



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS  
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS  
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA  
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO  
ARTIGO CIENTÍFICO

**DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE NOS CRIMES DE  
HOMICÍDIO CAUSADOS NO TRÂNSITO POR EMBRIAGUEZ AO  
VOLANTE**

ORIENTANDO (A) – ANA VICTÓRIA SABINO SANTOS

ORIENTADORA – Profa. Dra. FÁTIMA DE PAULA FERREIRA

GOIÂNIA  
2022

ANA VICTÓRIA SABINO SANTOS

**DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE NOS CRIMES DE  
HOMICÍDIO CAUSADOS NO TRÂNSITO POR EMBRIAGUEZ AO  
VOLANTE**

Artigo Científico apresentado à disciplina Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).  
Profa. Orientadora – Dra. Fátima de Paula Ferreira

GOIÂNIA  
2022

# SUMÁRIO

<b>RESUMO.....</b>	<b>03</b>
<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>03</b>
<b>1 CRIMES DE TRÂNSITO E SEUS REQUISITOS.....</b>	<b>05</b>
1.1 HISTÓRICO DOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	05
1.2 CRIMES DE TRÂNSITO EM ESPÉCIE.....	06
1.3 HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO.....	07
<b>2 EFICÁCIA DAS NORMAS.....</b>	<b>09</b>
2.1 EFICÁCIA JURÍDICA.....	09
2.2 EFICÁCIA SOCIAL.....	10
2.3 SEGURANÇA JURÍDICA.....	11
<b>3 NECESSIDADE DE PADRONIZAÇÃO DA JURISPRUDÊNCIA.....</b>	<b>13</b>
3.1 ANÁLISE JURISPRUDENCIAL.....	13
3.2 A SEGURANÇA JÚRIDICA FUNDAMENTAL NO ARTIGO 302 DO CTB .....	15
3.3 DISTINÇÕES ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE .....	16
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>18</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>20</b>

## DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE NOS CRIMES DE HOMICÍDIO CAUSADOS NO TRÂNSITO POR EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Ana Victória Sabino Santos<sup>1</sup>

### RESUMO

O presente artigo teve como objetivo analisar os crimes de trânsito e seus requisitos, bem como discorrer sobre o histórico dos crimes no trânsito, analisar a eficácia das normas e a segurança jurídica e discorrer sobre a distinção entre dolo eventual e culpa consciente a luz das jurisprudências, como também analisar o artigo 302 do CTB. O trabalho objetiva delimitar as principais diferenças entre dolo eventual e culpa consciente no que tange aos delitos praticados na condução de veículo automotor, bem como salientar que a distinção gera muita polêmica entre doutrinadores e juristas. O presente estudo tem como finalidade propiciar uma leitura abrangente acerca dos aspectos que norteiam os crimes de trânsito, indubitavelmente no que concerne a responsabilização penal aplicável ao sujeito ativo desses delitos. Para esse objetivo, o estudo será voltado ao crime de homicídio, tendo em vista a necessidade e a importância para o Direito Penal de se conhecer o elemento que impulsionou a conduta do agente, dolo ou culpa, posto que a definição do elemento subjetivo superior da conduta do agente influenciará na escolha da pena a ser aplicada pelo Estado. Perante o exposto, trazer à discussão a respeito dos delitos de trânsito, da culpa consciente e principalmente do dolo eventual é ponto principal para a importância do assunto que atinge a todos. Dessa forma, a pesquisa foi realizada utilizando o método hipotético-dedutivo, a qual partiu de uma ideia geral, para atingir uma conclusão específica. Destarte, conclui-se que a doutrina se contradiz quanto ao assunto, sendo que, alguns são contra a configuração do dolo eventual nos homicídios causados por embriaguez ao volante por veículo automotor, dando atenção apenas para às circunstâncias objetivas.

**Palavras-chave:** Trânsito; Dolo ou Culpa; Normas; Crimes Homicídio; Segurança Jurídica.

### INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda a questão do dolo eventual e da culpa consciente nos crimes de homicídio de trânsito causados pela embriaguez na direção de veículo automotor

Diante do grande índice de mortes registrado atualmente, o trânsito é responsável por milhares delas. Conforme dados da Organização Mundial da Saúde, o Brasil é o terceiro país com maior número de mortes no trânsito em todo o mundo, atrás apenas da Índia e da China, mesmo sendo o país que mais aplica leis de controle

---

<sup>1</sup>Acadêmica do 9º período do curso de Direito da Pontifícia Universidade Católica de Goiás

de risco. A violência no trânsito é um tema de extrema importância para a sociedade acadêmica e é imprescindível pautar sobre ele.

Perante o exposto, trazer à discussão a respeito dos delitos de trânsito, da culpa consciente e principalmente do dolo eventual é ponto principal para a importância do assunto que atinge a todos. O trabalho objetiva delimitar as principais diferenças entre dolo eventual e culpa consciente no que tange aos delitos praticados na condução de veículo automotor, bem como salientar que a distinção gera muita polêmica entre doutrinadores e juristas.

A aplicação do dolo eventual ou culpa consciente em acidentes de trânsito resultantes em homicídio por embriaguez ao volante é um tema polêmico na jurisdição brasileira, visto que não há lei específica sobre o assunto. Há doutrinadores que entendem que só cabe o dolo, pelo fato de o agente assumir e aceitar o risco, sendo então responsável. Porém, outros discordam, e acreditam que só cabe o tipo culposo, principalmente pela justificativa de que o motorista não ingere bebida alcoólica premeditadamente para a prática do ato de homicídio, sendo que ele acredita fielmente em sua não ocorrência.

