



**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
PROJETO DE TRABALHO DE CURSO I**

ACIDENTE DE TRÂNSITO: DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE

ORIENTANDO – YAN BATISTA DE MENDONÇA E SOUSA
ORIENTADOR - PROF. DR. JOSÉ QUERINO TAVARES NETO

GOIÂNIA-GO

2022

YAN BATISTA DE MENDONÇA E SOUSA

ACIDENTES DE TRÂNSITO: DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE

Monografia apresentado à disciplina Trabalho de Curso I, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).

Prof. Orientador – JOSÉ QUERINO TAVARES NETO

GOIÂNIA-GO

2022

RESUMO

O presente trabalho buscou demonstrar que trata-se de monografia jurídica com o escopo de abordar a conduta do agente nos crimes de trânsito e a possibilidade de desclassificação de crime culposo para doloso, por dolo eventual, nos homicídios e lesões corporais de natureza grave resultantes de prática criminosa na direção de veículo automotor. O objetivo geral é Analisar de que forma a compreensão das práticas criminosas na direção de veículo automotor auxilia a desclassificação de crime culposo para doloso nos homicídios como forma de buscar um melhor entendimento dos fundamentos a serem expostos, com a finalidade de buscar a utilidade da conscientização dos motoristas de praticar um trânsito mais seguro e humanizado. O presente trabalho trata-se de um estudo de revisão bibliográfica de método dedutivo. O estudo será realizado através de uma revisão de literatura e em meios eletrônicos e periódicos e artigos científicos com análise de diversos autores que versam sobre o tema. Dessa forma, o estudo a ser realizado é uma oportunidade de adquirir conhecimentos sobre tal assunto, buscando alcançar os objetivos pretendidos e a seguir relacionados.

PALAVRAS-CHAVE: conduta humana; dolo eventual; culpa consciente; crimes de trânsito; desclassificação do tipo penal.

ABSTRACT

Public policies are developed and practiced by the State for the conflict of social difficulties, especially those related to health. Given the characteristics that present themselves on the current conjuncture, it is noticed that there is a discrepancy between the group of social difficulties and the competence of the State to confront them. Public policies have become an element of debate among several groups, being controlled in some situations by them. The present work deals with a bibliographic review of the deductive method. The study will be carried out through a literature review and in electronic and periodical media and scientific articles with analysis of several authors that deal with the subject. In this way, the study to be carried out is an opportunity to acquire knowledge about this subject, seeking to achieve the intended and related objectives.

Key words: SUS, public policies, health.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	6
1– LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	9
1.1 Escorço histórico sobre a legislação de trânsito	9
1.2 O “novo” Código de Trânsito	11
1.3 Crimes de trânsito	13
2 ESPÉCIE DE DOLO E CULPA	19
2.1 Dolo genérico ou dolo específico	19
2.2 Espécies de dolo	20
2.3 Conceito de culpa	21
2.4 Crimes culposos	24
3 DOLO	30
3.1 Dolo eventual versus culpa consciente	30
3.2 Defensores da culpa	31
3.3 Defensores do Dolo Eventual	34
CONCLUSÃO	36
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	38

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem por objeto analisar a dificuldade para a desclassificação de crime culposo para doloso nos homicídios resultantes de prática criminosa na direção de veículo automotor que se estabelece entre agentes que cometem crimes de trânsito e suas vítimas, e essa pesquisa se justifica através da compreensão das práticas criminosas na direção de veículo automotor em contribuição para o seu público-alvo, ou seja, a sociedade. A necessidade da conscientização dos motoristas de praticarem um trânsito mais humano.

Conceituação de crime e suas várias teorias, para que se tenha uma base sólida ao avaliar as especificidades das condutas no trânsito.

Analisar doutrinas sobre as concepções, tipos, teorias e espécies de dolo, conceituando e relacionando às condutas culposas, objetivando traçar seus pontos principais de divergência quando analisados intimamente na conduta do agente.

A seleção do tema tem como justificativa o altíssimo dígito de acidentes de trânsito com vítimas fatais, uma vez que a classificação errônea quanto ao elemento subjetivo do tipo penal (dolo ou culpa), pode representar grande diferença para o réu, dado à linha tênue que afasta ambos os institutos. Sob ponto de vista geral, tem-se em vista mostrar que o acidente de trânsito ocorrido, em sua grande maioria, tem características psicológicas e sociológicas envolvidas.

Sob o ponto de vista particular, é um tanto delicado entender a ocasião onde estes são ocorridos, mostrando, que em resumo, trata-se de inconseqüências dos motoristas, que embora não almejando o fim morte, admitem o risco de produzi-lo, contudo apenas isso não é satisfatório para caracterizá-lo como doloso.

Ainda é possível incluir que a doutrina criminal mais abalizada situa as mortes em crimes de trânsito no campo da culpa consciente, salvo, quando ficar provado que o indivíduo ingeriu álcool ou composto análogo com finalidade de praticar crime, o que, porém, é muito difícil de provar no caso concreto.

Em virtude de tudo isso, em princípio, surgem as seguintes dúvidas a serem solucionadas no transcorrer da pesquisa: De que forma a compreensão

das práticas criminosas na direção de veículo automotor auxilia a desclassificação de crime culposo para doloso nos homicídios? Dentre os Direitos Fundamentais, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, o Direito ao trânsito seguro está inserido dentro desses direitos fundamentais?

O Artigo 2º do Código de Trânsito Brasileiro destaca que o trânsito seguro é um direito coletivo, constituindo o objetivo central do Sistema Nacional de Trânsito. Os recursos necessários para que o cidadão seja garantido o usufruto desse Direito são providos de maneira uniforme e adequadamente na atual legislação de trânsito?

Para tanto, poder-se-ia supor, em relação a dificuldade para a desclassificação de crime culposo para doloso nos homicídios pode ser resolvido com a compreensão das práticas criminosas na direção de veículo automotor, se justifica pelo fato da grande incidência desses acontecimentos e a dificuldade de se diferenciar, no caso concreto, quando o agente agiu com culpa e quando agiu com dolo. Para a efetividade da lei é imprescindível compreender a conduta do agente de que modo as questões de Gênero moldam as relações e influenciam nas decisões jurídicas.

A necessidade de uma Lei específica em casos que a vítima de violência no trânsito não consegue obter um tratamento adequado, adquirindo sequelas irreversíveis, existe uma relação de desigualdade de Direitos entre o Agente e a vítima nos acidentes de trânsito.

Os Órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro

O estudo será realizado através de uma revisão de literatura e em meios eletrônicos e periódicos e artigos científicos com análise de diversos autores que versam sobre o tema, com intuito de aprofundamento dos conceitos que diversos autores publicaram sobre o tema.

Ter-se-á por objetivo principal analisar de que forma a compreensão das práticas criminosas na direção de veículo automotor auxilia a desclassificação

de crime culposos para dolosos nos homicídios como forma de buscar um melhor entendimento dos fundamentos a serem expostos, com a finalidade de buscar a utilidade da conscientização dos motoristas de praticar um trânsito mais seguro e humanizado.

Como desdobramento deste, alia-se a pretensão de, primeiramente, no capítulo I, o esboço histórico sobre a legislação de trânsito, o novo código de trânsito e crimes de trânsito em seguida, no capítulo II dolo genérico ou dolo específico, espécies de dolo, conceito de culpa e crimes culposos e, por fim, no capítulo III dolo eventual versus culpa consciente, defensores da culpa e defensores do dolo eventual.

1- LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

O trânsito pode ser entendido como ação ou efeito de caminhar, marcha; movimentação, circulação, afluência de indivíduos e/ou veículos; tráfego. Dessa definição abrange-se o caráter dinâmico do fenômeno, o que requer organização e normas para a sua realização.

No Brasil, esse ordenamento é regularizado através do Código de Trânsito Brasileiro. A primeira versão desse apontamento foi estabelecida em 1941, sendo colocado em 1966 o Código Nacional de Trânsito.

Nesse capítulo será abordado a historicidade da legislação de trânsito, será descrito sobre a legislação trânsito e os crimes de trânsito.

1.1 Escorço histórico sobre a legislação de trânsito

No que tange às normas de trânsito a primeira foi o decreto 1733/1856 que dispunha sobre o contrato de concessão de transportes urbanos movidos a tração animal sobre trilhos férreos no Rio de Janeiro, para de maneira que em seu conteúdo autorização do Governo, na época imperial, para a edificação da linha ferro-carril ligando o centro à Gávea, no fim da atual Rua Marquês de São Vicente (ALMEIDA, 2009).

Passados alguns anos, o presidente Nilo Peçanha promulgou o Decreto nº 8.324 de 27 de outubro de 1910, que continha artifícios de regulação do serviço de transporte de pessoas e produtos, com emprego de veículos industriais, quando estes conectavam dois ou mais estados da União ou dentro do próprio estado da Federação (BRASIL, 1910)

No seu artigo 21 ficou comprovada a preocupação com a condução do veículo, definindo que os motorneiros diminuíssem a sua marcha ou parassem o movimento, todas as ocasiões em que o automóvel estivesse na iminência de gerar qualquer incidente (MENEZES, 2007).

