



FUNDAÇÃO EDUCACIONAL DE ALÉM PARAÍBA
FACULDADE DE CIÊNCIAS GERENCIAIS ALVES FORTES

ROSÂNGELA FERNANDES

HOMICÍDIOS NOS CRIMES DE TRÂNSITO

BACHARELADO EM DIREITO

Além Paraíba

2023

ROSÂNGELA FERNANDES

HOMICÍDIOS NOS CRIMES DE TRÂNSITO

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado à Faculdade de Ciências Gerenciais Alves Fortes – FEAP - como parte das exigências acadêmicas do curso de Direito, para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof.^a. Rogéria Aparecida de Souza Oliveira

Além Paraíba

2023

FERNANDES, Rosângela.

Homicídios nos crimes de trânsito.

Nº de folhas: 53

Bacharel em Direito - Faculdade de Ciências Gerenciais Alves Fortes-FACE-ALFOR, mantida pela Fundação Educacional de Além Paraíba - FEAP

Coordenadora: Rogéria Aparecida de Souza Oliveira

Professora Orientadora: Rogéria Aparecida de Souza Oliveira

1. Direito. 2.Homicídios. 3. Crimes. 4. Trânsito.

MONOGRAFIA APRESENTADA A FACULDADE DE CIÊNCIAS GERENCIAIS
ALVES FORTES- FEAP DIREITO-2023

BANCA EXAMINADORA:

Prof.^a Orientadora: Rogéria Aparecida de Souza Oliveira

Prof. Convidado: Esp. Ademir Bueno de Oliveira

Prof. Convidado: Dr. Og Felipe Costa Rocha

NOTA

Aprovado

Aprovado com restrições

Reprovado

Coordenadora: Rogéria Aparecida de Souza Oliveira

Além Paraíba, 13 de março de 2024

Primeiramente a Deus, por tudo que tenho e tudo que sou, por cada instante da minha vida, muito obrigado Senhor! Ao meu pai José Pereira Fernandes, por ser um amigo especial, um homem vitorioso e um belo exemplo de vida. A minha mãe Eny da Rosa Fernandes, que sempre me incentivou e muito colaborou para que eu chegasse a essa ocasião tão especial em minha vida. Ao meu companheiro Carlos Alberto Pereira Garcia Filho, que sempre acreditou no meu potencial e sempre está ao meu lado, em todos os instantes. Aos meus filhos Kézia Fernandes Curty e Thiago Magne Fernandes Curty, por todos os momentos em que passamos juntos, pelas conquistas compartilhadas, vocês são a razão da minha existência e ao meu neto Gabriel Magne Curty Garcia, que é um anjo enviado por Deus, que com seus olhinhos inocentes deu-me força e coragem para ir além.

AGRADECIMENTOS

À prof.^a orientadora Rogéria Aparecida de Souza Oliveira, agradeço a orientação, que foi indispensável para o desenvolvimento da pesquisa.

Aos professores do Curso de Direito da Faculdade de Ciências Gerenciais Alves Fortes, obrigada pelas contribuições acadêmicas no decorrer do curso.

*“Você pode enganar muitas pessoas por algum tempo,
algumas pessoas por muito tempo, mas não a você.
Consciência no trânsito é vida longa”.*

Autor desconhecido.

RESUMO

O presente trabalho tem por escopo desempenhar um estudo priorizado a fim de abordar sobre os homicídios nos crimes de trânsito, buscando entender se existem ou não culpados por estes incidentes (ou acidentes). A interpretação do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro faz referência quanto ao homicídio culposo na direção do veículo automotor, ressaltando seus agravantes, causas e consequências. Tendo como objetivo detentar esclarecer as indagações como: o sistema de prevenção e repressão aos crimes de trânsito é suficiente? O cidadão e o governo têm feito sua parte? Porque a cada ano que passa, aumentam as vítimas de acidentes de trânsito? Os homicídios de quem é a culpa? Dessa forma buscamos com este estudo conscientizar os cidadãos a respeito da importância de um trânsito seguro que traga o máximo de segurança e em que ocorra o mínimo de acidentes, mostrando a atual realidade do sistema nacional de trânsito de nosso país, para que os homicídios nos crimes de trânsito passem a ser apenas estatísticas do passado.

Palavras-chaves: Direito. Homicídios. Crimes. Trânsito.

ABSTRACT

The scope of this work is to carry out a prioritized study in order to address homicides in traffic crimes, seeking to understand whether or not there are culprits for these incidents (or accidents). The interpretation of article 302 of the Brazilian Traffic Code refers to culpable homicide while driving a motor vehicle, emphasizing its aggravating factors, causes and consequences. With the objective of trying to clarify the questions such as: is the system of prevention and repression of traffic crimes sufficient? Have citizens and the government done their part? Why is it that with each passing year, the number of victims of traffic accidents increases? Whose murders is to blame? In this way, we seek with this study to make citizens aware of the importance of safe traffic that brings maximum safety and in which minimum accidents occur, showing the current reality of the national traffic system of our country, so that homicides in traffic crimes become only statistics of the past.

Keywords: Right. Homicide. Crimes. Transit.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Óbitos anuais.....	19
Quadro 2 – Óbitos no trânsito por Estados.....	20
Quadro 3 - Tipos de transporte.....	21
Quadro 4 - – Faixa etária e sexo das vítimas.....	22

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO I- A NATUREZA DOS CRIMES DE TRÂNSITO	12
1.1 O que diz a legislação.....	13
CAPÍTULO II- PRINCIPAIS CAUSAS DOS HOMICÍDIOS NOS CRIMES DE TRÂNSITO	19
2.1 Mecanismos existentes que podem diminuir a ocorrência dos homicídios.....	26
2.1.1 Operação Lei Seca.....	26
2.1.2 Operações das Polícias Rodoviárias Federal e Estaduais.....	27
2.1.3 Campanhas Publicitárias de prevenção de Acidentes de Trânsito.....	28
CAPÍTULO III- CRIME CULPOSO OU DOLO EVENTUAL?	31
3.1 Do Dolo.....	33
3.1.1 Elementos do Dolo.....	34
3.1.2 Teorias do Dolo.....	35
3.1.3 Espécies de Dolo.....	36
3.2 Da culpa.....	39
3.2.1 Modalidades da Culpa.....	40
3.2.2 Elementos da Culpa.....	43
3.2.3 Espécies de Culpa.....	45
3.3 Dolo Eventual ou Culpa Consciente.....	47
CONCLUSÃO	50
REFERÊNCIAS	52

INTRODUÇÃO

Pretende este estudo questionar um novo paradigma instaurado no seio do Direito Penal e no Processo Penal, cujo tema é homicídios nos crimes de trânsito, tendo em vista, a abrangente polêmica que este assunto ainda causa no mundo jurídico.