Tomando como referência o Código de Trânsito Brasileiro, lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, nem sempre é simples chegar ao elemento subjetivo relacionado à conduta do agente voltada aos delitos praticados na direção de veículo automotor, tendo em vista as especificidades que envolve o comportamento do sujeito, o ambiente, o instrumento. Contém previsão expressa no CTB de que os delitos de homicídio e lesão corporal praticados no trânsito incide apenas na modalidade culposa, deixando de legislar sobre o homicídio doloso, pois são atos negligentes e irresponsáveis sem a intenção de ferir terceiros.

Sendo assim, quando se entende que o homicídio foi culposo é aplicado o CTB, e quando é caracterizado com dolo eventual, aplica-se o Código Penal Brasileiro. Os crimes de trânsito são todos aqueles praticados na direção de veículo automotor, em que terão incidência os tipos penais previstos no CTB, a exemplo do que ocorre com os artigos 302 e 303, que preveem, respectivamente, o homicídio culposo e a lesão corporal culposa, praticados na condução de veículo automotor.

Este trabalho teve por objetivo geral discorrer sobre o dolo eventual e culpa consciente nos crimes de homicídio causados no trânsito por embriaguez ao volante. E por objetivos específicos, analisar os crimes de trânsito e seus requisitos, bem como discorrer sobre o histórico dos crimes no trânsito, analisar a eficácia das normas e a

segurança jurídica e discorrer sobre a distinção entre dolo eventual e culpa consciente a luz das jurisprudências, como também analisar a segurança jurídica necessária no artigo 302 do CTB.

A escolha do tema foi gerada pela curiosidade e busca do conhecimento sobre qual o fator determinante para a aplicação do dolo eventual e da culpa consciente à luz dos acidentes de trânsito ocasionados pela embriaguez, e qual o tipo penal aplicado; e também sobre a aplicabilidade do dolo eventual ou culpa consciente em acidentes de trânsito resultantes em homicídios por embriaguez ao volante.

Podem ser tipificados como dolo eventual e culpa consciente, conceituados e analisados neste trabalho, pelo qual foi realizado o levantamento de argumentos favoráveis e contrários à aplicação dos tipos penais de acordo com a interpretação e concepção de doutrinadores e especialistas em direito penal e trânsito. Em se tratando do âmago do agente delitivo, é difícil de entender o que o autor pensou durante o ato criminoso, para a futura configuração do crime quanto ao dolo eventual ou culpa consciente, dependendo dos fatos narrados na denúncia e testemunhas arroladas para que o aplicador da lei os diferencie.

Nesta contraposição, fica explícito o problema quanto a qual teoria deve ser aplicada nos casos concretos, em razão que há na doutrina e na jurisprudência defensores de ambos os lados.

Quanto à metodologia empregada, registra-se que, na fase de Investigação foi utilizado o Método Indutivo, e na fase do Relatório dos Resultados, o Método Dedutivo.

O presente estudo tem como finalidade propiciar uma leitura abrangente acerca dos aspectos que norteiam os crimes de trânsito, indubitavelmente no que concerne a responsabilização penal aplicável ao sujeito ativo desses delitos. Para esse objetivo, o estudo será voltado ao crime de homicídio, tendo em vista a necessidade e a importância para o Direito Penal de se conhecer o elemento que impulsionou a conduta do agente, dolo ou culpa, posto que a definição do elemento subjetivo superior da conduta do agente influenciará na escolha da pena a ser aplicada pelo Estado.

## **1 CRIMES DE TRÂNSITO E SEUS REQUISITOS**

Antes de aprofundarmos no caso em questão, é imprescindível entendermos sobre o significado de trânsito. Em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, trânsito é tudo aquilo que se movimenta, se locomove de alguma forma, através de veículos, animais, também aquele que se movimenta isolado ou em grupo. A movimentação compõe o trânsito independentemente do local em que está.

### **1.1 Histórico dos Crimes de Trânsito**

No decorrer dos anos, com o desenvolvimento das civilizações antigas houve a necessidade da implantação de normas para regulamentar a utilização das vias. Uma vez que o homem com sua força motriz se deslocava por longas distâncias carregando seus bens sobre os ombros, até entender que tinha a capacidade de domesticar os animais e fazer uso de sua força para o transporte de carga.

O avanço veio com a criação da roda, na Suméria em 3.500 a.C., (SANTIAGO, 2016, p. 23), para muitos, esta é a maior invenção de todos os tempos, sendo assim, conforme era aperfeiçoada, outros veículos eram criados, tudo para atender à necessidade de transporte do homem, em sequência, o acesso mais rápido à outras cidades.

Passado algum tempo, os problemas relacionados com o trânsito surgiram com a revolução industrial (1760-1830), com a fabricação do automóvel, o primeiro carro a chegar ao Brasil em 1897, importado da França, pertencia a José do Patrocínio. Certo dia emprestou seu carro para o poeta Olavo Bilac que veio a provocar o primeiro acidente de trânsito no Brasil, perdendo o controle do veículo, colidiu com uma árvore. (MOLETA, 2018, p. 2).