O Decreto Legislativo nº 4.460 de 11 de janeiro de 1922 vedou a permanência de carros de boi nas rodovias onde automóveis circulavam; restringiu a carga máxima dos veículos; instigou a construção de mata-burros, sendo estas pequenas valas ou ponte de tábuas separadas para impedir a invasão de animais na pista; e adaptou outras soluções no intuito de impedir a

diminuição da velocidade dos automóveis e, assim, causar possíveis infortúnios (BRASIL, 1922).

De acordo com Bazani (2011, p.8):

A preocupação, com a circulação de veículos, presente em todo o mundo, foi firmado em Paris em 24 de abril de 1926 a Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, originando o Decreto nº 19.038 de 1929, sendo iniciada a colocação de placas de trânsito no país no ano seguinte.

O Decreto nº 5.141 de 05 de janeiro de 1927 criou o “Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federais” com objetivo de custear o crescimento do transporte rodoviário do Brasil por meio da exigência de um adicional no imposto de importação de automóveis, peças e combustíveis (BRASIL, 1927)

Anterior ao Decreto nº 19.038/29, houve o Decreto nº 18.323 de 24 de julho de 1928 que já se fundamentava em normas internacionais para a veiculação de veículos e sinalização. As forças públicas de segurança da União, estados ou municípios passaram a ser os verdadeiros agentes de fiscalização de trânsito, de acordo com a jurisdição da estrada (BRASIL, 1929).

Segundo Bazani (2011, p.8):

Ainda, esse decreto afirmava que todo veículo para transitar teria de pagar uma taxa a título de licença aos municípios, estipulando-se um sistema de sanções. Quem registrasse as infrações e informasse às autoridades receberia metade do valor da multa, como forma de incentivo ou cota de estímulo aos policiais para cumprirem esta função, até então, extra de força pública.

O primeiro Código de Trânsito no Brasil só foi aprovado em 1941, quase duas décadas após a implantação das indústrias automobilísticas no país, as quais proporcionaram um grande crescimento da frota de veículos em circulação, tornando imperiosa a revisão das leis em vigor, culminando na aprovação da Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966, instituidora do Código de Trânsito Brasileiro, regulamentada dois anos mais tarde (MENEZES, 2007).

De forma assustadora, entre as décadas de 1970 e 1980, o número de acidentes no trânsito aumentou causando a morte de muitas vidas, fazendo com que a sociedade clamasse por mais rigidez nas penas fixadas aos infratores das leis de trânsito (ALMEIDA, 2009)

Infelizmente, a Lei nº 5.108/66 não elencava nenhum crime de trânsito, e para que esses crimes fossem classificados, era normal que se recorresse ao Código Penal a fim de qualificar as infrações mais graves cometidos nesses casos, a exemplo do homicídio e da lesão corporal.

Foi nesse contexto e no objetivo de se proteger a da vida humana que se aprovou o “novo” Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 23 de setembro de 1997 (MENEZES, 2007).

Antes de acabar o ano de 2017, foi divulgada a Lei nº 13.546/17 no dia 19.12.2017, que mais uma vez transformou o CTB, com propósito de impor maior rigorismo nos comportamentos – que provocam grande repercussão social –, mormente no que diz respeito às hipóteses de “acidentes” provocados por motoristas em estado de embriaguez.

1.2 O “novo” Código de Trânsito

O “novo” Código de Trânsito Brasileiro-CTB, é a Lei nº 9.503 de 23 de sancionada no dia 23 de setembro de 1997 pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso. Trata-se de um documento legal que define as atribuições das autoridades de trânsito brasileiras e estabelece normas de conduta, infrações, crimes penalidades para os motoristas.

. Para isso, é aplicável a todos os brasileiros, ou seja, suas regras e sanções não incidirão tão somente sobre motorista, mas também aos usuários das vias, que são, da mesma maneira, possuidores de direitos e deveres.

Superadas as considerações iniciais, o Código de Trânsito Brasileiro é constituído de vinte capítulos, sendo que, dentre eles se destaca o “Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito”, no qual foram implantadas novas figuras penais de tipificação, os artigos 302 a 312, os referidos delitos de lesão corporal culposa e homicídio culposo resultante da condução de veículo automotor, anteriormente regidos pelo Código Penal.

Além disso, algumas mudanças também foram feitas pelo CTB, como, por exemplo, em casos de acidentes com vítimas provenientes de embriaguez ao volante ou por participação em competição veicular não autorizada.

Antes do novo código, eram somente contravenções penais e, agora, são considerados crimes de lesão corporal ou homicídio, variando conforme o caso concreto. O CTB, contudo, tem alguns pontos duvidosos quanto aos crimes de trânsito.

Nesse sentido, Julci de Almeida (2004, p. 961) esclarece:

[...] especialmente na parte penal, a aplicação do código deixa pequenos equívocos que darão azo a discussões jurídicas. Por exemplo, a lesão corporal culposa na direção de veículo é punida com exatamente o dobro da pena atribuída à lesão corporal dolosa (quando há intenção do agente de produzir dano), pois se o motorista atropelou alguém, sem querer e lhe provocou alguns ferimentos receberá uma punição de seis meses a dois anos de detenção, mais a suspensão da habilitação para dirigir. Como se vê, se esse mesmo motorista atropelar de propósito, com intenção de ferir, a pena cai para três meses a um ano de detenção.

Ressalta-se que a pena de lesão corporal culposa do CTB é maior do que a pena prevista no Código Penal para a lesão corporal dolosa.

Julci Almeida (2004, p. 964) aborda o tema:

Outro caso semelhante acontece com o crime de homicídio culposo no trânsito. Com a nova legislação, ele terá uma pena maior do que a dos demais homicídios culposos. No trânsito, a punição para o homicídio culposo será de dois a quatro anos de detenção. Os outros – com arma de setembro de 1997. A sua vigência iniciou-se a partir de 1998 e trouxe em seu conteúdo preceitos administrativos e penais com a intenção de amortizar o enorme volume de acidentes envolvendo veículos automotores.

Entrementes, extrai-se do parágrafo 1º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro a seguinte definição: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Igualmente, seus 341 artigos têm por intento prover instrumentos e condições em homenagem à circulação segura, eficiente, confortável de bens, por exemplo – receberão pena de um a três anos de detenção. Além disso, o novo código estabelece para todos os delitos a mesma pena mínima – seis meses – como se todos tivessem a mesma gravidade (BAZINI, 2008).

Tendo como baliza as afirmações acima, pode-se destacar que há incoerência quanto ao disposto no CTB, em relação aos demais aparelhos normativos do ordenamento legal brasileiro, mas, ainda assim, é incontroversa a inquietação dos legisladores na correção de quem, agindo inconsequentemente, produz perigo concreto aos andantes e demais condutores

e dessa maneira proporcionar a diminuição dos acidentes de trânsito e do enorme contingente de vítimas que, quando não mortas, podem permanecer com severas sequelas.

1.3 Crimes de trânsito

As infrações tidas como crimes de trânsito encontram-se propagados no CTB, a partir do art. 302 até o art. 312.

Dar-se-á ênfase aos Artigos, 302,303 e 306 por estar mais conexo ao tópico do trabalho. O crime descrito acima tem como objeto jurídico e sujeito passivo do delito igual ao do delito descrito no artigo 121 do Código Penal- CP, quais sejam: a vida humana e a pessoa nascida com vida, simultaneamente.

A respeito ao sujeito ativo, de outro vértice, é forçoso a execução de certa qualidade de fato ou disposição especial, isto é, para que o agente responda pelo crime do art. 302 do CTB faz-se imperativo encontrar-se na direção de veículo automotor.

Com relação ao elemento subjetivo do tipo, Fukassawa (1998, p. 116), observa ser a “culpa *strictu sensu*, informada pela imprudência, negligência ou imperícia (art. 18, II, do Código Penal), afastando-se, assim, a hipótese de o automotor ser utilizado como meio para a prática de crime doloso.”

Referido artigo, o 302, do CTB declara que comete crime aquele que: “praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor” já o Artigo 121 do Código Penal, declara que é crime: “matar alguém”.

A posição de Fukassawa (1998, p. 78) com relação ao mesmo assunto é de que essa diferenciação é ofensiva a princípios constitucionais, como se pode ver a seguir:

O legislador não fez conveniente descrição típica das condutas proibidas: fazê-lo com maior precisão possível em homenagem e para preservação do princípio da legalidade. Posto que o tipo penal deva descrever a conduta que se quer proibir, é ele formulado através de verbos (matar, ofender, subtrair, constringer, etc.) [...]. Ao invés de assim proceder, contrariando recomendações científicas, não utilizou os verbos identificadores dos núcleos típicos, “matar” alguém e “ofender” a integridade corporal, [...] como se encontra no art. 121 do mesmo diploma legal; mas arrevesadamente utilizou o verbo “praticar homicídio culposo (art. 302) na direção de veículo automotor, vale

dizer, verbo genérico que vulgarmente pode ser empregado para todos os atos da vida que significam exercício, atividade ou realização”.

