização dos condutores, bem como eventuais indenizações e ressarcimentos, são uma questão de grande relevância para a sociedade como um todo, pois os reflexos dos acidentes não se restringem ao trânsito, porquanto envolvem aspectos sociais, econômicos, éticos e morais. O fenômeno dos óbitos decorrentes de acidentes merece uma atenção especial das autoridades públicas, pois conforme estabelece o art.1º, § 2º do Código de Trânsito Brasileiro:

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito ¹⁰³.

No Brasil, são consideradas como as causas mais comuns de acidentes fatais o excesso de velocidade, direção sob o efeito de álcool e outras drogas, desrespeito à sinalização, impunidade quanto às infrações, direção sob o efeito de cansaço e sono, fora outras ¹⁰⁴. Os óbitos no trânsito representam uma parcela significativa do número total de mortes no Brasil, rotineiramente recebemos notícias sobre acidentes envolvendo veículos automotores que acabam por vitimar inúmeros brasileiros.

O Seguro DPVAT – Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres – representa uma proteção aos cidadãos em casos de acidentes de trânsito em todo território nacional. Conforme o relatório anual ¹⁰⁵ apresentado pela Seguradora Líder, responsável pela operação do seguro em casos de acidentes ocorridos até 31 de dezembro de 2020, foram destinadas mais de 310.000 indenizações às vítimas e beneficiários de acidentes de trânsito no Brasil, no período compreendido entre janeiro e dezembro de 2020. Deste total, 33.530 indenizações foram pagas aos parentes das

¹⁰³ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro.

¹⁰⁴ MINAYO, Maria Cecília de Souza. Morre Menos quem morre no trânsito?. **Scientific Electronic Library Online – SCIELO**. Disponível em: <<https://www.scielo.org/article/csc/2012.v17n9/2237-2238/pt/#ModalArticles>> Acesso em: 08 abr. 2021.

¹⁰⁵ LÍDER, Seguradora. **Relatório Anual 2020**. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf?#zoom=65%>>>. Acesso em: 07 abr. 2021. p.5.

vítimas que foram a óbito em consequência de acidentes de trânsito, 210.042 aos que ficaram com alguma sequela permanente devido ao acidente e 67.138 para reembolso por despesas médicas. Embora os números ainda sejam bastante expressivos, de acordo com o relatório anual supramencionado, de janeiro a dezembro de 2020 houve uma redução de 12% em relação ao ano de 2019.

Ainda de acordo com o relatório anual de 2020, a região nordeste liderou o ranking dos Estados mais indenizados, com 93.851 indenizações. Em relação ao tipo de veículo, as motocicletas ficaram com o primeiro lugar, representando 79% das indenizações, sendo seguidas pelos automóveis com 15,3%. No tocante às vítimas, cerca de 77% eram do sexo masculino, sendo mantido o mesmo comportamento dos anos anteriores, além disso, a faixa etária mais atingida foi a dos 25 aos 34 anos, representando 27% das indenizações pagas por intervalo de idades.

Outrossim, especificamente quanto aos óbitos no trânsito, o relatório apontou que as regiões sudeste e nordeste lideraram o ranking, com 33% e 31%, respectivamente, das indenizações pagas pelo DPVAT nos casos de acidentes com vítimas fatais, sendo que nestas duas regiões as motocicletas representaram 44% e 67%, nesta ordem, das ocorrências com óbito. Cumpre destacar, inclusive, que nos casos de acidentes fatais envolvendo motocicletas, 88% eram do sexo masculino.

Em decorrência do sinal de alerta levantado pelos óbitos no trânsito, em 2018 o Governo Federal lançou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)¹⁰⁶. Medida que foi instituída por intermédio da Lei nº 13.614/2018 que, além de criar o PNATRANS e estabeleceu que as metas serão fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, mediante propostas fundamentadas do Cetran¹⁰⁷, Contrandife¹⁰⁸ e da Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das respectivas circunscrições. A referida lei acrescentou, ainda, ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) o dispositivo 326-A que, dentre outras medidas, dispõe sobre regime de metas de redução de índices de mortes no trânsito¹⁰⁹.