Nesta situação, o Poder Público começou a se esforçar para tornar o trânsito mais seguro, falava-se em regras de circulação para proteger os pedestres e motoristas. Com a intenção de disciplinar o trânsito, as autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro criaram em 1903 a permissão das primeiras licenças para dirigir, e em 1906, adotou-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas. (MOLETA, 2018, p. 10).

O avanço do trânsito no Brasil tem causado um aumento muito grande de problemas de circulação devido a circulação de pessoas em grandes centros.

Atualmente congestionamentos são comuns em muitas cidades do país, por isso, exige que os órgãos competentes tenham uma análise sempre atenta às

mudanças para inovar as leis e adequá-las à realidade. A legislação de trânsito no Brasil, é um assunto complexo e necessita de uma profunda atenção para adquirir bom entendimento no assunto.

## **1.2 Crimes de Trânsito em Espécie**

No caso dos crimes de trânsito, o infrator pode ser condenado às penalidades de detenção ou multa. Sendo possível ainda que o juiz aplique a penalidade de suspensão ou proibição de se obter a habilitação.

Para crimes de trânsito, há um capítulo específico, de número XIX, que conta com duas seções, a primeira de disposições gerais e a segunda seção os crimes em espécie e as respectivas penalidades. Descritos no CTB 11 crimes de trânsito, eles constam dos artigos 302 a 312, e indicam qual o prazo mínimo e máximo de detenção para cada caso.

Como exemplo, temos o homicídio com dolo eventual praticado na condução de veículo automotor. Nesta situação, aplica-se o artigo 121 do CP, pois o CTB somente tipifica o homicídio culposo, descrito no caput de seu artigo 302:

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.

As condutas proibidas ao condutor de veículo que trafega pelas vias públicas estão descritas na Lei N 9.503 de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro. Observa-se na referida Lei, as infrações civis e administrativas, penalizadas pelos órgãos de trânsito com multas e punições como a apreensão do veículo ou suspensão do direito de dirigir. Temos ainda, as infrações penais, nessas circunstâncias, o infrator será autuado pelo órgão de trânsito, como também sofrerá um processo judicial criminal.

## **1.3 Homicídio Culposo no Trânsito**

A culpa restará caracterizada quando o delito pela prática de uma ação ou omissão se der por negligência, imprudência ou imperícia. Representa no direito penal que, o resultado do fato ilícito não é desejado pelo agente, porém, o mesmo não tem o devido cuidado para evitar esse fato ilícito. O fato culposo dá-se por um

comportamento voluntário, porém descuidado, que causa um dano involuntário, mas previsível, que poderia ter sido evitado. Nesse sentido, o Código Penal Militar, em seu artigo 33, conceitua culpa:

diz-se o crime: II- Culposo, quando o agente, deixando de empregar a cautela, atenção, ou diligência ordinária, ou especial, a que estava obrigado em face das circunstâncias, não prevê o resultado que podia prever ou, prevendo-o, supõe levemente que não se realizaria ou que poderia evita-lo.

O artigo 18, inciso II, do Código Penal, divide a culpa em três espécies: a culpa por imprudência, culpa por negligência e culpa por imperícia. Na primeira, o agente age sem a devida cautela, sem o cuidado necessário. Na segunda, o agente age em forma de abstenção de culpa, é o não agir do agente, sendo que se agisse evitaria um mal futuro. A culpa por imperícia ocorre quando o agente não possui a devida técnica, não tem a aptidão que é esperada para a realização de uma atividade.

A culpa consciente, diferentemente do dolo eventual, o agente prevê o resultado delituoso, mas acha que pode evitar o mal injusto.

Nesse sentido ensina Capez:

culpa consciente é aquela em que o agente prevê o resultado, embora não o aceite. Há no agente a representação da possibilidade do resultado, mas ele a afasta, de pronto, por entender que a evitará e que sua habilidade impedirá o evento lesivo previsto. (CAPEZ, 2012, p. 223).

A tarefa de diferenciar dolo eventual e culpa consciente é teoricamente fácil, entretanto, na prática, se torna algo extremamente dificultoso, tendo em vista que em ambos os casos o agente prevê o resultado lesivo, mas como já foi visto anteriormente, na culpa consciente o agente acha que pode evitar o resultado, enquanto no dolo eventual o agente não se importa se causar algum dano a outrem. É complexo diferenciar ambos os institutos, pois não se sabe como o agente pensou quando o resultado ocorreu, para assim aplicar a devida pena.

Nelson Hungria preleciona que:

a diferença entre dolo eventual e a culpa consciente encontra-se no elemento volitivo que, ante a possibilidade de penetrar-se na psique do agente, exige a observação de todas as circunstâncias objetivas do caso concreto, sendo certo que, em ambas as situações, ocorre a representação do resultado pelo agente. Deveras, tratando-se de culpa

consciente, o agente pratica o fato ciente de que o resultado lesivo, embora previsto por ele, não ocorrerá. (HUNGRIA, 1979, p. 55).

A vontade do indivíduo que comete o dolo eventual é imprecisa, não há uma precisão acerca da vontade de atingir um resultado. Para que o dolo seja considerado eventual, de acordo com a análise do caso concreto, é preciso que o agente não tenha vontade de cometer o ilícito, mas assuma o risco de produzi-lo, possui consciência de que pode atingir um resultado.