Ainda em continuidade ao pensamento Fukassawa (1998): diz que há “mister que a lei defina o fato criminoso, ou melhor, enuncie com clareza os atributos essenciais da conduta humana de forma a torná-la inconfundível com outra, e lhe comine pena balizada dentro de limites não exagerados.”

O Código de Trânsito Brasileiro não forneceu a definição do delito homicídio culposo, logo se lança mão à subsidiariedade da legislação penal, para a obtenção de sua abrangência. Não se pode afirmar que haja uma reprodução fiel da forma criminosa do Código Penal alusiva ao fato objetivo e ao fato subjetivo, porque o crime do artigo 302 do CTB não é crime comum, mas sim próprio, pois, tão somente, o condutor do veículo automotor pode cometê-lo.

Mais um fato importante recai sobre as penas previstas para tais ações ilícitas. A nova lei chegou com rigor e dobrou a pena básica de detenção para homicídio culposo, pois no artigo 121, § 3º, do Código Penal é de um a três anos e no previsto no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, varia entre dois e quatro anos, fora sanções cominadas, podendo chegar a seis anos.

Os doutrinadores do Direito são divergentes quanto à constitucionalidade do dispositivo. Uns acreditam que fere a garantia da isonomia predita na Constituição Federal; outros defendem ser ela admissível na condição de política criminal emergencial para a diminuição de mortes no trânsito.

Sobre esta problemática, o jurista Rui Stoco (1997, p.9) leciona:

O que compete analisar é a maior ou menor gravidade da conduta erigida à categoria de crime e não nas circunstâncias em que este foi estudado ou os meios usados [...] nada explica que para a mesma figura penal a pena-base seja diversa. Tal agrava o princípio constitucional da isonomia, e o direito subjetivo do réu a um tratamento igualitário”.

Bittencourt (1998, p.14) sustenta, em divergência com Stoco, a constitucionalidade do mencionado dispositivo alertando ser "indiscutível que o desvalor da ação, hoje, tem um reconhecimento essencial, ao lado do desvalor do resultado, na integração do conteúdo da antijuridicidade”.

A modernamente, a “antijuridicidade do fato não se esgota na desaprovação do resultado, mas que ‘a forma de produção’ desse resultado, juridicamente desaprovado, também deve ser incluído no juízo de desvalor”.

Mesmo que a capitulação esteja incorreta e a pena prevista esteja em desconformidade com o homicídio culposo previsto no Código Penal, é certo que, quando ocorrer um homicídio no trânsito, este será regulado pelo Código de Trânsito Brasileiro, devido ao princípio da especificidade em seu artigo 303.

Neste artigo, assim como no Art. 302, o delito de lesão corporal culposa, passou a ter um tipo considerado na forma comum (art. 129, §6º, CP) e um novo tipo na forma qualificada sendo relacionado a quem esteja na direção de veículo automotor, com punição mais severa. (Art. 303, CTB). No Código Penal a pena de detenção varia de 2 meses a 1 ano, deste modo mais branda.

Aduz que com o aparecimento destas duas modalidades culposas qualificadas de homicídio e lesão corporal no CTB, constitui-se em uma derrota para aqueles que defendem a possibilidade da incidência do dolo eventual nos crimes de trânsito, pois perderam uma boa chance de verem sua teoria fundamentada em lei (BITTENCOURT, 1998).

De acordo com Andrade (2000), O CTB, embora tenha tratado com mais severidade os crimes de trânsito, fixando-lhes penas mais rigorosas, não reconheceu as figuras típicas de homicídio e lesão corporal culposos, praticados com dolo eventual

O CTB considerava a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos como agravante da pena de homicídio culposo na direção de veículo automotor aumentando-a de um terço a metade, nos termos do artigo 302, parágrafo único, inciso V.

A redação original deste artigo vinha a dispor: “conduzir veículo automotor, na via pública, sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”. Sendo alterada pela Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012, conhecida popularmente por “Lei Seca”, que deixou de exigir o “dano potencial a incolumidade de outrem” transformando-o em crime de perigo abstrato, fazendo com que a simples condução do veículo automotor sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa já caracteriza o ilícito (BRASIL, 2008).

Ademais, passou-se a requisitar a comprovação técnica de um limite mínimo de concentração de álcool no organismo do motorista.

O limite máximo permissível, deste Artigo para a alcoolemia, sem que se tenha a conduta criminosa é seis decigramas de substância etílica ou análoga por litro de sangue, se realizado o exame sanguíneo ou três décimos de miligrama por litro de ar ejetado dos pulmões quando da utilização do etilômetro (bafômetro), nos termos do artigo 2º do Decreto 6.488 de 20 de junho de 2008 (BRASIL, 2008). Quem for pego dirigindo acima de tais limites se sujeita tanto às penas do artigo 165 do CTB quanto à “detenção, de seis meses a três anos, multa e recolhimento da habilitação e retenção do veículo.” (MATA, 2010).

O Artigo 276 da Lei Seca relata que “qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código” (BRASIL, 2008).

Por seu turno, o artigo 165 do CTB dispõe, no anseio de punir, que o condutor, surpreendido conduzindo o veículo estando alcoolizado e enquadrado na dosimetria de concentração igual ou superior a 6 dg/L de álcool no sangue ou de 0,3mg/L de substância etílica por litro de ar expelido dos pulmões, medido por intermédio do bafômetro, será multado com multa de natureza administrativa no valor de R\$1.915,40 (um mil novecentos e quinze reais e quarenta centavos), podendo dobrar, em caso de reincidência no período de 12 meses, para R\$ 3.830,80 (três mil oitocentos e trinta reais e oitenta centavos), com recolhimento da habilitação e retenção do veículo.

Os sinais de embriaguez segundo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) são: sonolência, hálito com odor alcoólico, olhos vermelhos, agressividade, dispersividade, exaltação, fala alterada, dificuldade de equilíbrio, senso de localização (MATA, 2010).

Para o condutor na situação de flagrante, com os sintomas retro mencionados, haverá a necessidade de solicitação da realização do teste do “bafômetro”, seja pelo servidor público, agente de trânsito, policial militar ou policial rodoviário. Havendo renúncia pelo infrator à realização do teste, conduzi-lo-á ao

Departamento Médico Legal (DML) ou à repartição equivalente onde será colhida amostra sanguínea para exames laboratoriais ou será realizado exame

clínico pelo perito médico legal presente. Poder-se-á obter provas a partir de quaisquer sinais que indiquem, segundo o CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora; tais como: captura de imagem ou vídeo; uso de testemunhas dentre outras provas lícitas.

O TCE, Termo de Constatação de Embriaguez apenas poderá ser lavrado quando estiverem presentes sinais notórios do alcoolismo, recusa à realização dos exames requeridos e duas testemunhas e concluir-se-á que o motorista estava dirigindo o automotor sob a influência de álcool imputando-lhe as medidas administrativas estabelecidas no artigo 165 do CTB.

O §2º do artigo 165 da Lei Seca diz que o agente de trânsito deve valer-se de todas as formas de provas permitidas pelo direito para caracterizar as transgressões previstas nesse artigo, vez que o motorista infrator recusou-se a realizar os exames periciais já mencionados e, nos termos do artigo 5, LXIII, da Constituição Federal (CF), não é obrigado a produzir prova contra si mesmo.

É pacífica, a pertinência, nos mais diversos Tribunais brasileiros, no que se refere à recusa da realização dos exames requeridos invocando o artigo 5, LXIII, da Constituição Federal, vejamos:

HABEAS CORPUS - MEDIDAS FISCALIZATÓRIAS - NOVA REDAÇÃO CÓDIGO DE TRÂNSITO - LEI 11.275/06 E 11705/08 NO TRÂNSITO BAFÔMETRO - EXAME DE SANGUE - RECUSA - COERÇÃO - DIREITO A NÃO FAZER PROVA - DEVER DO ESTADO EM ADOPTAR MEDIDAS AO TRÂNSITO SEGURO - DIREITO DE TODOS - PENALIDADES – DIREITO DE DEFESA. 1- Não há constrangimento ilegal na atividade dos agentes de fiscalização do trânsito que determinam a submissão do condutor aos testes de alcoolemia, pois pode recusar-se invocando o direito conferido pelo inciso LXIII do artigo 5º da CF (...).

AÇÃO DE ANULAÇÃO DE ATO ADMINISTRATIVO C/C CANCELAMENTO DE MULTA DE TRÂNSITO. RECUSA DO CONDUTOR EM REALIZAR O TESTE DE BAFÔMETRO. EMBRIAGUEZ CONSTATADA PELO AGENTE DE TRÂNSITO. 1 - É legítima a atuação da autoridade policial que diante da recusa de realização do teste de alcoolemia, lavra, de maneira pomenorizada, Relatório de Constatação de Embriaguez, descrevendo a conduta e a aparência do condutor do veículo. 2 - Apesar de ser lícita a recusa de realização do teste de alcoolemia, nos termos do artigo 277 do Código de Trânsito, a averiguação pela autoridade policial de sinais de embriaguez é suficiente para embasar a lavratura do auto de infração, na via administrativa. APELAÇÃO CONHECIDA E IMPROVIDA.