¹⁰⁶ REGISTRO Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito. **GOVERNO FEDERAL**, 2020. Disponível em: < <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-denatran/noticias/registro-nacional-de-acidentes-e-estatisticas-de-transito>>. Acesso em: 27, jan. 2021.

¹⁰⁷ Conselho Estadual de Trânsito.

¹⁰⁸ Conselho de Trânsito do Distrito Federal.

¹⁰⁹ BRASIL. **Lei, nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**. Brasília, DF, jan. 2018. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm>. Acesso em: 27, jan. 2021

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito foi lançado na Semana Nacional do Trânsito de 2018 que, dentre outras ações, fez um alerta sobre o uso de celular no trânsito, visto que o manuseio de aparelhos telefônicos representa uma das maiores causas de acidentes. O PNATRANS, como o próprio nome diz, trata de metas de redução de óbitos no trânsito, sendo elaborado em conjunto pelos órgãos de trânsito, saúde, transporte e justiça, e desenvolvido por meio de atividades com a participação da sociedade para o cumprimento das metas, divulgação de balanço anual de fiscalização e a previsão de campanhas educativas de conscientização para a população¹¹⁰.

O PNATRANS estabeleceu que até 2028 as mortes sejam reduzidas à metade, no mínimo, do índice nacional de mortos por grupo de veículos e do índice nacional de mortos por grupo de habitantes apurados em 2018. Além disso, o CONTRAN, responsável pela fixação de metas, conforme a Resolução nº 740, de 12 de setembro de 2018¹¹¹ fixou uma tolerância de 0.5 percentual da meta apurada para cada ano avaliado, podendo as metas serem revisadas a cada ano a partir da obtenção dos dados estatísticos reais de mortalidade no trânsito coletados nos Estados e no Distrito Federal. Ademais, conforme a resolução supramencionada os CETRAN, o CONTRANDIFE e a PRF ficaram encarregados de encaminhar ao CONTRAN até 1º de agosto de cada ano, as ações, projetos ou programas, com os respectivos orçamentos, concernentes ao ano seguinte.

Em face do exposto, cumpre destacar que embora os números de mortes no trânsito tenham recuado, ainda há muito a ser feito para solucionar a questão visto que, mesmo com uma redução, os índices ainda são incrivelmente expressivos. Em que pese o direito ao trânsito seja um direito de todos e do dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, todos temos um poder e uma parcela de responsabilidade, sendo capazes de aperfeiçoar e reforçar a cultura da segurança no trânsito com a adoção de atitudes simples no cotidiano, que podem produzir efeitos consideravelmente positivos.

¹¹⁰ PNATRANS – União pela vida. **GOVERNO FEDERAL**, 2018. Disponível em: < <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/pnatrans-uniao-pela-vida>>. Acesso em: 09, abr. 2021.

¹¹¹ BRASIL. **Resolução nº 74, de 12 de setembro de 2018**. Brasília, DF, set. 2018. Disponível em: < https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/41419418/do1-2018-09-19-resolucao-n-740-de-12-de-setembro-de-2018-41419375>. Acesso em: 27, jan. 2021

CONCLUSÃO

Os acidentes de trânsito são responsáveis por uma parcela significativa das mortes todos os anos no Brasil. Os óbitos decorrentes de acidentes nas vias, além de impactar significativamente a vida das famílias diretamente afetadas, representam uma questão coletiva de grande relevância social. Os homicídios no trânsito ultrapassam a temática da segurança viária, gerando reflexos jurídicos, sociais e econômicos. Neste trabalho, o objetivo central foi verificar os aspectos penais, mais especificamente no tocante à caracterização da culpa consciente e do dolo eventual em homicídios no trânsito.

Para o estudo do assunto apresentado, foi realizada uma análise doutrinária e jurisprudencial acerca da temática proposta. De início concluiu-se, com base na pesquisa bibliográfica, que a conceituação da culpa consciente e do dolo eventual, bem como a distinção entre ambos, não é uma atividade simples. A discussão acerca desses dois institutos, perdura há muito no âmbito do Direito Penal sem chegar a um consenso. Sendo que essa controvérsia não se restringe aos crimes de trânsito, abarcando os crimes de um modo geral.