Nesse vértice, ensina Mirabete e Fabbrini:

nesta hipótese, a vontade do agente não está dirigida para a obtenção do resultado; o que ele quer é algo diverso, mas, prevendo que o evento possa ocorrer, assume assim mesmo o risco de causá-lo. Essa possibilidade de ocorrência do resultado não o detém e ele pratica a conduta, consentindo no resultado. Há dolo eventual, portanto, quando o autor tem seriamente como possível a realização do tipo legal se praticar a conduta e se conforma com isso. (MIRABETE E FABBRINI, 2016, p. 116).

A aplicabilidade do dolo eventual e da culpa consciente nos crimes de trânsito em espécie é algo muito controverso, pois há divergência quanto a sua aplicabilidade na doutrina, na jurisprudência e na lei. O Código de Trânsito Brasileiro prevê que todos os crimes cometidos na direção de veículo automotor são tipificados como culposos, não havendo qualquer tipificação contrária.

O Código de Trânsito assim prevê:

art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas – Detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. § 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. § 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.

Diante disso, fica claro a divergência que há entre a lei e a jurisprudência, o que compromete a real eficácia da norma, tendo em vista que o tratamento abordado tem sido diferente na jurisprudência do que realmente a lei prevê.

## 2 EFICÁCIA DAS NORMAS

Neste presente capítulo, trataremos da eficácia das normas e da segurança jurídica. Considerando que a eficácia é a qualidade de algo que produz o efeito esperado ou satisfatório, e além da obediência da norma, há a proibição, obrigação ou permissão. Se ela é violada, infringida, entra em vigor a sanção. Quando as normas são criadas dentro do ordenamento jurídico pretendem regulamentar as situações de fato a fim de que não reste nenhum tipo de dúvidas quanto à sua eficiência e eficácia.

Seguindo esse entendimento, bem salienta Aurora Tomazini:

a palavra eficácia, no âmbito jurídico, está relacionada à produção de efeitos normativos, isto é, à efetiva irradiação das consequências próprias à norma. Muitos juristas a utilizam como sinônimo de vigência, denotando a qualidade da norma de produzir efeitos, mas, vigência e eficácia não se confundem. Uma coisa é a norma estar apta a produzir as consequências que lhe são próprias, outra coisa é a produção destas consequências. Existem regras jurídicas que gozam de tal aptidão, mas efetivamente não produzem qualquer efeito na ordem do direito, nem na ordem social, porque não incidem, ou porque não são cumpridas por seus destinatários. (TOMAZINI, 2016, p. 553).

O ordenamento jurídico tem essa função de normatizar as condutas com a criação de normas jurídicas. Em sede de direitos esses passam a ser positivado e compreendido como normas de uma sociedade, seja em âmbito público ou privado, diante de uma realidade complexa, que demandam que o direito atue em searas diferentes.

### 2.1 EFICÁCIA JURÍDICA

No que lhe concerne, a eficácia jurídica é um conceito formal, segundo o qual uma norma emanada de acordo com o ordenamento jurídico se torna eficaz juridicamente, podendo ser obrigatória e tornando-se obrigatória.

Assim, Paulo de Barros afirma:

diz-se que a norma é eficaz a partir do momento em que ela, de fato, produz os efeitos para os quais foi criada, isto é, aqueles efeitos que justificam a sua própria existência no ordenamento jurídico já estando apta a produzir os efeitos jurídicos que lhe são próprios. (BARROS, 2015, p. 23).

Quando se tem uma lei espera-se que ela seja revestida de eficácia para que produza os efeitos desejados por toda a sociedade. A eficácia jurídica demonstra

como a norma produz efeitos seja em maior ou menor grau, quanto a qualidade dos efeitos jurídicos, ou mesmo a capacidade de produzir tais efeitos, no que tange a aplicabilidade, exigibilidade ou executividade da norma. Importante frisar que eficácia jurídica e aplicabilidade da norma jurídica estão relacionadas demonstrando a existência de um fenômeno complexo.

Diante disso é possível dizer que a eficácia jurídica da norma está diretamente relacionada com sua aplicabilidade. A eficácia jurídica deve, então, ser definida como a possibilidade (no sentido de aptidão) de a norma vigente (juridicamente existente) ser aplicada aos casos concretos e de gerar efeitos jurídicos na proporção de sua aplicabilidade.

## **2.2 EFICÁCIA SOCIAL**

É fato conhecido por todos que consumir bebidas alcoólicas e dirigir, são ações incompatíveis. Volante e bebida não combinam! Para proteger os cidadãos de motoristas sem responsabilidade, o governo adotou uma medida adequada, entendendo assim que o rigor da penalidade intimidaria o problema com motoristas alcoolizados, contribuindo para a ordem social.

Dessa forma, temos o entendimento do ilustre Flávio Gomes:

beber e dirigir é, desde logo, uma infração administrativa (Código de Trânsito, art. 165). Com base na experiência, sabe-se que álcool e direção de veículo não combinam (porque gera muitos danos e muitas mortes). No Brasil (que tem uma das 12 legislações mais rigorosas do mundo) ninguém está autorizado a beber e dirigir, porque isso representa um perigo para todos. A infração administrativa significa quase R\$ 2 mil de multa, um ano sem carteira e apreensão do veículo. (GOMES, 2014, p.55).

A Lei Seca assusta de certa forma pela combinação de dois fatores: A multa é de R\$ 2.934,70, (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais, e setenta centavos) e há ainda a penalidade de suspensão do direito de dirigir por 12 meses. É estabelecido pelo Código de Trânsito, o registro de conduzir veículo com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 0,34 mg/L resulta em crime de trânsito. A pena a motorista embriagado nesse caso é de seis meses a três anos de detenção.