HABEAS CORPUS PREVENTIVO - LEI Nº 11.705/08, QUE ALTEROU O CTB - IMPOSIÇÃO DE SOPRAR BAFÔMETRO - PRETENSÃO DOS PACIENTES A NÃO SE SUBMETER ÀS MEDIDAS LEGAIS. E TAMBÉM NÃO SER PENALIZADO - INVIABILIDADE DA VIA ELEITA. Não é cabível habeas corpus preventivo contra lei em tese, nem para restringir a aplicação de penalidades administrativas, impostas em

decorrência da desobediência TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Direito Criminal. Habeas Corpus. Denegação. Teste de dosagem alcoólica (alcoolemia). Obrigatoriedade. Cabimento. Coação ilegal. Inexistência. Habeas corpus n. 7002580. Órgão julgador: Segundo Grupo de Câmaras à lei, mormente porque não se configurou "in casu" nenhuma ameaça ao direito de ir e vir dos pacientes. HABEAS CORPUS AO QUAL NÃO SE CONHECE.

Não obstante exista a possibilidade de o exame do bafômetro fundar um importante meio de prova não é infalível, porque ele não faz distinções entre substâncias entorpecentes a que está afeta motorista, como por exemplo: a maconha ou anfetamina, ou etílica. Entretanto, as alterações provocadas no corpo humano por tais substâncias de efeitos similares aos do álcool, podem ser simplesmente evidenciados por qualquer pessoa de intelecto mediano, razão pela qual a prova testemunhal é de grande valor nesses casos.

O problema envolvendo a prova da embriaguez é, ainda, bastante controverso, porque o Brasil assinou o Pacto de São José da Costa Rica, sendo ratificado em 25 de setembro de 1992, e integrando o ordenamento jurídico pátrio desde então. Em tal Tratado Internacional está assegurado o princípio que recebe o nome de Princípio da Não Autoincriminação, no qual nenhum cidadão está compelido a produzir prova para incriminar-se (LEAL, 2005)

Destaca-se que o princípio institui uma garantia de índole constitucional, mesmo antes da edição da Emenda Constitucional nº 45/2004, pois a Constituição Federal já previa, em seu artigo 5º, § 2º, que diversos direitos fundamentais surgidos a partir de tratados internacionais seriam conhecidos pelo direito nacional.

Com a edição da referida Emenda Constitucional, n. 45, a situação tornou-se incontestável, dada expressa previsão do status constitucional estabelecido às normas oriundas de tratados internacionais versando sobre direitos fundamentais.

2 ESPÉCIE DE DOLO E CULPA

Em se tratando de segurança no trânsito, é notório que o Brasil há muito tempo não oferece tais condições, bem como nossa legislação de trânsito vigente não se mostra suficiente ao prevenir e reprimir os abusos e até crimes cometidos por condutores. Tais crimes são tratados pelo código brasileiro como culposos, apesar de ter penas mais severas que as cominadas pelo Código Penal, não atende exclusivamente a função penal, apesar de previsão legal não há cumprimento de pena privativa de liberdade nos casos de crimes que preveem essa penalidade.

Nesse tópico será abordado o dolo genérico e específico, espécie de dolo, conceito de culpa e crimes culposos.

2.1 Dolo genérico ou dolo específico

O dolo é um dos elementos do fato típico, é a vontade e consciência de realizar os elementos constantes no tipo legal, é a vontade da pessoa de praticar a conduta.

De acordo com os ensinamentos do professor Fernando Capez (2007), existem duas fases da conduta do dolo, que são:

a) fase interna: opera-se no pensamento do autor. Caso não passe disso, é penalmente indiferente. Isso ocorre nas hipóteses em que o agente apenas se propõe a um fim (p. ex., matar um inimigo); em que tão-somente seleciona os meios para realizar a finalidade (escolhe um explosivo); em que considera os efeitos concomitantes que se unem ao fim pretendido (a destruição da casa do inimigo, a morte de outras pessoas que estejam com ele etc.).

b) fase externa: consiste em exteriorizar a conduta, numa atividade em que se utilizam os meios se lecionados conforme a normal e usual capacidade humana da previsão. Caso o sujeito pratique a conduta nessas condições, age com dolo, e a ele se podem atribuir o fato e suas consequências diretas.

Podemos ver, então, que existem duas fases, a interna e externa. Segundo Capez (2007) na primeira há apenas um pensamento, na segunda já se encontra a conduta exteriorizada.

Existem teorias a respeito do dolo e o nosso CP adotou duas: a teoria da vontade e do assentimento (ou consentimento). Da análise do disposto no art. 18, I, do CP, conclui-se que dolo é a vontade de realizar o resultado ou a aceitação dos riscos de produzi-lo. A teoria da representação, que confunde culpa consciente (ou com previsão) com dolo, não foi adotada.

Existem algumas espécies de dolo. A primeira é o dolo natural, que é concebido como um elemento essencialmente psicológico, desprovido de qualquer juízo de valor. Qualquer vontade é considerada dolo, independente se o objeto da vontade é lícito ou não.

O segundo é o dolo normativo, que provém da teoria clássica, em vez de constituir elemento da conduta, é considerado requisito da culpabilidade tem três elementos: a consciência, à vontade e a consciência da ilicitude.

O dolo, segundo o entendimento majoritário no Brasil, é o natural. O dolo direto ou determinado é a vontade de fazer a conduta e gerar o resultado. No dolo indireto ou indeterminado o agente não quer o resultado, mas sabe que pode produzi-lo (dolo eventual), ou não liga em produzi-lo (dolo alternativo).

A vontade de produzir uma lesão efetiva a um bem jurídico é o dolo de dano e a mera vontade de expor o bem a um perigo de lesão constitui o dolo de perigo.

Por sua vez, o dolo genérico é a vontade de realizar a conduta sem uma finalidade específica. O dolo específico, ao contrário, é a vontade de realizar a conduta com um objetivo determinado previsto no tipo. Só a vontade de realizar o verbo do tipo não basta, sendo necessário uma finalidade. Por fim, o dolo geral é quando o agente, depois de realizar a conduta, pensando já ter produzido o resultado, pratica o que entende ser um exaurimento e nesse momento alcança a consumação.

2.2 Espécies de dolo

O dolo é dividido em duas etapas: dolo direto e dolo indireto. A espécie direta do dolo é aquela em que o agente possui a intenção efetiva de cometer a conduta proibitiva pela norma penal.

“O agente, nesta espécie de dolo, pratica sua conduta dirigindo-a finalisticamente à produção do resultado por ele pretendido inicialmente”, aduz Rogério Greco (2008).

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

Guilherme Nucci (2011, p. 233), define e exemplifica o dolo direto dessa forma:

É o desejo do agente apontada designadamente à fabricação da decorrência típico, compreendendo os meios empregados para tanto. Exemplo: o agente quer subtrair bens da vítima, valendo-se de grave ameaça. Dirigindo-se ao ofendido, aponta-lhe um revólver, anuncia o assalto e carrega consigo os bens encontrados em seu poder. A vontade se encaixa com perfeição ao resultado. É também, denominado dolo de primeiro grau.

Assim, no dolo direto o agente prevê o resultado lesivo e deseja a ocorrência do mesmo.

Outra espécie de dolo é o indireto, que na lição de Guilherme Nucci (2011), vem a ser: “o desejo do agente encaminhada a uma consequência determinado, entretanto, vislumbra-se a possibilidade de ocorrência de um segundo resultado, não desejado, mas admitido, unido ao primeiro.”

Nessa espécie de dolo, o agente prevê o dano, todavia não é o seu desejo a produção de determinado resultado lesivo. Contudo, ao praticar o ato, assume o risco de produzi-lo.

2.3 Conceito de culpa

A culpa é a falta de observância do dever objetivo de cuidado presente em uma conduta que acarreta um resultado não desejado, porém perfeitamente previsível.

A culpa no sentido, *strictu sensu*, tem suas raízes fundadas no Direito Romano, mais precisamente na *Lex aquilia*. Entretanto, somente bem mais tarde o Direito Penal o recepcionou, por meio do *senatus consultus*, depois do seu aperfeiçoamento no Direito Privado.

Para Nucci (2010), culpa “[...] é o procedimento voluntário desatencioso, voltado a um determinado finalidade, lícito ou ilícito, embora produza resultado ilícito, não desejado, mas previsível, que podia ter sido evitado”.

A culpa baseia-se na previsibilidade do resultado. Deste modo, haveria crime culposo quando o sujeito, não empregando a atenção e cuidado exigidos pelas circunstâncias, não previu o resultado de seu comportamento ou, mesmo prevendo, levemente pensou que ele não aconteceria.