Isto se deve ao fato do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ainda suscitar dúvidas e inspirar inúmeras críticas. Para isto, serviram de fundamento o Código Penal (CP), o CTB e as diretrizes da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, para, enfim, adentrar no tema acima já exposto, que é o objetivo central de toda essa pesquisa.

Tendo em vista que o CTB tipificou o crime de homicídio culposo decorrente de acidente na direção de veículo automotor, temos como objeto distinguir o dolo e a culpa nos crimes de homicídio no trânsito, individualizando o dolo e a culpa como elementos essenciais da vontade na autoria do crime, identificando quando se tipifica o homicídio no trânsito, buscando estabelecer a aplicabilidade do dolo ou da culpa, para a correta distinção ante os casos concretos.

Aliás, questionamentos inevitáveis surgem a partir deste paradigma, como por exemplo: Será mesmo que existe apenas culpa nos homicídios de trânsito? E a figura do dolo, porque não está literalmente no CTB? Como reparar a dor, a tristeza e a ausência da vítima do homicídio de trânsito, se o Código só trata da culpa?

A justificativa deste trabalho não é somente apontar quem são os culpados dos homicídios nos crimes de trânsito é mostrar aos operadores do direito e ao público em geral as falhas que levam a um número cada vez maior de ocorrências deste tipo de delito, onde através da conscientização de condutores e pedestres poderemos salvar inúmeras vidas.

Reforçando tal entendimento, para a realização deste estudo, optou-se pela pesquisa não experimental, bibliográfica em doutrinas, legislações e análises de jurisprudências acerca da interpretação das leis referentes aos homicídios decorrentes dos crimes de trânsito. Para tanto, utilizaremos nossa pesquisa como meio de sustentar nossas hipóteses e, desta forma organizamos a presente monografia em três capítulos. No primeiro, abordou-se a natureza dos crimes de trânsito, seus aspectos, características, divergências, bem como o que diz a legislação específica quanto a estes crimes.

No segundo, sobre um dos fatores determinantes para a tipificação do homicídio, qual seja, a classificação ou não em crime culposo ou dolo eventual e o posicionamento da doutrina e jurisprudência, bem como a existência ou não de culpa de fato.

No terceiro capítulo foi reservado para um estudo geral sobre as principais causas dos

homicídios nos crimes de trânsito e os mecanismos existentes que podem diminuir a ocorrência destes homicídios.

Sendo assim, buscamos contemplar uma coesão entre os conhecimentos por nós adquiridos, demonstrando de forma interdisciplinar conhecimentos do Direito Penal e do Direito Constitucional, mas tendo como matéria basilar, um estudo minucioso do CTB, cujos elementos são impreterivelmente relevantes para o desenvolvimento do tema a ser tratado.

Conclui-se, portanto, que o tema é de suma importância e envolve ampla discussão doutrinária e jurisprudencial, merecedor de bastante atenção nos dias atuais, pois os crimes de trânsito constituem-se em um grande dilema social e devem ser punidos com o rigor.

CAPÍTULO I

A NATUREZA DOS CRIMES DE TRÂNSITO

A doutrina clássica classifica os crimes de trânsito em crimes de dano (homicídio culposo e lesão corporal culposa) e de perigo (abstrato ou presumido e concreto). Como anota Callegari (2008, p.14), o tipo culposo reclama:

O descumprimento do dever de cuidado; a causação de um resultado lesivo a um bem juridicamente tutelado; que a violação do dever de cuidado constitua fator determinante do resultado. Para a comprovação do descumprimento do dever de cuidado, exige-se a determinação sobre qual era o cuidado devido, para o que se deve recorrer de uma norma de cuidado. As normas de cuidado, frequentemente, estão estabelecidas na própria legislação, como ocorre com as atividades regulamentadas, servindo de exemplo o Código Nacional de Trânsito.

O mesmo autor em seu Manual de Direito Penal, adverte que os tipos de perigo têm acarretado sérios problemas interpretativos.

Para Masson (2019, p.148), exige a comprovação do risco ao bem protegido, ou seja, “Consuma-se com a efetiva comprovação, no caso concreto, da ocorrência da situação de perigo. É o caso do crime de perigo para a vida ou a saúde de outrem (CP, art.32)”.

No mesmo sentido, Bitencourt (2012, p.18), nos ensina que: “[...] nos crimes de perigo concreto o bem juridicamente tutelado pelo Estado deve estar efetivamente em perigo e ser comprovado”.

Quanto à classificação no sentido de perigo abstrato, Bottini (2007, p.156) disserta que,

Quanto aos crimes de perigo abstrato, entendemos que em um Estado Democrático de Direito são eles de questionável constitucionalidade, em face dos postulados constitucionais da intervenção mínima, da ofensividade e da proporcionalidade ou razoabilidade entre a conduta e a resposta penal (insitos ao conceito do devido processo legal. Verifica-se, assim, que a mera subsunção do fato ao tipo penal – antijuricidade formal – não basta à caracterização devendo-se sempre indagar acerca da antijuricidade material, a qual exige efetiva lesão ou ameaça concreta de lesão ao bem juridicamente protegido, requisitos esses que constituem verdadeiro pressuposto para a caracterização do injusto penal.

Mesmo entendimento possui o ilustre doutrinador Bitencourt (2012, p.20), senão vejamos: “São inconstitucionais todos os crimes de perigo abstrato, pois, no âmbito do direito penal de um estado democrático de direito, somente se admite a existência de infração penal quando há efetivo, real e concreto perigo de lesão a um bem jurídico determinado”.