A delimitação entre a culpa consciente e o dolo eventual é complexa, visto que é tênue a linha de separação entre esses dois institutos. Buscando-se estabelecer quais são os conceitos do dolo eventual e da culpa consciente, pode-se observar que em ambos ocorre a previsão da possibilidade do resultado. Sendo que na culpa consciente o agente prevê o resultado, todavia acredita que ele não ocorrerá, porquanto confia que poderá evita-lo. Ao passo que no dolo eventual o agente também possui consciência do risco produzido pelo seu comportamento, contudo se conforma com a possibilidade do resultado lesivo, assumindo o risco da sua conduta se adequar ao tipo penal. Deste modo, enquanto na culpa consciente o agente prevê o resultado, mas não o aceita como factível, no dolo eventual o agente não só tem consciência do resultado danoso como o aceita como um dos resultados possíveis.

Durante a realização deste trabalho, verificou-se que uma das principais dificuldades quanto ao dolo eventual e a culpa consciente está centrada na averiguação do elemento subjetivo do agente, visto que não é possível uma extração

direta do que se passa no interior do indivíduo para a captação da sua posição subjetiva. Diante desse dilema, constatou-se que a verificação da posição subjetiva do agente não ocorre por meio de uma verificação direta, mas sim por intermédio de um processo lógico que analisa o conjunto de circunstâncias do caso concreto. Assim sendo, pode-se observar que a constatação da posição subjetiva do agente é captada por meio do que os fatos, as circunstâncias e resultados são capazes de indicar acerca do que se passava no interior do agente no momento do fato.

Em seguimento, foram analisados os dispostos do Código Penal e do Código de Trânsito Brasileiro relativos aos homicídios. Neste tópico, pode-se evidenciar a importância da vida como o bem jurídico mais valioso estando, inclusive, garantido em nossa Constituição Federal. Por conseguinte, foram apresentados os artigos do CP e do CTB relativos ao homicídio, sendo esclarecido, ainda, o conflito aparente de normas. Em relação ao homicídio culposo do CTB, restou demonstrado que este possui elemento especializante em relação ao homicídio culposo do CP, quando o fato trata de homicídio praticado na direção de veículo automotor, motivo pelo qual a incidência do previsto no Código Penal é afastada quando se trata de homicídios culposos no trânsito praticado por agentes na direção de veículos automotores, em razão do princípio da especialidade.

Conforme estabelecido inicialmente, o objetivo do presente trabalho de conclusão de curso foi analisar a caracterização da culpa consciente e do dolo eventual em homicídios no trânsito. Assim sendo, além de um estudo doutrinário a respeito da temática, foi realizada uma análise da jurisprudência.

No tocante a caracterização da culpa consciente em homicídios no trânsito, constatou-se que há uma corrente que defende que os crimes de trânsito em sua maioria são culposos. Um dos argumentos levantados em favor dessa tese é o de que nos delitos de trânsito ocorre um grau mais elevado de culpa, em que o dolo eventual não chega a configurar-se. Todavia, conforme esclarecido anteriormente, não se pode afirmar que há uma unanimidade neste sentido, visto que a delimitação entre a culpa consciente e o dolo eventual abarca inúmeras posições distintas em que nenhuma se encontra imune às críticas.

Uma das questões que mais gera debate na sociedade são os casos de homicídios ocasionados por motoristas embriagados, visto que a ingestão de bebidas alcoólicas aliada a direção representa um grande risco para a segurança viária e, para o senso comum, quando um indivíduo dirige sob a influência de álcool, ele automaticamente assume a possibilidade do resultado. Contudo, conforme exemplificado por meio da jurisprudência, constatou-se que o entendimento atual diz que a embriaguez, por si só, não tem capacidade de caracterizar o dolo eventual.