O dolo é a regra; a culpa, exceção, trata-se de duas teorias em que, a mudança sofrida pela teoria da culpa é o seu deslocamento da culpabilidade do modelo causal clássico para o tipo de injusto do modelo finalista.

O Código Penal no Artigo 18, inciso II, define:

O crime é culposo quando o agente deu causa à consequência por imprudência, negligência ou imperícia”. Para identificar a efetivação ou não da inobservância do dever de cuidado objetivo deve-se comparar a conduta do agente causador do resultado e a conduta esperada pelo homem médio, prudente. Se a conduta do agente destoar da conduta do homem razoável, há a inobservância dos deveres de cuidado objetivo. um exemplo é o motoqueiro que, numa rua, cuja 100velocidade máxima permitida é de 40 km/h, anda a 100 km/h.

Um cidadão que age de acordo com os deveres objetivos de cuidado, pode esperar que as outras pessoas também sigam o mesmo comportamento.

Nesse leque Bitencourt (2010, p.332) exemplifica “em um cruzamento de trânsito, a quem trafega pela via principal é lícito supor que o outro motorista, que está na via secundária, aguardará sua passagem, em respeito às normas convencionais de trânsito (princípio da confiança)”.

Esse princípio resulta da teoria do risco tolerado ou permitido, segundo o qual há condutas perigosas socialmente aceitáveis. Dessa forma, somente age com culpa quem, inobservados os deveres de cuidado objetivo, expõem o bem jurídico e um perigo não socialmente aceitável (BITENCOURT, 2007).

Para que a figura do crime culposo se materialize, além da inobservância do dever de cuidado, será necessário que o resultado seja previsível. Em

oposição ao crime doloso, onde a conduta é destinada à produção de uma consequência e, portanto, este é antevisto pelo agente; já na modalidade culposa deverá remanescer ao menos a viabilidade de previsão do resultado para que o fato seja punível.

Quanto à elaboração de um resultado e nexos causal, o crime culposos não tem existência real sem o resultado. Há crime culposos quando o agente não quer e nem assume o risco da produção de um resultado, previsível, mas que mesmo assim ocorre. Se houver inobservância de um dever de cuidado, mas se o resultado não sobreviver, não haverá crime (BITENCOURT, 2007).

A culpa é o elemento normativo da conduta. Sua verificação precisa de um juízo prévio de valor, necessário para saber se a culpa está presente ou não.

Os tipos que definem os crimes culposos são abertos, não trazem a definição de culpa, apenas a sua pena. Para saber se houve culpa deve-se comparar a conduta do agente no caso concreto com uma conduta que uma pessoa mediamente prudente teria na mesma situação. Podemos citar como exemplos de condutas culposas: brincar com arma carregada, distrair-se enquanto a criança vai pro meio da rua, soltar cão bravo em parques movimentados.

Não existe crime culposos de mera conduta, tem que haver a produção do resultado naturalístico involuntário. Os elementos do fato típico culposos são: conduta (sempre voluntária), resultado involuntário, nexos causal, tipicidade, previsibilidade objetiva, ausência de previsão (na culpa consciente não há esse elemento), e quebra do dever objetivo de cuidado.

A quebra do dever objetivo de cuidado, de acordo com o art. 18, II, do CP, se manifesta através da imprudência, negligência e imperícia. A primeira, a imprudência, é a culpa de quem age, isto é, aquela que surge durante a realização de um fato sem o cuidado necessário, é a prática de um fato perigoso.

A segunda, a negligência, é a culpa na sua forma omissiva, isto é, o agente age com ausência de precaução. E a terceira, a imperícia, é a falta de aptidão técnica para exercer determinada atividade ou profissão.

A culpa tem várias espécies, assim como o dolo. A culpa inconsciente é a culpa sem previsão, onde o agente não prevê o que era previsível. A culpa consciente (ou com previsão) é aquele que o agente prevê o resultado, mas não

o quer. Esta se difere do dolo eventual, porque neste o agente prevê o resultado e não se importa se ele ocorrer.

A imprópria (culpa por extensão, por equiparação ou por assimilação) é aquela culpa em que o agente, por erro de tipo inescusável, acha que está diante de uma causa justificante que lhe dê o direito de praticar, lícitamente, um fato típico. A culpa presumida, por sua vez, por ser uma forma de responsabilidade objetiva, já não é mais prevista pela legislação penal.

Finalizando, a culpa mediata ou indireta, ocorre quando o agente produz indiretamente um resultado a título de culpa, sendo necessário para a verificação desta que o resultado esteja na linha de desdobramento causal da conduta e que possa ser atribuída ao autor mediante culpa.

Destaca-se que um crime só poderá ser punido na modalidade e culposo, quando houver previsão legal. Sem esta previsão, o crime só é punido na modalidade doloso.

2.4 Crimes culposos

O Código Penal no Artigo 18, inciso II, define: “o crime é culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia”.

A estrutura do tipo de injusto culposo é diferente da do tipo injusto doloso, neste, é punida a conduta dirigida a um fim ilícito e naquela, a conduta mal dirigida. O núcleo do tipo de injusto nos delitos culposos consiste na divergência entre a ação efetivamente praticada e a que devia realmente ter sido realizada, em virtude da observância do dever objetivo de cuidado.

Para identificar a efetivação ou não da inobservância do dever de cuidado objetivo deve-se comparar a conduta do agente causador do resultado e a conduta esperada pelo homem médio, prudente. Se a conduta do agente destoar da conduta do homem razoável, há a inobservância dos deveres de cuidado objetivo. um exemplo é o motoqueiro que, numa rua, cuja velocidade máxima permitida é de 40 km/h, anda a 100 km/h.

Um cidadão agindo de acordo com os deveres objetivos de cuidado, pode-se esperar que as outras pessoas tenham a mesma conduta. Acidentes de trânsito são classificados como imprevisíveis ou fortuitos,

tendo como culpa exclusiva e proveniente da vítima, sendo de natureza culposa ou dolosa (CAPEZ, 2009).

Pelos textos normativos vigentes, em ocasiões em que consta a representação de acidentes de trânsito que configuram crimes de homicídio ou de lesão corporal, ao lesante incide sua representação de culpa, seja do tipo comum, inconsciente, ou mesmo na modalidade consciente (JESUS, 2009; HONORATO, 2009). Ou seja, neste sentido, consta-se a percepção quanto ao cuidado e sobre a responsabilidade imbuída ao condutor, que estar obrigatoriamente vinculado ao fato de responder pelos seus atos, até mesmo quando forças maiores interveem no decurso dos fatos e acomete alguém de ato lesivo promovido por sua direção, o que é passível de responsabilidade penal e de análise jurídica.

Porém, ao se dirigir alcoolizado, viola-se uma obrigação direta. A percepção de situações que atestem dolo eventual se corresponde através de exceções a circunstâncias que caracterizam este tipo de prática delituosa, devendo residir em sua representação o fato do lesante intervir com a volição de executar o crime de forma pensada e prevista.

Contudo, no que tange às análises jurídicas às quais a decisão por morte em acidentes de trânsito é conduzida, destaca-se que casos excepcionais de dolo eventual nos crimes de trânsito não correspondem categoricamente a uma afirmação (AUER *et al.*, 2009).

Por esta razão, presume-se que pela simples condução de veículo condutor, o sujeito já se encontra imbuído de responsabilidade direta sobre qualquer imprevisto, até mesmo por se julgar que sua intenção não é de causa mal algum a ninguém por meio de seu automóvel, como destaca a Teoria do Risco (CAVALIERI FILHO, 2009).

Contudo, se o mesmo ingere bebida alcoólica, mesmo consciente dos efeitos da substância em seu organismo e das infrações penais resultantes de tal prática, há de se exigir uma retaliação mais severa (CAPEZ, 2009).

O impasse reside diretamente sobre a mensuração dos delineamentos legais evidentes nestas situações, quando se busca exigir um respaldo mais severo somente após a constatação da perda devidas decorrentes do sinistro.

Um indivíduo ébrio, quando se dispõe a conduzir um veículo, assume diretamente para si a responsabilidade por quaisquer resultados que venham a

se manifestar para si e para terceiros, e, na esfera civil, é de seu inteiro respaldo que venha a responder por potenciais implicações morais, materiais e indenizatórias à vítima e seus familiares, ao passo que, como ilícito de ordem criminal, o mesmo deve ser autuado pela sua atitude, mesmo que sua vontade não era a de causar mal algum, ou seja, reconhece-se a caracterização de crime culposos (JESUS, 2009;CAPEZ, 2009).

2.4.1 Elementos do tipo injusto culposos

O injusto culposos tem uma estrutura completamente diferente do injusto doloso, não contendo o chamado tipo subjetivo em razão da natureza normativa da culpa.

No mesmo sentido, Juarez Tavares (1985, p.134) sustenta que: “o delito culposos contém, em lugar do tipo subjetivo, uma característica normativa aberta: o desatendimento ao cuidado objetivo exigível ao autor”.