Ainda, com base no princípio da ofensividade e Bottini (2007, p.141), por entender que

“A lógica do Direito Penal do Estado Democrático de Direito é focada, cumulativamente, no desvalor da ação e no desvalor do resultado, os delitos de perigo abstrato como de lesão”. Portanto, os crimes de perigo abstrato não se trata de antecipação da tutela penal, mas a reação estatal em razão da própria ofensa ao bem jurídico, no plano cuidado-de-perigo.

Outrossim, Cabette (2013, p.55) disserta que os crimes de trânsito são de lesão e de mera conduta, demonstrando ser inadequada a classificação tradicional, e ainda, “[...] a essência dos delitos automobilísticos está na lesão ao interesse jurídico da coletividade, que se consubstancia na segurança do tráfego de veículos automotores”.

Neste sentido, como leciona, dentre outros Bottini (2007), Cabette (2013), Masson (2019), os crimes de trânsito podem ainda ser considerados como crimes de mera conduta, porque basta à sua existência a demonstração da realização do comportamento perigoso ou imprudente, sem a necessidade de prova de que o risco atingiu, de maneira seria efetiva determinada pessoa sendo o sujeito passivo a coletividade. Contudo, há divergências neste sentido, pois, em tese, esta não diferencia as infrações administrativas dos delitos.

Pelo exposto neste estudo, optamos pela classificação tradicional e entendemos que os crimes de perigo abstrato expirariam em consequência de inúmeros princípios constitucionais que garantiriam qualquer pessoa, restando, dessa forma, os crimes de dano e os de perigo concreto.

Até hoje a mais abalizada doutrina encontra dificuldades em diferenciá-los e a questão fica relegada ao entendimento do juiz, pois não há uniformidade quanto à interpretação da norma e as decisões judiciais cada vez mais vem sendo influenciadas pela opinião pública.

1.1 O que diz a legislação

Inicialmente, quando falamos de acidentes de trânsito, penalidades e crimes, explica-se que existem duas correntes doutrinárias no que se refere à morte no trânsito. A primeira corrente faz referência ao homicídio culposo. O homicídio culposo, conforme Bitencourt (2012) é aquele provocado por descuido, com o embasamento principal na figura do condutor do veículo que não preveniu o risco. A segunda corrente faz referência ao homicídio por dolo eventual, quando o motorista assume o risco de causar o acidente.

Ambos possuem um elemento normativo que os diferencia do crime previsto no art. 121 do CP, e este elemento normativo é exatamente o agente se encontrar na condução de veículo automotor (BRASIL, 2023).

O CTB, tipificou no art. 302 a figura do homicídio em sua forma culposa, e quando o

mesmo é cometido na direção de veículo automotor. No mesmo artigo o legislador traz as causas de aumento, se verificadas, permitindo ao juiz aumentar de um terço à metade quando da ocorrência do homicídio culposo tais como: não possuir permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação; praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente. E no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. A existência dessas causas especiais de aumento ou diminuição da pena, circunstâncias atenuantes ou qualificadoras, de natureza objetiva e subjetiva, foram previstas na legislação penal justamente para buscar a correta individualização da pena que melhor se coaduna ao réu (BRASIL, 2023).

Do mesmo modo, a legislação em comento, traz em seu art. 306, uma conduta que é caracterizada como crime de trânsito, onde o agente ao conduzir veículo automotor, na via pública, estando, de acordo com a Lei. n. 12760, de 2012 (BRASIL, 2023), a partir do limite de dois decigramas de álcool por litro de sangue para os motoristas, a pessoa será multado e dobra se o condutor for reincidente em 12 (doze) meses, perde a carteira e tem o carro apreendido.

A Lei n. 12760/2012, foi regulamentada pela Resolução 432/13 pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que define que a embriaguez ao volante poderá ser comprovada pelo teste do bafômetro, exames laboratoriais, vídeos, testemunhas ou qualquer outro meio de prova no direito admitido (BRASIL, 2023).

Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165, da Lei n. 12.760/12 (BRASIL, 2023). Prevendo mais rigor contra motoristas que ingerirem bebidas alcoólicas.

Conforme Cabette (2013), a pretexto de tornar mais severo o tratamento de motoristas embriagados, a Lei 11.705/09, Lei Seca promoveu diversas modificações no Código de Trânsito, dentre elas a do art. 165, que deixou de fazer referência à quantidade de álcool por litro de sangue na infração de trânsito e a do próprio art. 306.

Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados, de acordo com a legislação em vigor, através de exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou constatação, pelo agente da Autoridade de Trânsito, dos sinais de alteração da capacidade psicomotora. Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor. Os sinais de alteração da capacidade psicomotora

deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas, o qual deverá acompanhar o auto de infração (BRASIL, 2023).

Em síntese, conforme Cabette (2013), caso o motorista seja autuado e comprovada a ingestão de álcool ou outra substância psicoativa o condutor responderá por infração administrativa, art. 165 do CTB, gravíssima, pagará multa, terá sua carteira de habilitação recolhida, o direito de dirigir suspenso por 12 meses e retenção do veículo. Contudo, se for comprovado o índice indicado na Lei passará de infração administrativa para ato criminoso, ou seja, comete o crime de embriaguez ao volante, art. 306, CTB, podendo ser condenado de seis meses a três anos de detenção.

No que tange às provas admitidas pela Lei 12.760/13, a nova Redação não renuncia ao critério quantitativo. Exige uma quantidade mínima de álcool no sangue que é de 6 decigramas por litro de sangue ou 0,3 miligramas de ar alveolar por litro de ar para a caracterização do crime. Ou seja, se for inferior a esta quantidade, será apenas infração administrativa, art. 165, CTB (BRASIL, 2023).

No entanto, como leciona Cabette (2013), estas provas só poderão ser aceitas no processo penal se o condutor o fizer por vontade própria, podendo até ser para demonstrar que o agente não está sobre influência de qualquer substância e usar em sua defesa.

Dessa forma, os princípios gerais garantem, *in thesi* (em tese), ao acusado que seus direitos e garantias serão respeitados durante todo o processo e que apenas lhe será atribuído o que for realmente comprovado pelo Estado, respeitando assim o Estado Democrático de Direito (CABETTE, 2013).

Cabe ressaltar que para a caracterização do crime descrito no art. 306 do CTB, deverá ser demonstrado um conjunto probatório e não somente uma prova independente (BRASIL, 2023).