Todavia, cumpre destacar que não se pode afirmar que a culpa consciente restará caracterizada em todos os casos em que o motorista estiver embriagado. Porquanto verificou-se que, dependendo da análise das circunstâncias do caso concreto, se o contexto evidenciar que o agente assumiu o risco da produção do resultado danoso, ou mostrou-se indiferente quanto a este, o dolo eventual restará configurado. Além disso, apurou-se que nos crimes de trânsito a jurisprudência e a doutrina têm admitido a possibilidade da caracterização do dolo eventual quando das circunstâncias do fato forem extraídos os requisitos necessários para a configuração do aludido instituto, como em hipóteses em que além da embriaguez, o agente transitar em excesso de velocidade e na contramão da via.

Ademais, no tocante a responsabilização dos condutores por homicídios cometidos na direção de veículos automotores, constatou-se que são recorrentes os pedidos de desclassificação do crime previsto no Código Penal no art. 121 para o crime do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, porquanto durante análise da jurisprudência surgiram inúmeros julgados nesse sentido. E tal recorrência se deve ao fato de que, em muitas vezes, na tentativa de conseguir penas mais brandas a tese defensiva é pedir a desclassificação do dolo eventual para a culpa consciente, visto que há uma diferença considerável de pena entre os dois institutos.

Além disso, constatou-se que o número de mortes no trânsito é um dos fatores relevantes levados em conta no momento da fundamentação judicial. Ademais, baseado na análise da doutrina e da jurisprudência foi possível verificar que a maioria dos casos de acidentes fatais no trânsito são decorrentes do excesso de velocidade e da direção sob o efeito de álcool.

Deste modo, conclui-se, com base no entendimento majoritário da doutrina e da jurisprudência, que a caracterização da culpa consciente ou do dolo eventual em homicídios no trânsito ocorre por meio de um processo lógico de análise das circunstâncias concretas do evento, visto que estas são capazes de indicar o elemento subjetivo do agente no momento do fato. Ademais, durante a análise dos julgados, pode-se constatar a importância do substrato probatório para a verificação do elemento subjetivo, porquanto o fim do agente é demonstrado, de regra, pela sua conduta.

Por fim, cumpre destacar que no tocante à caracterização da culpa consciente e do dolo eventual em homicídios no trânsito não há uma resposta exata e unânime, pois como exposto ao longo deste trabalho o limite entre a culpa consciente e o dolo eventual é uma questão complexa, dado que é tênue a linha de separação entre esses dois institutos, e não há um consenso acerca dessa temática.

REFERÊNCIAS

BEM, Leonardo Schmitt de; MARTINELLI, João Paulo Orsini. **Lições Fundamentais de Direito Penal**: parte geral. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

Bitencourt, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal 2** - parte especial: crimes contra a pessoa. 21 ed. São Paulo: Saraiva, 2021.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal.

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: 25, mar. de 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro.

BRASIL. **Lei, nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**. Brasília, DF, jan. 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm>. Acesso em: 27, jan. 2021.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal** volume 4: legislação penal especial. 15ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2020.

DOTTI, René Ariel. **Curso de Direito Penal: parte geral**. 2ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018.

DOTTI, René Ariel. **Curso de Direito Penal: parte geral**. 7ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020.

FABBRINI, Renato N.; MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de Direito Penal**: parte especial arts. 121 a 234-B. 36 ed. São Paulo: Atlas, 2021.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Legislação Penal Especial**: crimes hediondos – drogas – terrorismo – tortura – armas de fogo– contravenções penais – crimes de trânsito. 15. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

HC 155182, Relator: MARCO AURÉLIO, Redator do Acórdão: Alexandre de Moraes, Primeira Turma, julgado em 23/04/2019, DJe-169, 02-08-2019, publicado 05-08-2019. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15340722086&ext=.pdf>>. Acesso em: 09 de fev. de 2021.

HONORATO, Cássio Mattos. Crimes de Trânsito: análise crítica da doutrina e da jurisprudência. **Revista dos Tribunais**, vol. 859/2007, p. 457-484, maio, 2007.

JESUS, Damásio de; ESTEFAM, André. **Direito Penal** - parte geral. São Paulo: Saraiva, 2020.p. 319.