O crime culposos compreende os seguintes elementos: inobservância do cuidado devido; produção de um resultado e nexos causal; previsibilidade objetiva do resultado; coligação interna entre desvalor da ação e desvalor do resultado.

Damásio (2010, p.340) sustenta que os elementos do fato do típico culposos são:

(1) Conduta humana voluntária, de fazer ou não fazer; 2) inobservância do cuidado objetivo (imputação objetiva) manifestada na imprudência, negligência ou imperícia; 3) previsibilidade objetiva; 4) ausência de previsão;5) resultado involuntário; 6) nexos de causalidade;7) imputação objetiva; e 8) tipicidade.

Progredindo com a inteligência de Damásio, este ressalta que o fato tem início com a prática voluntária de uma conduta (positiva) de fazer ou não fazer (conduta de se abster). O indivíduo não pretende praticar um crime, nem expor a perigo de danos interesses jurídicos de terceiros, porém há falta com o dever de diligência, exigido pela norma, correspondendo à imputação objetiva.

Para Bitencourt (2010, p.331) “dever objetivo de cuidado consiste em reconhecer o perigo para o bem jurídico tutelado e preocupar-se com as possíveis consequências que uma conduta descuidada pode produzir-lhe,

deixando de praticá-la, ou, então, executá-la somente depois de adotar as necessárias e suficientes precauções para evitá-lo”.

Este elemento é crucial na fundamentação do tipo de injusto culposo, de modo a tratar de uma questão preliminar no exame da culpa.

Mirabete e Fabbrini (2010), em harmonia com outros autores, lecionam “Não haverá crime culposo mesmo que a conduta contrarie os cuidados objetivos e se verifica que o resultado se produziria da mesma forma, independentemente da ação descuidada do agente”.

Quanto ao elemento previsibilidade Damásio (2010, p. 345) ensina que há dois tipos de previsibilidade:

a objetiva, e a subjetiva, sendo que para o critério objetivo, ela deve ser encarada, não só do ponto sujeito, que realiza a conduta, mas face do homem prudente e de discernimento colocado nas condições concretas. Para o critério subjetivo, deve ser conferida mirando às condições pessoais do sujeito, isto é, a problemática de o resultado ser ou não previsível é resolvido tendo por base as circunstâncias que precedem à sua produção.

Prosseguindo o raciocínio, Damásio de Jesus (2010, p.341) define previsibilidade: “significa a possibilidade de antevisão do resultado” e traz à baila outro elemento “ausência de previsão” afirmando que é necessário que o sujeito não tenha previsto o resultado. Se previu não estamos no terreno da culpa, mas do dolo.

A imprudência, negligência e imperícia são formas de manifestação da inobservância do cuidado necessário.

Os crimes culposos são tipos abertos, carecendo de complementação de outra norma de caráter geral não integrante do tipo. Para haver a tipicidade, as condutas cúmplices com modalidade culposa necessitam ser complementadas pelo artigo 18, inciso II do CP, este acompanhando o princípio da excepcionalidade do crime culposo, nos termos do Parágrafo Único do artigo 18.

2.4.2 Modalidades da culpa

A falta de observância do dever objetivo de cuidado a todos imposta, revelasse por meio de três modalidades, quais sejam, imprudência, negligência e imperícia, conforme disciplina o inciso II do artigo 18 do CP.

A imprudência se traduz na prática de uma conduta arriscada ou perigosa e tem o caráter comissivo; caracterizando-se pela intempestividade,

precipitação, insensatez ou imoderação. É a culpa de quem age, ou seja, aquela que surge durante a realização de um fato sem o cuidado necessário, podendo ser definida como a ação descuidada (BITENCOURT, 2010).

Tem-se como exemplos de imprudência, a “ultrapassagem proibida, excesso de velocidade, trafegar na contramão, manejar arma carregada etc. Em todos esses casos a culpa ocorre no mesmo instante em que se desenvolve a ação” (BONFIM, CAPEZ, 2004).

A negligência é o agir displicente, a falta de preocupação, a indiferença do agente que, podendo adotar as cautelas necessárias, não o faz. Trata-se da imprevisão passiva, o desleixo, a inação (*culpa in ommittendo*). É o não fazer do que se deveria. Não é um fator psicológico, mas sim um juízo de apreciação.

A negligência diz respeito à prática de uma ação com a deficiência das prevenções normais por displicência, indiligência, como, por exemplo, abster-se de deixar o veículo estacionado devidamente freado.

Por sua vez, a imperícia é a falta de capacidade, despreparo ou insuficiência de conhecimento técnico para o exercício de arte, profissão ou ofício. Por exemplo: o atirador de elite acerta na vítima, quando o correto seria acertar o criminoso.

Imperícia é a prática de definida conduta com a ausência de informações técnicas para sua segura e correta execução. Como exemplo, não saber conduzir um veículo automotor.

A culpa inconsciente é definida por Frederico de Abrahão Oliveira (1997) como sendo aquela em, “(...) o agente não presume o resultado negativo para a sua ação ou omissão, porque inábil para tanto, muito apesar tal resultado seja absolutamente previsível”.

A culpa inconsciente que corresponde à ação sem previsão do resultado previsível constitui a chamada culpa inconsciente, culpa *ex ignorantia*. A previsibilidade do resultado é o elemento identificador das duas espécies de culpa. A imprevisibilidade desloca o resultado para o caso fortuito ou força maior.

Na culpa inconsciente, apesar da previsibilidade, não há a previsão por descuido, desatenção ou simples desinteresse. A culpa inconsciente caracteriza-se pela ausência absoluta do nexó psicológico entre o autor e o resultado de sua ação.

Na culpa consciente ou culpa com previsão, alerta que não basta apenas a previsibilidade do resultado para a sua configuração, é imprescindível que o agente não o deseje e se esforce para que este não ocorra (ANDREUSSI, 2011).

Pois, na culpa consciente o agente prevê a expectativa da expectativa da implicação ilícita, entretanto, acredita que este não venha a acontecer. Do agente, a que se cobra é a chamada de objetiva, ou seja, a que se espera de um cidadão de entendimento mediano que se encontrasse nas mesmas condições que ele.

3 DOLO

Nesse tópico trataremos sobre dolo, será abordado dolo eventual versus culpa consciente, defensores da culpa e defensores do dolo eventual.

3.1 Dolo eventual versus culpa consciente

O juízo da adequada subsunção do tipo penal à conduta inquirida pelo agente é de real importância na prática forense, porque dependendo da capitulação dada pelo magistrado ao fato, a repressão estatal manifestar-se-á de forma mais ou menos intensa.

De outro ângulo, caso seja dada a qualificação de culpa consciente à infração penal, o autor será condenado pela Justiça Comum, porém, sob o manto das ordenanças do Código de Trânsito Brasileiro (repressão mais branda); por outro lado, se o magistrado crer ser mais condizente a incidência da tese do dolo eventual, o motorista responderá criminalmente, mas agora sendo julgado pelo Tribunal do Júri e nos termos do CP (repressão mais severa).

A estrutura dos crimes culposos é diferente dos dolosos, que neste caso pune-se a conduta dirigida a uma finalidade ilícita, já no culposo é punida a conduta mal dirigida, costumeiramente destinada a um fim penal mais brando, consistindo seu núcleo na divergência de ações entre o que foi praticado e o que deveria ser praticado com observância do dever objetivo de cuidado.

O estudo sobre as peculiaridades do dolo eventual e da culpa consciente utiliza-se, primeiramente, a seguinte explicação de Cezar Roberto Bitencourt:

A delimitação entre o dolo eventual e a culpa consciente constitui um dos problemas mais tormentosos da Teoria do Delito. Há entre ambos um traço em comum: a previsão do resultado proibido. Mas, enquanto no dolo eventual o agente anui ao advento do resultado danoso, assumindo o risco de produzi-lo, em vez de renunciar à ação; na culpa consciente, ao contrário, há repulsa à hipótese de superveniência do resultado, na esperança convicta de que este realmente não ocorrerá (BITENCOURT, 2003).

A teoria da Probabilidade separa o dolo eventual em razão do grau de probabilidade da confirmação do resultado almejado pelo agente, tendo dificuldades em apresentar o elemento vontade. Assim, haverá o dolo eventual

quando o agente prevê como provável, e não somente como possível o resultado, admitindo ou não o resultado.

Há quem entenda que, ao se tratar de condutas no trânsito, que a culpa consciente deve receber punição mais severa. Isso pelo fato de o agente prever a lesão ao bem jurídico e ainda sim prosseguir com a ação, seja dirigindo embriagado, seja participando de rachas ou de outra conduta penal qualquer, e ainda sim estar convicto de que o resultado lesivo não ocorrerá. Uma coisa é prever o resultado e assumir os riscos de sua ocorrência, outra é saber que o resultado pode vir a ocorrer e ainda sim ter a certeza de que o mesmo não acontecerá.