Ainda que nunca tenha sido permitido dirigir sob efeito do álcool, as pessoas não respeitam essa imposição por acreditarem fielmente estar em plena consciência e estabilidade, além de ter aptidão para dirigir. Mas, mesmo assim

causam acidentes. A inserção da Lei Seca deu-se pela imprudência dos condutores e pelo seu excesso de confiança, que tinham como resultado as altas taxas de mortalidade decorrentes dos assim chamados “acidentes” de trânsito. Colocada e geralmente aplicada tal lei, pode-se dizer que alguns motoristas se adaptaram rapidamente, evitando possíveis acidentes e diminuindo suas taxas.

O Ministério da Saúde aponta pesquisa que uma em cada cinco vítimas de trânsito, atendidas nos prontos-socorros de hospitais públicos brasileiros, havia ingerido algum tipo de bebida alcoólica. O estudo também apresentou que aproximadamente 49% das pessoas que foram agredidas consumiram bebida alcoólica.

Não se pode negar, no entanto, que a estratégia usada para tentar solucionar o problema de acidentes no trânsito causados pelo consumo de álcool foi criada e tem tudo para ser eficaz. Segundo Miguel Reale, no livro Lições preliminares de Direito, a regra de direito deve ser formalmente válida e socialmente eficaz. Desta forma o objetivo da Lei Seca é diminuir os índices de acidentes de trânsito com feridos e mortos.

Sendo, também, uma questão de segurança e saúde pública, de modo que a adoção da lei agrava as consequências para condutores infratores que insistem em dirigir sob influência de álcool.

Eventualmente, utilizando mais formas de divulgação da Lei Seca pelos meios de comunicação de massa, moderando a publicidade que influencia o consumo de bebidas alcoólicas, além das fiscalizações junto aos motoristas, a efetividade da lei passe a ser ainda maior. Assim sendo, motoristas serão estimulados à racionalidade quanto à noção de evitar acidentes que põem em risco não só o outro, como também o próprio condutor e sua família.

### **2.3 SEGURANÇA JURÍDICA**

A segurança jurídica existe para que a justiça, função maior do Direito, se concretize. Permite aos indivíduos a garantia necessária para o desenvolvimento de suas relações sociais, tendo, no Direito, a certeza das consequências dos atos praticados.

Flávia Gonçalves Silva aponta que:

o princípio da segurança jurídica é fundamento do Estado de Direito, e se relaciona estritamente à questão da legalidade. Contudo, os cidadãos devem sentir os efeitos diretos da segurança oferecida pelos tribunais ao interpretarem e aplicarem as leis. (SILVA, 2012, p.238).

Diante do art. 302 do CTB, uma mesma conduta pode caracterizar tanto uma infração de trânsito quanto um crime de trânsito, basta que o motorista esteja embriagado com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Nesse caso, o infrator, em tese, responderá, tanto perante aos órgãos de trânsito quanto perante a justiça criminal. Caso a concentração seja inferior a 6 decigramas, o motorista responde apenas pela infração administrativa.

As infundáveis discussões sobre dolo eventual, culpa consciente e embriaguez em homicídios no trânsito desafiam soluções com mínima segurança jurídica, dada à complexidade de se estabelecerem premissas práticas e probatórias para aquelas categorias jurídicas.

Critérios na elaboração da lei também trariam resultados, e, evidentemente, o principal deles, é o amparo constitucional. As autoridades deveriam buscar soluções para o grande número de acidentes de trânsito, soluções com observância da legalidade, segurança jurídica e razoabilidade.

Leonardo Aguiar preleciona que:

a elaboração de normas incriminadoras é função exclusiva da lei, isto é, nenhum fato pode ser considerado crime e nenhuma pena criminal pode ser aplicada sem que antes da ocorrência desse fato exista uma lei definindo-o como crime e cominando-lhe a sanção correspondente. (AGUIAR, 2016, p.78).

O bem jurídico em exposição é o mais valioso, a vida. A prática social e a cultura de indiferença quanto à aceitabilidade das regras de trânsito são situações extremamente delicadas no Brasil. O ideal seria uma adequação em torno da proporcionalidade. Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º caput, trata sobre a vida:

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.

O bem jurídico tutelado mais importante do nosso ordenamento e de todos os países civilizados é exatamente a vida.

### **3 NECESSIDADE DE PADRONIZAÇÃO DA JURISPRUDÊNCIA**

Neste último capítulo, abordaremos o Código de Trânsito Brasileiro, estudos jurisprudenciais, e as distinções entre dolo eventual e culpa consciente.

#### **3.1 ANÁLISE JURISPRUDENCIAL**

No que se refere à posição doutrinária, parte dela entende que o dolo eventual é a melhor maneira de se combater os acidentes de trânsito, contribuindo com o entendimento de que deve sim ser configurado, sendo o agente punido por homicídio doloso, sob a forma eventual, no momento em que se encontrava sob alta velocidade ou embriagado. Mas, alguns doutrinadores rejeitam a configuração do dolo eventual nos casos de homicídio no trânsito caso os mesmos elementos estejam presentes.

O histórico da direção doutrinária e da jurisprudência em relação aos crimes de trânsito é preocupante. A compreensão da correta adequação do tipo penal para a conduta trilhada pelo agente é de grande importância para a prática forense, visto que os dois institutos são confundidos, o que pode trazer graves consequências para o autor de algum delito no trânsito, desta forma, dependendo da aplicação dada pelo magistrado ao caso, a punição soará de forma mais severa ou menos severa a uma conduta praticada.