LÍDER, Seguradora. **Relatório Anual 2020**. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf?#zoom=65%>>>. Acesso em: 07 abr. 2021.

MARREY NETO, José Adriano. Delitos do Trânsito. **Revista dos Tribunais**, vol. 679/1992, p. 308-319, maio, 1992.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Morre menos quem morre no trânsito?. **Scientific Electronic Library Online – SCIELO**. Disponível em: <<https://www.scielo.org/article/csc/2012.v17n9/2237-2238/pt/#ModalArticles>> Acesso em: 08 abr. 2021.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**: parte geral: parte especial. 3ªed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais.

PACELLI, Eugênio; CALLEGARI, André. **Manual de Direito Penal: parte geral**. 6ªed. São Paulo: Atlas, 2020.

PNATRANS – União pela vida. **GOVERNO FEDERAL**, 2018. Disponível em: < <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/pnatrans-uniao-pela-vida>>. Acesso em: 09, abr. 2021.

PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro**. Vol. II. 6ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018.

PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro**: parte geral e parte especial. 18. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro**: parte especial (arts. 121 a 249 CP). 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

PRADO, Luiz Regis. **Tratado de Direito Penal Brasileiro**: parte geral (arts. 1º a 120). 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

REALE JR., Miguel. **Fundamentos de Direito Penal**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

REGISTRO Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito. **GOVERNO FEDERAL**, 2020. Disponível em: < <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-denatran/noticias/registro-nacional-de-acidentes-e-estatisticas-de-transito>>. Acesso em: 27, jan. 2021.

SILVA, Ângelo Roberto Ilha da. **Curso de Direito Penal**: parte geral. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2020.

SOUZA, José Barcelos de. **Dolo Eventual em Crimes de Trânsito**. Boletim IBCCrim, nº 73, dez. 1998. Disponível em:

<<http://arquivo.ibccrim.org.br/site/boletim/pdfs/Boletim73.pdf>>. Acesso em: 19 mar. de 2021.

SOUZA, Luciano Anderson de. **Direito Penal**: vol 1: parte geral. 2ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021.

SOUZA, Luciano Anderson de. **Direito Penal**: vol 2: parte especial arts. 121 a 154-A do CP. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019.

STF. **HC 124687 / MS**. Rel. Min. Marco Aurélio. divulg 26-06-2018, public 27-06-2018. Disponível em <<https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur387407/false>> . Acesso em: 08 abr. 2021.

STF. **HC 91159 MG**, Relator: ELLEN GRACIE, Data de Julgamento: 02/09/2008, Segunda Turma, Data de Publicação: Disponível em: <<https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur87528/false>>. Acesso em 07 abr. 2021.

STJ. **AgRg no AREsp 1502960/SE**, Rel. Ministro Rogério Schietti Cruz, Sexta Turma, julgado em 04/02/2020, DJe 12/02/2020. Disponível em: <https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201901418341&dt_publicacao=12/02/2020>. Acesso em: 05 fev. 2021.

TJRS. **Apelação Criminal, Nº 70083789883**, Quinta Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Ivan Leomar Bruxel, julgado em: 17-11-2020. Disponível em: <https://www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php?nome_comarca=Tribunal%20de%20Justi%C3%A7a%20do%20RS&versao=&versao_fonetica=1&tipo=1&id_comarca=700&num_processo_mask=&num_processo=70083789883&codEmenta=7706337&temIntTeor=true>. Acesso em: 04 fev. 2021.

TJSC, **Apelação Criminal n. 0004228-33.2018.8.24.0005**, de Balneário Camboriú, Rel. Paulo Roberto Sartorato, Primeira Câmara Criminal, j. 13-02-2020. Disponível em: <<http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/html.do?q=homic%EDdio%20culposo%20tr%>

E2nsito%20&only_ementa=&frase=neglig%EAncia&id=AABAg7AAHAANKoTAAQ&categoria=acordao_5>. Acesso em: 05 abr. 2021.

TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994.

ZAFFARONI, Eugênio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de Direito Penal Brasileiro parte geral**. 4ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020.