Sobre o assunto, corrobora Paulo Lúcio Nogueira (2008):

Nenhum motorista por mais experiente que seja, pode estar seguramente convicto de não produzir um evento, se dirige em alta velocidade, ou embriagado, pois se o acidente ocorrer, até mesmo por culpa da vítima, não o isentará de culpa, já que concorreu também com sua conduta para o evento, não havendo, na esfera penal, compensação de culpas.

Não é fácil, no momento da aplicação do direito, encontrar elementos suficientes para afirmar o que se passava na mente do agente no momento em que perpetrou o crime de trânsito. Logo, é preciso que o legislador atentamente analise as condições em que o crime aconteceu, afim de formar seu juízo sobre a conduta do agente durante o crime: se anteviu o resultado e não se importou com a ocorrência do mesmo, o que caracteriza o dolo eventual, ou se o previu, todavia estava certo de que o mesmo não ocorreria, importando em culpa consciente. O entendimento dos tribunais brasileiros sobre a pronúncia dos crimes acontecidos no trânsito como culposos e possível desclassificação dos mesmos em dolosos, por dolo eventual, é objeto de análise da próxima seção.

3.2 Defensores da culpa

Previsto no Código de Trânsito Brasileiro, o delito de homicídio culposo se deve ao entendimento do legislado, uma vez que inexistente a vontade do motorista em matar outras pessoas, quando da ocorrência de acidentes de trânsito.

Quando a questão é o motorista embriagado, uma parte da doutrina entende ser espécie de culpa inconsciente, senão vejamos:

Do homicídio na direção veicular, o sujeito ativo sob a influência do álcool deve responder por homicídio culposo, pois: Não se deve, sob a influência da pressão da mídia, reconhecer qualquer alteração na estrutura do delito, para mandar alguém a júri. Por mais grave que tenha sido a conduta culposa não pode ela ser transformada em dolosa, sob pena de criarmos um direito penal do terror que venha a satisfazer interesses punitivos. Ademais, a avaliação distintiva entre dolo eventual e culpa consciente – é de difícil apreciação por jurados leigos – e exige um deslinde puramente técnico (SHECAIRA, 2002, p. 401).

Da mesma forma Pepeu (1999) é completamente equivocada e divorciada dos novos paradigmas do Direito Penal moderno a tentativa de se levar os crimes de trânsito ao plenário do júri e, com isso, sobrepor a reprimenda mais gravosa. Não podemos consentir que seja dada excessiva elasticidade à ficção jurídica *dolus eventualis*, nem que tripudiem sobre a teoria geral do delito, para suprir uma legislação imprópria ou para atender os ditos reclamos sociais.

Ainda que em dados ponderados, admitem-se casos de motoristas que respondem a método perante o Júri, por possuir causado a morte de pedestre. Tê-la-iam causado por inobservância desmarcada de normas de trânsito, como: dirigir em estado de embriaguez, navegar em velocidade conflitante com a segurança, desobedecer ao sinal fechado ou à parada obrigatória, disputar corrida por espírito de emulação etc.

No dolo eventual, de feito, a doutrina causou sempre esta nota conspícua: não basta a caracterizá-lo tenha o agente admitido o risco de determinar o efeito lesivo; precisa que nela haja consentido. Vindo ao nosso ponto: motorista, de quem se afirmasse que obrara com dolo eventual, cumpria a que, além de ter assumido o risco de causar a morte da vítima, com isso mesmo houvera concordado, que repugna ao bom senso e afronta a lição da experiência vulgar.

Bitencourt (2010, p. 342) defende que: a distinção entre dolo eventual e culpa consciente resume-se à aceitação ou rejeição da possibilidade de produção do resultado. Persistindo a dúvida entre uma e outra, dever-se-á concluir pela solução menos grave, qual seja, pela culpa consciente, embora, equivocadamente, não seja essa a orientação adotada na praxis forensis”

Os defensores da culpa consciente percebem como elemento objetivo norteador a conduta do motorista e o fazem por crer que o fato de unir o álcool ou o excesso de velocidade, como no caso dos “rachas”, à direção não é elemento satisfatório para comprovar que o condutor não se importou com o resultado.

Conforme Alexandre Magno Fernandes Moreira Aguiar (2007), a crescente consideração do dolo eventual nos crimes de trânsito demonstra simplesmente que o Judiciário, de forma implícita, percebe o descompasso entre a lei e as demandas da sociedade e utiliza um artifício para atender a opinião pública.

Utilizando-se do dolo eventual para levar esses motoristas a julgamento pelo Tribunal do Júri, na intenção de condená-los a penas mais severas e, de tal modo, acalmar a sociedade, prevenir a impunidade e aplicar um tratamento profilático aos condutores em geral, Alexandre Wunderlich (2000) acrescenta:

Diga-se, então, que o dolo eventual nos crimes de trânsito é uma ficção jurídica empregada fantasiosamente para nivelar uma legislação impropria e, assim, acudir aos reclamos da mídia. Diga-se, ainda, que serve para acabar com aquilo que a mídia (odiosa imprensa leiga) e os profetas dos “movimentos”, mais das vezes emulados pela mesquinhez de ideologias “baratas”, classificam de impunidade. Mas, não se diga que, com base na teoria do delito existe fundamento jurídico plausível e consolidado sobre a demarcação do conceito de dolo eventual, mormente, no sentido amplo, chegando a cogitar-se que o agente consinta com seu possível suicídio. Editado para tratar apenas dos crimes de trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro em nenhum momento dispôs acerca da figura do dolo eventual, nem mesmo com as alterações da Lei n. 11.705/08 mencionou a figura do homicídio doloso, sendo esta criação doutrinária e jurisprudencial.

A distinção entre dolo eventual e culpa consciente resume-se à aceitação ou repulsa da possibilidade de produção do resultado. Persistindo a dúvida entre uma e outra, deve-se concluir pela opção menos gravosa, qual seja, pela culpa consciente, embora, equivocadamente, não seja essa a orientação adotada na prática forense.

3.3 Defensores do Dolo Eventual

Muitos defendem o instituto do dolo eventual como elemento subjetivo norteador da conduta daquele que pratica o delito, contrariando a ideia de que os homicídios realizados no trânsito por motoristas embriagados são culposos.

De acordo Fukassawa (1997) observa que “[...] no dolo eventual há por parte do agente, a representação da probabilidade do resultado e, embora não queira produzi-lo, continua agindo e admitindo a sua eventual produção”.

De acordo com Arnaldo Rizzardo (2007), haverá dolo eventual, diante do quadro que presentemente se descortina, há dolo eventual sempre que se dá a adesão ao resultado previsível, e assim quando alguém arremessa um veículo contra outrem, quando se imprime desenfreada velocidade em via perigosa e com pedestre em seu leito, quando o motorista se lança na direção encontrando-se embriagado, dentre outras hipóteses.

Como instrumento da moralização do trânsito no país, os defensores do dolo eventual alegam que o motorista embriagado está assumindo o risco de lesar outra pessoa.

Cornélio José Holanda (2004) aconselha que:

O reconhecimento do dolo eventual, quando perfeitamente delineados seus elementos conformadores, caracteriza uma resposta justa aos alarmantes índices apresentados pelo trânsito brasileiro, configurando-se como importante elemento de pacificação social.

A caracterização do dolo eventual muitas vezes serve como instrumento para aquietar a sociedade e passa uma impressão tranquilizadora, como se observa, não tão raramente, alguns casos de homicídio no trânsito, posto identificado corretamente ou não o dolo eventual, são levados ao julgamento popular do júri, não sem antes ser decretada prisão preventiva, de um lado amarga para o autor que não pode compreender um antecipado enclausuramento por causa de sua negligência e, de outro lado, necessária aos sentimentos e anseios do povo que não compadece com a aparente impunidade daquele que, sob certas e incomuns circunstâncias ou condições, à direção de um veículo vitima uma ou várias pessoas, quando haveria de ser exemplarmente punido.

Por sua vez, Décio Luiz Rodrigues (2007) afirma que é pacífico na Jurisprudência que, na dúvida entre o dolo e a culpa, prevalece o dolo, pois a competência do júri é constitucional (*in dubio pro societate*).

Na teoria do dolo eventual, esses crimes são considerados pelos seus adeptos, a mistura explosiva, álcool e direção, são suficientes para se caracterizar a conduta dolosa, desta forma o motorista deve ser punido conforme os ditames do artigo 121 do Código Penal, sendo, o mesmo, julgado por meio do Tribunal do Júri, para insurgir uma intimidação nos condutores em geral.

Destarte, a aceitação, em alguns casos, de homicídio doloso em crimes perpetrados no trânsito, serve como alerta ou remédio contra a violência no trânsito.

A punição do motorista a título de dolo tem como consequência, necessariamente, uma pena mais rígida, porque o mesmo será punido em conformidade com o artigo 121 do Código Penal e o julgamento será feito pelo Tribunal do júri, passando uma ideia à população de justiça e tranquilidade.