Para Marcão (2013), conduzir veículo nas condições do art. 306, do CTB é conduta que, por si, independentemente de qualquer outro acontecimento, gera perigo suficiente ao bem jurídico tutelado, de modo a justificar a imposição de pena criminal. Não se exige um conduzir anormal, manobras perigosas que exponham a dano efetivo a incolumidade de outrem.

Entretanto, o Princípio do devido processo legal está previsto na Constituição da República Federativa do Brasil, em seu artigo 5º, inciso LIV: “Ninguém será privado de sua liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal”. É uma garantia fundamental para o cidadão, que ao ser parte em um processo este será de forma justa e igualitária (BRASIL, 2023).

Para que se tenha um processo justo deverão ser respeitados outros princípios dentro do processo penal. Segundo (LOPES JUNIOR, 2013, p. 176), “O processo passou a desempenhar

uma missão fundamental numa sociedade democrática enquanto instrumento de limitação do poder estatal”. Sendo ao mesmo tempo, instrumento a serviço da máxima eficácia dos direitos e garantias fundamentais.

Um dos princípios mais importantes no processo penal e relevante ao nosso estudo será o princípio da imparcialidade do juiz, segundo (TOURINHO FILHO, 2018, p. 59).

Não se pode admitir Juiz parcial. Se o Estado chamou para si a tarefa de dar a cada um o que é seu, essa missão não será cumprida se, no processo, não houvesse imparcialidade do Juiz: Mas a imparcialidade exige, antes de mais nada, independência. Nenhum Juiz poderia ser efetivamente imparcial se não estivesse livre de coações, de influências constrangedoras, enfim, de ameaças que pudessem fazer temer a perda do cargo. Daí as garantias conferidas à Magistratura pela Lei Maior: vitaliciedade, inamovibilidade e irredutibilidade de subsídios.

Logo, se o juiz não for imparcial, o processo perderá sua essência e deixaremos de ser um Estado Democrático de Direito. Segundo Lopes Junior (2013, p.167): “[...] deverá o juiz decidir pelo seu livre convencimento, e não se deixar envolver pelo imediatismo da sociedade, que espera da justiça respostas rápidas”. Ou seja, prisões para os motoristas embriagados, acreditando que serão resolvidos todos os problemas no trânsito brasileiro.

Como leciona Lopes Junior (2013, p. 167),

O juiz assume uma nova posição no Estado Democrático de Direito, e a legitimidade de sua atuação não é política, mas constitucional, consubstanciada na função de proteção dos direitos fundamentais de todos e de cada um, ainda que para isso tenha que adotar uma posição contrária à opinião da maioria. Deve tutelar o indivíduo e reparar as injustiças cometidas e absolver quando não existirem provas plenas e legais, abandonando completo o mito da verdade real.

Neste sentido, o juiz não pode ser motivado pela mídia. Deve ser analisadas as provas contra o agente. Estas deverão ser claras e comprovadas pelo Estado, porque se houver qualquer dúvida, o acusado será absolvido, pois na dúvida prevalece o princípio da inocência.

Frente ao princípio da inocência, no entendimento de Gomes (2013, p.102), a Resolução nº 432/2013 do CONTRAN, que regulamentou os artigos da Nova Lei Seca, Lei n. 12.706/12, os critérios quantitativos nela expostos ferem tal princípio,

[...] A presunção de inocência só pode ser derrubada quando todos os requisitos típicos são provados, não presumidos. A presunção de fatos contra o réu não se mostra suficiente para desfazer a eficácia vinculante (para o juiz) da presunção de inocência, que se encontra em estágio superior. É, por outro lado, penalmente autoritária porque, como a citada quantidade de álcool no sangue, já se presume a alteração na capacidade psicomotora do agente, assim como a condução sob a influência do álcool (que são requisitos típicos que devem ser comprovados em juízo). Tudo o que está contemplado objetivamente no texto legal deve ser narrado e provado (não presumido).

Para Gomes (2013), não se pode definir um criminoso com presunções fáticas. Existe a necessidade da comprovação da efetiva conduta do agente. Neste sentido, deve-se observar o crime descrito no artigo 7º e artigo 5º que regulamenta os sinais da alteração da capacidade psicomotora na Resolução 432/13 CONTRAN.

Entretanto, quando incide o dano, no caso do homicídio culposo, deixa de existir o crime do art. 306 e aplica-se unicamente o art. 302. Isso se deve ao princípio da subsidiariedade implícita do conflito aparente de normas que torna afastado o crime de perigo de dano pelo dano concreto material do homicídio (BRASIL, 2023).

Contando apenas com a literalidade do CTB, o mesmo nos leva a diversas indagações: O resultado é sempre previsível? O dever de cautela está atrelado apenas ao condutor? Sim, essa indagação é inadiável, porque o dever de cautela que se fala nos delitos de lesões ou homicídio culposo na condução de veículo automotor fundam-se em imprudência, negligência e imperícia na condução do veículo, do que advém o resultado. Exemplo típico é a falta de cuidado na entrega do veículo a outrem onde não se prende, necessariamente, ao resultado de lesões ou morte; esta inobservância de cautela é diversa daquela com que se moveu o condutor ao praticar a conduta típica do art. 302 ou do art. 303, ainda que se possa entender que, se não entregue o veículo, o resultado não teria ocorrido (GOMES, 2013).

Mesmo assim, pelo princípio da absorção caso sejam praticados em determinadas circunstâncias como embriagado, racha, tais casos ficam absorvidos, ou seja, o condutor somente responde pelo artigo 302 ou 303. Somente se houver, por exemplo, uma conduta anterior de racha e posteriormente o condutor matar alguém culposamente conduzindo o veículo é que não haverá a absorção, respondendo, neste caso em concurso material (TOURINHO FILHO, 2018).

Tal entendimento, como leciona Gomes (2013), faz com que atualmente, a maioria dos processos gire em torno de homicídios culposos que afastam a vontade ou a responsabilidade do motorista quanto ao acidente causado. Entretanto, uma vez comprovada a materialidade e existindo indícios suficientes de autoria é a favor da sociedade que decidirá o juiz do feito, pois prevalece o princípio do *in dubio pro societate* (na dúvida, a favor da sociedade).