Seguidamente, no entendimento jurisprudencial reconhece dolo eventual na conduta praticada como crime de trânsito:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO - PRONÚNCIA - HOMICÍDIO - TRÂNSITO - ATROPELAMENTO - DOLO EVENTUAL - PRELIMINAR - CERCEAMENTO DE DEFESA - INOCORRÊNCIA - IMPRONÚNCIA - DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO - IMPOSSIBILIDADE. Nos termos do artigo 222 do CPP, a expedição de precatória não suspende a instrução criminal, inexistindo nulidade na realização do interrogatório da parte antes da colheita da prova testemunhal por precatória, mormente, quando o réu e sua defesa são intimados da sua expedição. Tratando-se de mero juízo de admissibilidade da acusação, basta, para a pronúncia, a prova da existência do crime e indícios suficientes de sua autoria e do dolo eventual.

**(TJ-MG - Rec em Sentido Estrito: XXXXX60011796001 MG, Relator: Maria Luíza de Marilac, Data de Julgamento: 05/09/2017, Câmaras Criminais / 3ª CÂMARA CRIMINAL, Data de Publicação: 15/09/2017)**

Do inteiro teor da jurisprudência descrita, emerge da prova coligida aos autos que, no dia dos fatos, Euclides fez uso de bebida alcoólica, o que foi inclusive confessado por ele, além de acostado o teste do bafômetro, que comprovou a presença de 0,76mg/l. Além disso, também há nos autos o relatório médico e a prova oral confirmando que o recorrente, no momento dos fatos, apresentava sinais de embriaguez. Também em desfavor do recorrente, se afere do laudo de levantamento do local do acidente e da prova testemunhal, que o apelante trafegava na contramão da rodovia.

Enfim, numa análise preambular dos autos, tem-se que há indícios suficientes de que o recorrente agiu com dolo eventual, assumindo o risco da produção do resultado morte, o que é suficiente para submetê-lo a julgamento perante o Tribunal do Júri.

Já na jurisprudência que se segue, o mesmo Tribunal de Justiça de Minas Gerais, em um trecho da mesma:

para que se conclua se o crime foi praticado com dolo eventual ou culpa consciente é necessário examinar as circunstâncias de cada caso, não sendo possível aplicar formulas pré-determinadas. Inexistindo nos autos elementos suficientes para comprovar que o agente, com sua conduta, mesmo estando embriagado, assumiu o risco de produzir o resultado morte, a desclassificação é medida que se impõe, reconhecendo-se a existência de culpa consciente e não de dolo eventual.

Torna-se imprescindível a uniformização da jurisprudência, e trata-se de condutas semelhantes capituladas pelo artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, com julgamentos contrários, o que compromete a eficácia da norma, já que o tratamento dado tem sido diferente e não uniforme como deveria ser.

Hungria e Fragoso, ao discutirem sobre a complexidade de se diferenciar na prática o dolo eventual da culpa consciente afirmam que:

o que deve decidir em tal caso, são as circunstâncias do fato com os motivos do agente. Somente eles poderão demonstrar que o acusado agiu com perversa ou egoística indiferença, consciente de que seu ato poderia acarretar a morte da vítima e preferindo arriscar-se a produzir tal resultado, ao invés de renunciar a prática do ato (dolo eventual); ou se agiu apenas levemente, na inconsiderada persuasão ou esperança de que não ocorresse o resultado previsto como possível (culpa consciente). Se o fato com seus elementos possíveis, é

equivoco ou se há dúvida irreduzível, ter-se-á, então, de aplicar o in dubio pro reo, admitindo-se hipótese menos grave que é a culpa consciente. (HUNGRIA E FRAGOSO, 2017, p.234).

Os tribunais são divergentes em suas análises e com isso permitem que atribua e confirme a chamada insegurança jurídica, pois nem todos os casos serão julgados da mesma forma. Os crimes de embriaguez ao volante não são de rara incidência, ao contrário, cada vez mais se vê nos noticiários delitos dessa natureza com resultado morte.

Assim, há de se ordenar os julgados para que as divergências sejam sanadas e a norma tenha a eficácia social pretendida.

### **3.2 A SEGURANÇA JURÍDICA FUNDAMENTAL NO ARTIGO 302 DO CTB**

Prevê o artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro: “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.”

Neste artigo, está previsto o crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor, e as penas previstas.

Nesse viés, Heleno Cláudio ensina que:

na imperícia, faz sem ter a habilidade necessária, enquanto que na imprudência faz sem o cuidado devido. Já na negligência a atitude é omissiva, posto que o agente deixa de fazer algo que seguramente deveria fazer. (CLAÚDIO HELENO, 2015, p.80).

Assim, sabe-se que a figura penal prevista pelo código de trânsito neste artigo, foi o homicídio culposo, que consiste na eliminação da vida de uma pessoa por ato de outra, através de uma causa gerada por culpa, seja por imprudência, onde há prática de um ato perigoso, negligência, onde há falta de cuidados ou imperícia, onde há uma omissão em aptidão teórica ou prática.