Para Nucci (2012), a despeito das inúmeras campanhas realizadas, demonstrando o risco da direção perigosa e manifestamente ousada, são suficientes para esclarecer os condutores veicular da vedação legal de certas condutas, tais como o racha, a direção em alta velocidade sob embriaguez, dentre outras.

Se, apesar disso, continua o motorista do veículo a agir dessa forma nitidamente arriscada, estará demonstrado seu desapego à incolumidade alheia, podendo responder por delito doloso.

CONCLUSÃO

Podemos concluir do trabalho ora apresentado, que a diferenciação do dolo eventual e da culpa consciente não é uma tarefa fácil para o julgador, apesar dos vários conceitos doutrinários existentes sobre o tema, quando se parte para o campo da prática, nota-se grande dificuldade no momento de se distinguir quando o agente assumiu ou não o risco do resultado danoso advindo de sua conduta criminosa.

A Lei Lei nº 13.546/17 adequa um redirecionamento da imputação penal nos casos de homicídio incumbido na direção de veículo automotor sob efeito de álcool ou outra substância com que determine alteração psicomotora, o Legislador reformador definiu como culposa a conduta compatível com o tipo penal positivado.

Com isso, o estudo trouxe inúmeros entendimentos doutrinários e jurisprudências no tocante à discriminação dos institutos. Começando pela conceituação de cada um deles, suas teorias e espécies, para que desse modo se chegasse ao cerne da culpa consciente e do dolo eventual agregado ao caso concreto nos homicídios e lesões corporais de natureza grave resultantes da prática criminosa na direção de veículo automotor. Verificou-se que, analisando o rol dos crimes de trânsito elencados no CTB, os mesmos são considerados condutas culposas, consequências da negligência, imprudência e imperícia dos motoristas. Uma que um motorista dirigindo seu veículo não tem, em tese, intenção de tirar ou lesionar a vida de outrem, tampouco arriscar a sua própria integridade física.

Na conduta conhecida como “racha”, é clara a tendência pelo dolo eventual, visto que, ao praticá-lo em via pública e em alta velocidade, conduta de extrema periculosidade, consentiu o agente com os riscos iminentes. De modo diverso, tem-se entendimento de que, homicídio no trânsito causado tão somente pela embriaguez ao volante ou excesso de velocidade não caracterizam o dolo eventual. Sendo necessário que as circunstâncias fáticas demonstrem o assentimento do agente quanto ao resultado lesivo previsto, o que acontece, por exemplo, quando é agregada a essas condutas outra ilícita, tal qual como dirigir embriagado e em alta velocidade, ou pela contramão da direção.

Para os tribunais colacionados, é a avaliação das circunstâncias externas dos fatos que informará se o autor agiu com culpa ou dolo, uma vez que se faz impossível permear a mente humana, para que se chegue à real intenção do agente no momento do evento. Viu-se também que, uma vez não sendo os elementos trazidos ao processo capazes de gerar a convicção do magistrado, ante a dúvida sobre o agente ter atuado com culpa consciente ou dolo eventual, deverá prevalecer o princípio do *in dubio pro societate*, não devendo o autor do fato, de prontidão, ser beneficiado com a classificação de seu crime para culposo. Por fim, o Tribunal do Júri, por intermédio de seu Conselho de Sentença, será o órgão competente para avaliar atentamente todos os fatos e provas que envolvem os crimes dolosos contra a vida ocorridos no trânsito, e ao cabo decidir a questão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Julci. **Trânsito, legislação, doutrina, prática, jurisprudência, ações judiciais, recursos administrativos, processo administrativo, municipalização**. São Paulo: Primeira Impressão, 2004.

ALMEIDA, Robledo Moraes Peres de. **A constitucionalidade e a legalidade dos meios de prova de embriaguez alcoólica segundo o código de trânsito brasileiro**. VITÓRIA: UFES, 2009. Disponível em: http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Monografia_Robledo_Peris_UFES.pdf. Acesso em: 29/03/2022.

ANDRADE, Paulo Gustavo Sampaio. **Homicídio e lesão corporal: forma culposa qualificada no CTB**. JusNavigandi, Teresina, ano 4, n. 43, jul. 2000. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/1736/homicidio-e-lesao-corporal-forma-culposa-qualificada-no-ctb>. Acesso em: 29/03/2022.

ANDREUSSI, Carolina Pontes. **O homicídio previsto no código de trânsito brasileiro e o emprego da tese do dolo eventual no seu julgamento**. Monografia, curso de Direito UFMS. Campo Grande: UFMS, 2011.

AGUIAR, Alexandre Magno FontesMoreira. **O dolo eventual nos crimes de trânsito e a navalha de Occam**. In: Jus Navigandi. Teresina, ano 12, n. 1607, 25 nov. 2007.

BRASIL. **Decreto 1733/1856**. Autorisa a organização de huma Companhia, tendo por fim estabelecer o transporte e conducção de generos por meio de carris de ferro desde o largo da Mãe do Bispo até o morro da Boa Vista, no caminho que conduz á Gavea. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1733-12-marco-1856-571118-publicacaooriginal-94203-pe.html>. Acesso em: 29/03/2022.

BRASIL. **Decreto 8324/1910**. A prova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 29/03/2022.

BRASIL. **Decreto 4460/1922**. Autoriza a concessão de subvenção ao Districto Federal e aos Estados que construirem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territórios. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>. Acesso em: 29/03/2022.

BRASIL. **Decreto 5151/1927**. Autoriza a abrir pelo Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, os creditos necessarios até a importancia de réis 504:474\$122, para pagamento a desembargadores da Côrte de Appellação. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5151-10-janeiro-1927-562924-publicacaooriginal-87031-pl.html>. Acesso em: 29/03/2022.

BRASIL. **Decreto 19.038/1929**. Promulga a Convenção internacional relativa á circulação de automóveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-19038-17deze mbro-1929-560898-publicacaooriginal-84168-pe.html>. Acesso em: 29/03/2022.

BRASIL. **Decreto 18.323/28**. Approva o regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a sinalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 29/03/2022.

BAZANI, Adamo. **Antigas questões de trânsito que todos tentam resolver**. 2008. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/>. Acesso em: 29/03/2022.

BITTENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal: parte geral**. São Paulo: Saraiva, 1998.

BONFIM, Edílson Mougnot; CAPEZ, Fernando. **Direito penal: parte geral**. São Paulo: Saraiva, 2004.

FUKASSAWA, Fernando Y. **Crimes de trânsito: de acordo com a Lei n. 9.503, de 23-9-1997, Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Oliveira Mendes, 1998.

FUKASSAWA, Fernando Y. **Crimes de trânsito: de acordo com a lei n. 9.503, de 22-9-1997, Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Oliveira Mendes, 1998.

HOLANDA, Cornélio José. **O dolo eventual nos crimes de trânsito**. In: Jus Navigandi. Teresina, ano 8, n. 326, 29 mai, 2004.

JESUS, Damásio E. de. **Direito penal: parte geral**. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 2001

LEAL, João José. **Homicídio culposo de trânsito: a impropriedade de duas normas incriminadoras para uma mesma conduta típica**. DireitoNet, Sorocaba, 13 mar. 2005. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/1944/Homicidio-culposo-de-transito-a-impropriedade-de-duasnormas-incriminadoras-para-uma-mesma-conduta-tipica>. Acesso em: 29/03/2022.

MATA, Roberto. **Fé em Deus e Pé na Tábua: Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rocco, 2010. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/1944/Homicidio-culposo-de-transito-a-impropriedade-de-duas-normas-incriminadoras-para-uma-mesma-conduta-tipica>. Acesso em: 29/03/2022.

MENEZES, Cynthia Cibelle Pacheco. **Violência no trânsito – bebida alcoólica**. 2007. Disponível em: <<http://www.viajus.com.br/viajus.php?pagina=artigos&id=1489&idAreaSel=9&seeArt=yes>>. Acesso em: 29/03/2022.

MIRABETE, Julio Fabbrini e FABRINI, Renato N. **Manual de direito penal. Parte geral**. 1 vol. 26 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de direito penal. Parte geral**. 1 vol. 17 ed. São Paulo: Atlas, 2001.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código penal comentado**. 10.ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**, 11Ed, Revista dos Tribunais, São Paulo:2012.

OLIVEIRA, Frederico de Abrahão. **Dolo e culpa nos delitos de trânsito**. Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 1997.

PEPEU, Sergio Ricardo Freire. **O dolo eventual e a culpa consciente em crimes de trânsito**. In: Jus Navigandi. Teresina, ano 3, n. 35, out, 1999.

RODRIGUES, Décio Luiz. **Crimes do código de trânsito**. São Paulo: Lemos e Cruz, 2007.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários do código de trânsito brasileiro**. 6.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

SHECAIRA, Sérgio Salomão; CORRÊA JÚNIOR, Alceu. **Teoria da pena: finalidades, direito positivo, jurisprudência e outros estudos da ciência criminal**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

WUNDERLICH, Alexandre. **O dolo eventual nos homicídios de trânsito: uma tentativa frustrada**. In: Jus Navigandi. Teresina, ano 4, n. 43, jul. 2000.