Isso se deve ao fato de que, na maioria dos casos, os crimes de trânsito são verdadeiramente culposos, e defender o contrário, muitas vezes, é inconsequente. Mas este fato gera uma grande polêmica entre as pessoas em geral, pois, muitos são os casos de pessoas que, mesmo após consumir bebida alcoólica, se consideram perfeitamente capazes de dirigir sem colocar vidas em risco. O problema é que, na maioria das vezes, essa avaliação é feita justamente depois de algumas doses e, portanto, com o julgamento alterado (GOMES, 2013).

Ainda assim, somente o Direito Penal e somente medidas de caráter repressivo isoladamente consideradas não terão o condão, a capacidade, a potencialidade de resolver esse grande drama do trânsito. No entanto, do ponto de vista da legislação não permitiu de tal forma a concessão do *sursis* (suspensão). Essa medida permite ao réu cumprir determinadas condições estabelecidas pelo tribunal, evitando assim a execução imediata da pena (TOURINHO FILHO, 2018).

Dessa forma, este emaranhado de divergências e celeumas faz com que o Brasil ocupe um lugar incômodo de destaque, sendo um dos campeões mundiais de acidentes de trânsito, ligados, quase sempre, à imprudência, imperícia ou negligência dos condutores de veículos automotores.

CAPÍTULO II

PRINCIPAIS CAUSAS DOS HOMICÍDIOS NOS CRIMES DE TRÂNSITO

O Ministério da Saúde disponibilizou em maio de 2023, a base de dados consolidada do Sistema de Informações de Mortes (DataSUS) para o ano de 2021. Com isso, o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2023) divulgou a análise dos dados disponíveis, com foco na evolução desses números entre 2020 e 2021.

Conforme Carvalho e Guedes (2023, p.98-108),

Os acidentes no trânsito brasileiro aumentam e chega a ser a segunda maior causa de mortes no país. No entanto, são outros os motivos que elevam este índice, não seria somente a embriaguez ao volante, mas, sim o mau comportamento dos motoristas relacionados a outros fatores relacionados às precariedades das estradas, à infraestrutura deficiente, à falta de ciclovias e às falhas na sinalização.

Carvalho e Guedes (2023), considera que o fator mais grave dos acidentes de trânsito, a imprudência dos motoristas, manutenção do veículo, pressa, à falta do uso de equipamentos de segurança, como cinto de segurança e capacete para os motociclistas.

A quantidade de óbitos anuais no trânsito brasileiro cresceu pelo segundo ano consecutivo. Em 2021, o Brasil apresentou um aumento de 3,35% no total de óbitos registrados no trânsito, totalizando 33.813 mortes por sinistros de trânsito, um aumento de 1.097 (hum mil e noventa e sete) óbitos em comparação com os dados de 2020. A variação percentual de 3,35% em 2021 foi similar aos aumentos ocorridos em 2014 e 2012 (ONSV, 2023).

	Óbitos	Varição	Varição %
2011	43256	412	0,96%
2012	44812	1556	3,60%
2013	42266	-2546	-5,68%
2014	43780	1514	3,58%
2015	38651	-5129	-11,72%
2016	37345	-1306	-3,38%
2017	35375	-1970	-5,28%
2018	32655	-2720	-7,69%
2019	31945	-710	-2,17%
2020	32716	771	2,41%
2021	33813	1097	3,35%

Quadro 1: Óbitos anuais
Fonte: ONSV (2023)

Os óbitos por regiões do país, conforme base de dados consolidada do DataSUS, considerando as macrorregiões do Brasil, o Sul apresentou o maior aumento percentual de mortes no trânsito, atingindo 7,21%. Em ordem decrescente, segue a região Centro-Oeste com um aumento de 6,56%, região Sudeste com 4,36% e região Norte com aumento de 0,95%. Apenas a região Nordeste apresentou uma redução nos números de mortes no trânsito, com uma variação de -0,26%, o que representa uma estabilidade nos números do Nordeste (ONSV, 2023).

Em relação às mortes no trânsito por Estados, os que apresentaram os maiores aumentos percentuais na quantidade de óbitos entre 2020 e 2021 foram Amapá com 41%; Tocantins com 12% e Mato Grosso representando 11%. Os Estados que mais apresentaram reduções na quantidade de mortes no trânsito foram Acre com 17%; Pará e Alagoas com -5% (ONSV, 2023).

Região	Estado	2020	2021	Variação	Variação %
Centro-Oeste	Distrito Federal	323	307	-16	-4,95%
Centro-Oeste	Goiás	1578	1674	96	6,08%
Centro-Oeste	Mato Grosso	1112	1235	123	11,06%
Centro-Oeste	Mato Grosso do Sul	630	666	36	5,71%
Nordeste	Alagoas	678	644	-34	-5,01%
Nordeste	Bahia	2306	2336	30	1,30%
Nordeste	Ceará	1311	1307	-4	-0,31%
Nordeste	Maranhão	1399	1401	2	0,14%
Nordeste	Paraíba	797	837	40	5,02%
Nordeste	Pernambuco	1551	1509	-42	-2,71%
Nordeste	Piauí	952	930	-22	-2,31%
Nordeste	Rio Grande do Norte	438	438	0	0,00%
Nordeste	Sergipe	393	397	4	1,02%
Norte	Acre	115	95	-20	-17,39%
Norte	Amapá	69	97	28	40,58%
Norte	Amazonas	397	412	15	3,78%
Norte	Pará	1551	1470	-81	-5,22%
Norte	Rondônia	413	442	29	7,02%
Norte	Roraima	128	128	0	0,00%
Norte	Tocantins	490	549	59	12,04%
Sudeste	Espírito Santo	759	813	54	7,11%
Sudeste	Minas Gerais	3010	3278	268	8,90%
Sudeste	Rio de Janeiro	1793	1885	92	5,13%
Sudeste	São Paulo	5158	5211	53	1,03%
Sul	Paraná	2451	2662	211	8,61%
Sul	Rio Grande do Sul	1533	1684	151	9,85%
Sul	Santa Catarina	1381	1406	25	1,81%

Quadro 2: Óbitos no trânsito por Estados
Fonte: ONSV (2023)

Considerando o modo de transporte em que a vítima se encontrava durante o sinistro, os modais com maiores aumentos percentuais entre 2020 e 2021 foram os caminhões, definido pelo DataSUS como veículo de transporte pesado, com uma variação de 13%, e ônibus, com uma variação de 12%. Mesmo assim, eles ainda são os modais com menor quantidade de óbitos registrados (ONSV, 2023).