Apesar da sabedoria dos nossos julgadores quanto à culpa consciente, a aplicação do dolo eventual deve ser criada com base na ideia de que a previsão da penalidade do artigo 302 do CTB tem sido branda no caso de homicídio por embriaguez ao volante. Pois, deve-se levar em conta que o agente na direção de veículo automotor, transitando em alta velocidade, demonstra desprezo pela vida alheia, assumindo, desta forma, o risco.

Por isso, há necessidade atual de uniformização das jurisprudências no momento do julgamento, já que em casos muito parecidos percebe-se a disparidade nessa classificação, ora como culpa consciente, ora como dolo eventual.

Apresenta-se uma proposta mais moral e menos jurídica na intenção do legislador de humanizar o trânsito, transferindo a todo cidadão o direito de ter condições seguras de transitar.

O objetivo de proteção penal deve ser fundamentado em uma base realista. Logo, se o objetivo central do Código de Trânsito Brasileiro é a segurança das pessoas no trânsito, e, para tanto, seu objetivo é reduzir o número e os efeitos dos acidentes nas vias terrestres, deve-se de fato, visar com prioridade, as ações de defesa à disponibilidade da vida, pois este é o bem jurídico penal que deve ser tutelado.

Como define Alexandre de Moraes: “[...] o direito à vida é o mais fundamental de todos os direitos, já que se constitui em pré-requisito a existência e exercício de todos os demais direitos.

Confirmando a determinação constitucional José Afonso da Silva:

a vida como objeto do direito: a vida humana, que é o objeto do direito assegurado no art. 5º, integra-se de elementos materiais e imateriais; a vida é intimidade conosco mesmo, saber-se e dar-se conta de si mesmo, um assistir a si mesmo e um tomar posição de si mesmo; por isso é que ela constitui a fonte primária de todos os outros bens jurídicos. (SILVA, 2018, p.43).

Percebe-se, desse modo, que a falta de eficácia que recobre a lei seca atenta diretamente contra o direito à vida, não apenas do motorista que coloca a sua própria vida em risco, mas de toda a sociedade que o cerca, pois trata-se de um crime abstrato.

Em suma importância, é indispensável que a jurisprudência possa ser uníssona nos julgamentos para que não haja nenhum tipo de insegurança jurídica quando se fala dos delitos capitulados no artigo 302 do CTB.

### **3.3 DISTINÇÕES ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE**

Para Bitencourt, a diferenciação entre culpa consciente e dolo eventual é que:

na culpa consciente, o agente não aceita o resultado danoso, apesar de prever, não assume o risco de produzi-lo; o resultado não é, para ele, indiferente nem tolerável. Já no dolo eventual, o agente tolera (aceita), a produção do resultado, assume o risco de produzi-lo; o resultado danoso, é, para ele, indiferente. (BITENCOURT, 2019, p.53).

O dolo é o querer, almejar determinado resultado, violar determinada norma penal, com pleno conhecimento da ilicitude do fato, ou seja, o agente que age com dolo possui a vontade de atingir o resultando e possui o conhecimento das consequências de sua ação. A culpa é o elemento normativo da conduta, o sujeito que age com culpa confia nas suas qualidades pessoais e nas possibilidades de impedir o resultado previsto.

Fernando Capez, preleciona que:

O emprego do dolo eventual ou da culpa consciente principalmente em condutas ligadas ao trânsito tem sido um dos problemas mais tormentosos dentro do direito penal. Isto porque, grande parte dos doutrinadores busca a diferenciação entre os delitos dolosos e culposos pelo conceito tradicional de dolo, sendo conhecimento e vontade de determinada ação típica. (CAPEZ, 2019, p.221).

Ocorre ainda que, na prática, tal distinção entre os dispositivos são complexos e difíceis, e isso acontece porque em ambos, o indivíduo tem a previsão do resultado que a sua conduta pode o levar, porém, na culpa consciente ele acredita fielmente em sua não ocorrência enquanto no dolo eventual admita a possibilidade, mas sendo-lhe indiferente, não importando com o resultado. Em suma, a diferença está literalmente ligada ao pensamento do agente, ou em sua vontade.

Devemos levar em conta que não possuímos um critério penal claro para a aplicação dos institutos em cada caso concreto, uma vez que a dificuldade está na intenção do agente, se ele age ou não, assumindo o risco de produzir algum delito ou se acredita que pode evitá-lo. Não há possibilidade de o magistrado ter acesso à mente do agente no momento da realização do delito para saber ao certo sua intenção e vontade, desta forma, o dolo seria determinado de acordo com os atos que o agente demonstrou e praticou.

Assim conceitua Fernando Capez:

pode-se dizer, que a diferença primordial é o desejo do resultado, pois no dolo eventual, embora não se tenha o desejo diretamente, o agente age indiferente à ocorrência do resultado delituoso. Na culpa consciente, o sujeito não assume o risco do resultado, ou seja, não o deseja. (CAPEZ, 2019, p.365).

O Código Penal Brasileiro não traz diferença quanto ao tratamento relacionado ao grau de culpa, se esta foi leve, grave, gravíssima, ficando então para o juiz fazer a aplicação da pena caso a caso.

Para distinguir os dois dispositivos, temos o entendimento de Tavares:

enquanto no dolo eventual o agente refletiu e está consciente acerca da possibilidade de causar o resultado típico, embora não o deseje diretamente, na culpa consciente, o agente está, igualmente, ciente da possibilidade de provocar o resultado típico, embora não se coloque de acordo com sua realização, esperando puder evitá-lo, bem como confiando na sua atuação para isso. (NUCCI, 2014, p. 235).