Considerando outros modos mais vulneráveis, como o pedestre e o ciclista, houve um aumento de 5% e 2%, respectivamente, na quantidade de óbitos. De acordo com os dados consolidados do DataSUS, os modais caminhão e ônibus tiveram as maiores variações (ONSV, 2023).

Modal da vítima	2020	2021	Variação	Variação %
Automóvel	6987	7286	299	4,28%
Bicicleta	1352	1381	29	2,14%
Caminhão	751	847	96	12,78%
Motocicleta	11853	11942	89	0,75%
Outros	6384	6848	464	7,27%
Pedestre	5120	5349	229	4,47%
Ônibus	111	124	13	11,71%
Triciclo	158	36	-122	-77,22%

Quadro 3 – Tipos de transporte
Fonte: ONSV (2023)

Quanto a faixa etária das vítimas, os dados consolidados do DataSUS, a maior quantidade de mortes no trânsito, em 2021 e de 20 a 24 anos e considerando o sexo das vítimas, em 2021 as vítimas do sexo masculino ainda são a maioria dos mortos no trânsito, representando 83% dos óbitos (ONSV, 2023).

Considerando apenas as vítimas fatais do sexo feminino, a faixa etária com um maior aumento de mortes entre 2020 e 2021 foi a acima de 80 anos, com uma variação de 25%. A faixa etária com a maior redução foi a de 20 a 24 anos, atingindo uma variação de quase -7%. Considerando as vítimas fatais do sexo masculino, a faixa etária com o maior aumento de mortes entre 2020 e 2021 foi a de 70 a 74 anos, com uma variação de 21%. A faixa etária com a maior redução foi a de 10 a 14 anos, com uma variação de -14% (ONSV, 2023).

Faixa etária	2020		2021		Variação %	
	Feminino	Masculino	Feminino	Masculino	Feminino	Masculino
+ de 80 anos	186	639	233	602	25,27%	-5,79%
75 a 79 anos	171	477	165	553	-3,51%	15,93%
70 a 74 anos	176	686	214	829	21,59%	20,85%
65 a 69 anos	226	1073	246	1193	8,85%	11,18%
60 a 64 anos	245	1428	298	1458	21,63%	2,10%
55 a 59 anos	337	1790	344	1893	2,08%	5,75%
50 a 54 anos	329	2136	382	2045	16,11%	-4,26%
45 a 49 anos	375	2137	398	2370	6,13%	10,90%
40 a 44 anos	438	2546	485	2733	10,73%	7,34%
35 a 39 anos	462	2852	512	2897	10,82%	1,58%
30 a 34 anos	450	2916	535	2831	18,89%	-2,91%
25 a 29 anos	488	2933	527	3068	7,99%	4,60%
20 a 24 anos	580	3475	541	3476	-6,72%	0,03%
15 a 19 anos	393	1815	381	1675	-3,05%	-7,71%
10 a 14 anos	133	266	129	228	-3,01%	-14,29%
5 a 9 anos	107	164	128	156	19,63%	-4,88%
0 a 4 anos	115	156	116	149	0,87%	-4,49%

Quadro 4– Faixa etária e sexo das vítimas
Fonte: ONSV (2023)

Callegari (2008, p.189) esclarece que:

O trânsito vem assumindo características de verdadeira calamidade pública, pela quantidade de mortos e feridos e de danos materiais que provoca. Há, por isso, movimento em favor da elaboração de leis especiais e mais rigorosas para tratar dos denominados delitos do automóvel. Contudo existe outra corrente, mais branda, que enfoca a educação no trânsito. Educar é ensinar que direção perigosa não leva a nada, exceto ao risco. A direção defensiva é uma poderosa “arma” para o combate à violência automobilística.

Nesse sentido, procuraremos apresentar as causas mais presumíveis que contribuem para os homicídios nos crimes de trânsito, apontadas por Callegari (2008), quais sejam: precariedade das estradas, a infraestrutura deficiente, a falta de ciclovias e as falhas na sinalização. Outros fatores de risco seriam a falta de segurança de alguns carros, inabilidade dos motoristas no trânsito, uso do celular ao volante e dirigir alcoolizado.

Outra causa comum da violência no trânsito é a de dirigir colado na traseira do carro à frente, sendo que esta prática responde por 12% dos acidentes registrados nas rodovias federais. Dirigir acima da velocidade permitida também é apontada como uma das principais causas dos acidentes de trânsito (ONSV, 2023).

Os pesquisadores do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), realizadas por Carvalho e Guedes (2023) avaliaram a mortalidade no trânsito e as políticas adotadas no país. Os acidentes com motocicleta foram os responsáveis pelo crescimento das mortes, que

dobraram entre as duas décadas analisadas. No entanto, houve redução na quantidade de óbitos por atropelamentos e casos envolvendo automóveis, mantendo o índice estável.

A pesquisa teve como fonte DataSUS, plataforma do Ministério da Saúde, e de ocorrências em rodovias registradas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) entre 2010 a 2019. Como 2020 foi um ano atípico devido à pandemia de Covid-19, conforme Carvalho e Guedes (2023), trabalharam com dados da década considerando o período de 2010 a 2019, tomando como base de comparação os anos de 2000 a 2009.

No Brasil, entre 2010 e 2019, ocorreram cerca de 392 mil mortes em acidentes de transporte terrestre, incluindo atropelamentos, sinistros com bicicletas, motocicletas, automóveis, caminhonetes, caminhões, ônibus, veículos de serviço e fora de estrada (ONSV, 2023).

Entre 2010 e 2019, o Brasil registrou um aumento de 13,5% nas mortes em números absolutos no trânsito, em relação à década anterior, com uma taxa de mortalidade por 100 mil habitantes que cresceu 2,3% neste período, mostrando resultados bastante frustrantes em relação à meta global estipulada pela Organização das Nações Unidas - ONU (CARVALHO; GUEDES, 2023).

As regiões Nordeste e Norte concentraram o maior crescimento do número de mortes, com cerca de 45% de aumento nos óbitos. A morte de usuários de motocicleta cresceu cerca de 150% em relação à década anterior. O crescimento da frota de automóveis e motocicletas contribuiu para o aumento da mortalidade nessas regiões. As regiões Sul e Sudeste apresentaram queda de 1,5% e 2,8%, respectivamente, enquanto a Região Centro-Oeste registrou alta de 14% nas mortes (ONSV, 2023).

Acidentes com motocicletas respondem por cerca de 44% dos óbitos na faixa de 15 a 29 anos. As mortes por atropelamento são responsáveis pela maior parte dos óbitos envolvendo pessoas com mais de 70 anos (CARVALHO; GUEDES, 2023).

Conforme dados consolidados do DataSUS e divulgadas pelo ONSV (2023), a principal causa dos acidentes em rodovias é a falta de atenção ou reação dos motoristas, motociclistas e pedestres (36% das ocorrências). Questões comportamentais estão associadas à boa parte dos acidentes, como a desobediência das regras de trânsito (14,4%), excesso de velocidade (10%) e uso de álcool (5%). O principal tipo de ocorrência é a colisão frontal, responsável por quase 40% das mortes no trânsito.

Entre os fatores de distração, Carvalho e Guedes (2023) apontam o uso de celular ao volante, choro de crianças no banco de trás, ler placas de publicidade, falar ao celular. O estado emocional também pode retardar os reflexos e o tempo de reação de um motorista. O indivíduo

que traz para o volante suas preocupações decorrentes do dia a dia poderá alterar muito seu tempo de reação, principalmente em função do baixo nível de concentração na atividade de dirigir.

Não manter distância segura é um erro extremamente frequente e grave, presente na maioria das colisões traseiras, o tipo de acidente mais frequente na rodovia federal. A importância de se manter uma distância segura do veículo à frente, contribui para reduzir o número de colisões na traseira, tipo de acidente que vem aumentando ultimamente (CARVALHO; GUEDES, 2023).

O CTB prevê que não guardar distância segura, lateral ou frontal de outro veículo resulta em infração grave, com multa e cinco pontos na CNH do motorista. O objetivo da penalidade é coibir uma condução que tem contribuído para o aumento do número de acidentes em todo o País (BRASIL, 2023).

O excesso de velocidade é um fator que contribui de forma significativa para os acidentes no trânsito, bem como a desobediência à sinalização. As rodovias apresentam placas de advertência ou de regulamentação advertindo sobre o perigo ou limitando a velocidade segura para o local. Além destas, existem outras com mensagens educativas como: 'Quem obedece à sinalização evita acidentes'. Mesmo assim, muitos motoristas não as levam em consideração, desobedecendo a sinalização e acabam se envolvendo em acidentes e sofrendo sérias consequências causando tristeza e dor para seus familiares e de muitos outros inocentes (CARVALHO; GUEDES, 2023).

A colisão frontal fica em segundo lugar na classificação dos tipos de acidentes com vítimas fatais e o abalroamento lateral de sentido oposto, que tem as mesmas causas, fica em quarto lugar. Juntos, eles são responsáveis por 23% dos acidentes com vítimas fatais. Mesmo que a ultrapassagem esteja sendo feita em local permitido, o condutor deve ter a certeza de que está fazendo a manobra sem colocar em risco a sua vida e dos demais usuários das rodovias, pois, há exigência de perícia por parte do condutor para efetuar ultrapassagens em baixa ou em alta velocidade, e por este motivo, muitos acidentes são causados, por imperícia do condutor, que causa o acidente com vítimas fatais e grandes estragos para ambas as partes (ONSV, 2023).

A ocorrência de defeito mecânico é fato imprevisível para o condutor do veículo, cabendo-lhe, ao estacionar, redobrar-se de cautelas no sentido de sinalizar a pista. Restando comprovado que o motorista tomou todas as medidas necessárias, não se pode atribuir a este imprudência, mesmo se a pista tiver o leito estreito e não tiver acostamento regular. Do contrário, a probabilidade de se ocorrer um acidente de trânsito aumenta consideravelmente, devendo o condutor ser responsabilizado por qualquer incidente que venha a acontecer

(CARVALHO; GUEDES, 2023).

Através de projetos e normas de manutenção das vias, pode-se prevenir vários acidentes. Aliado a isso, deve-se desenvolver processos de gestão eficazes de segurança viária. Acidentes ocasionados por má conservação das vias públicas, falta de sinalização ou descumprimento de outros deveres da administração pública Municipal, Estadual ou Federal, certamente terão de ser ressarcidos ou indenizados pela mesma. É importante ressaltar que o governo tem o dever de prestar os serviços públicos com qualidade, em observância ao princípio da eficiência, pilar da Administração Pública. Sendo assim, apenas com bons sistemas de gestão em vigor os responsáveis pela segurança viária serão capazes de resolver os problemas da segurança viária (ONSV, 2023).

A sonolência ao volante também representa uma causa de acidentes nas rodovias brasileiras, uma combinação que pode ser tão perigosa quanto beber e dirigir. Um condutor sonolento, com raciocínio e vigilância reduzida, terá menor tempo de reação aos estímulos externos e conseqüentemente, na pior das hipóteses, dormirá ao volante. Embora o sono seja um elemento dos mais importantes na causa de acidentes de trânsito, ele é muito pouco estudado, principalmente pela dificuldade de se pesquisar essa variável após a ocorrência de um acidente (CARVALHO; GUEDES, 2023).

De acordo com os dados do ONSV (2023), o consumo de álcool interfere na percepção do condutor do veículo, uma vez que o álcool constitui um depressor do sistema nervoso e age no cérebro em poucos minutos após a ingestão, dando início a uma ação inibidora pelos lóbulos frontais e estendendo-se posteriormente ao resto do cérebro. Uma das manifestações mais facilmente observáveis são os déficits de coordenação e lentidão de reflexos. Os efeitos da ingestão do álcool no organismo do condutor variam devido a alguns fatores como peso, altura e estrutura da pessoa; quantidade de álcool ingerida, velocidade com que ingere o mesmo, tipo de alimentação, circunstâncias e outras variáveis como idade e sexo.