É notório que a caracterização do dolo eventual ou culpa consciente depende de cada caso concreto, fica desta forma, a critério do magistrado sua real interpretação ao que se passou na cabeça do agente durante o crime, o que é praticamente impossível ter tal certeza. E por ser impossível, faz-se crucial encontrar outra forma de descobrir se houve vontade por parte do agente ou não.

Além disso, é de grande importância destacar que não se pode aplicar ao agente o dolo eventual caso exista alguma dúvida acerca da aplicação dos dois institutos, pois a culpa consciente é menos penosa que o dolo eventual, e na existência de dúvidas, a aplicação da lei deve ser de acordo com o in dubio pro reo, que expressa o princípio jurídico da presunção da inocência, onde diz que em casos de dúvidas se favorecerá o réu.

## **CONCLUSÃO**

O presente trabalho teve como objetivo analisar a questão do dolo eventual e da culpa consciente nos crimes de homicídio no trânsito causados pela embriaguez ao volante.

O grande interesse da pesquisa, deu-se pelo fato de que muitos dos crimes praticados no trânsito, apesar do condutor estar embriagado e assumir o risco de produzir o resultado, configurando assim o dolo eventual, os entendimentos dos tribunais divergem, e acaba não sendo configurado.

O trabalho dividiu-se em três capítulos:

O primeiro tratou-se do histórico e requisitos dos crimes de trânsito, e também do homicídio culposo.

No segundo tratou-se sobre a eficácia das normas e da segurança jurídica.

Por fim, no terceiro capítulo, foi tratado sobre os entendimentos jurisprudenciais, a segurança jurídica do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, e as distinções entre dolo eventual e culpa consciente nos crimes acerca do CTB.

Quanto as hipóteses levantadas na introdução, chegou-se a seguinte resposta:

Na primeira hipótese restou claro que há divergência, pois há doutrinadores que entendem que só cabe o dolo, pelo fato de o agente assumir e aceitar o risco, sendo então responsável. Porém, outros discordam, e acreditam que só cabe o tipo culposo, principalmente pela justificativa de que o motorista não ingere bebida alcoólica premeditadamente para a prática do ato de homicídio, sendo que ele acredita em sua não ocorrência.

Na segunda e última hipótese, ficou evidente que o fator determinante para a aplicação do dolo eventual e da culpa consciente nos acidentes de trânsito é certamente a interpretação individualizada, caso a caso, considerando as particularidades do agente.

Conclui-se, que no curso deste trabalho, apurou-se que a doutrina se contradiz quanto ao assunto, sendo que, alguns são contra a configuração do dolo eventual nos homicídios causados por embriaguez ao volante por veículo automotor, dando atenção apenas para às circunstâncias objetivas.

No que concerne à jurisprudência, observou-se que as decisões em ambos os sentidos, entende-se que as circunstâncias no caso concreto são determinantes para que seja configurado o dolo eventual nos acidentes de trânsito.

Portanto, verifica-se que as decisões têm sido predominantes no sentido de deixarem de lado o que se entende por dolo eventual e culpa consciente para que se possa punir com maior intensidade os infratores de trânsito, para que, desta forma, enfim, atenda ao clamor social.

Por conta disso, o presente estudo foi realizado com o objetivo de que a sociedade tenha uma resposta sobre a eficácia e a concretização da norma. A pesquisa tem a finalidade de contribuir para que haja um debate no mundo jurídico no que tange à real efetividade da norma, considerando a atual mudança no Código de Trânsito Brasileiro, as recentes decisões dos tribunais de justiça do país, os julgados das Cortes Superiores e o posicionamento da doutrina.

## REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Leonardo, *Processo Penal*. 20. ed. Minas Gerais: Clube de Autores, 2016.
- BARROS, Paulo, Carvalho, *Manual de Direito e Teorias*. 20. ed. São Paulo: Noeses, 2015.
- BRASIL. *Código Penal Militar*, Decreto-Lei n. 1.001, de 21 de outubro de 1969. Institui as normas do Código Penal Militar. Brasília, D.F., 21 de out. 1969.
- BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro*, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui as normas de trânsito no Brasil. Brasília, D.F., 23 de set. 1997
- BRASIL. Constituição de 1988, de 05 de outubro de 1988. Artigo 5º.
- BRASIL. Tribunal de Justiça de Minas Gerais. *Ação Câmara Criminal*: XXXXX60011796001 MG, Relator: Maria Luiza de Marillac, Data de Julgamento: 05/09/2017, Data de Publicação: 15/09/2017.
- BITENCOURT, Roberto César; *Tratado de Direito Penal*. 22. Ed. São Paulo: Saraiva, v1, 2019.
- CAPEZ, Fernando. *Curso de Direito Penal: Parte Geral*. 16. ed. São Paulo: Saraiva, v.1, 2012.
- HUNGRIA, Néelson; FRAGOSO, Heleno Cláudio. *Comentários ao Código Penal*. 20. ed. Rio de Janeiro: Forense, v.5, 1979.
- MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. *Manual de Direito Penal*. 23. ed. São Paulo: Atlas, v.1, 2006.
- MONTEIRO, Flávio, Barros, *Manual de Direito Penal*. 23. ed. São Paulo: Juspodivm, 2014.
- TOMAZINI, Aurora, Carvalho, *Curso da Teoria Geral do Direito, eficácia das normas*. 21. ed. São Paulo: Puc, 2016.