Semelhantemente, de acordo com Carvalho e Guedes (2023), o condutor que insistir em consumir álcool e depois conduzir um veículo corre o risco de sofrer diminuição dos reflexos e terá predisposição a acidentes de todo o tipo, que podem ir de um tropeço a um acidente automobilístico. Geralmente, quem ingere bebida alcóolica acredita que possui condições de conduzir um veículo, pensa que o álcool não influencia em sua habilidade como motorista. É comum ouvir que a ingestão do álcool em doses determinadas não altera os efeitos psicológicos.

Deste modo, conforme a linha de pensamento de Carvalho e Guedes (2023), o condutor que ingere bebida alcóolica torna-se mais vulnerável à lesões e a óbito em relação ao condutor que não ingeriu álcool. Vale ratificar que todos os elementos que contribuem para uma causa

presumível de acidente de trânsito estão atrelados a um fator comum entre eles, a consciência do condutor.

Assim, por mais excludentes que o condutor possa ter, moralmente ou psicologicamente, qualquer fato que venha a ocorrer, a responsabilidade em parte é do condutor. Por outro enfoque, existem diversos mecanismos que contribuem para que os números de homicídios não cresçam de forma alarmante.

2.1 Mecanismos existentes que podem diminuir a ocorrência dos homicídios

Diversos mecanismos foram criados pelos governos, tanto na esfera federal, quanto na esfera estadual, na tentativa de diminuir a ocorrência de homicídios resultantes de acidentes de trânsito.

2.1.1 Operação Lei Seca

Com a nova redação da Lei. 12.760/2013, em seu art. 276, determina que qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165. Em seu art. 306 estabelece que: Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, em seu §2º, podendo ser verificada mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova; § 3º O CONTRAN disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo (NR). O CONTRAN disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica (BRASIL, 2023).

No que tange às provas admitidas pela Lei 12.760/13, a nova Redação não renuncia ao critério quantitativo. Exige uma quantidade mínima de álcool no sangue que é de 6 decigramas por litro de sangue ou 0,3 miligramas de ar alveolar por litro de ar para a caracterização do crime. Ou seja, se for inferior a esta quantidade, será apenas infração administrativa, art. 165, CTB (BRASIL, 2023).

A Lei Seca instituiu inicialmente um limite de 6 decigramas de álcool por litro de sangue

a partir do qual eram aplicadas as sanções aos motoristas. A Lei 12.760/2013, em seu art. 276, determina que qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 (BRASIL, 2023).

Os números divulgados pela Secretaria Estadual de Governo (SEGOV), destaca que o percentual de motoristas flagrados pela operação Lei Seca no Estado do Rio cresceu no primeiro semestre de 2023 em relação ao mesmo período do ano anterior (SEGOV, 2023).

Conforme o levantamento da SEGOV (2023), no primeiro semestre de 2023, ocorreram 17.449 (dezesete mil, quatrocentos e quarenta e nove) multas, após os condutores de veículos testarem positivo ou se recusaram a fazer o exame do bafômetro.

Apesar do crescimento apontado na pesquisa realizada pela SEGOV (2023), a Pesquisa do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA, 2023) identificou queda de 32% nas mortes decorrentes de acidentes de trânsito por uso de álcool entre 2010 e 2021, o que significa que a legislação tem efeitos concretos na redução da letalidade dos acidentes de trânsito no Brasil.

Segundo dados do CISA (2023), a taxa de óbitos no período de 2010 e 2021 passou de sete a cada 100 mil habitantes para cinco. Embora a Lei Seca tenha sido aprovada em 2008, o CISA analisa dados a partir de 2010, quando a Organização Mundial de Saúde lançou a estratégia global para reduzir o uso nocivo de álcool.

Embora o número de óbitos caiu ao longo dos últimos anos, conforme dados do CISA (2023), o índice de internações causadas por acidentes de trânsito por uso de álcool aumentou, passando de 27 a cada 100 mil habitantes em 2010 para 36 a cada 100 mil em 2021.

2.1.2 Operações das Polícias Rodoviárias Federal e Estadual

A PRF, conforme descrito no art. 20, do CTB, Lei n.º 9.503/1997, no âmbito das rodovias e estradas federais, cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições (BRASIL, 2023).

Incluído pela Lei. N. 14.071/2020, aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União (BRASIL, 2023).

A PRF, conforme o CTB realiza o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros (BRASIL, 2023).

Conforme a Redação dada pela Lei n. 14.071/2020, a PRF realiza a fiscalização de

trânsito, aplicando as penalidades de advertência por escrito e multa e medidas administrativas cabíveis, com a notificação dos infratores e a arrecadação das multas aplicadas e dos valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos e animais e de escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas (BRASIL, 2023).

A fiscalização de trânsito, de acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) é realizada do modo simples e convencional, através dos formulários de notificação de infrações do Departamento e de formas mais complexas, utilizando equipamentos direcionados, como radares de velocidade, etilômetros e outros mecanismos de aferição, como balanças. Após os prazos de defesa previstos em lei, as notificações geram as penalidades, na maioria dos casos na forma de multas. O objetivo principal da fiscalização de trânsito é a prevenção de acidentes e preservação da incolumidade das pessoas e do patrimônio (SENATRAN, 2023).

Cada vez mais, a PRF realiza um trabalho pautado por dados estatísticos. Tanto a alocação do efetivo, quanto a distribuição de equipamentos, como etilômetros e radares móveis, de acordo com a análise do número de acidentes e ocorrências policiais, em determinados locais, ao longo dos últimos anos (SENATRAN, 2023).

Assim, conforme a SENATRAN (2023), as ações integradas da PRF e Militar, contribuem no combate aos principais fatores de risco para a segurança do trânsito, na promoção da segurança viária: embriaguez ao volante; excesso de velocidade; ultrapassagens indevidas; falta de uso do cinto de segurança; transporte inadequado de crianças e irregularidades na condução de motocicletas.

2.1.3 Campanhas Publicitárias de prevenção de Acidentes de Trânsito

Em 2023 as campanhas educativas de trânsito teve como lema: ‘No trânsito, escolha a vida!’, definido oficialmente pelo CONTRAN, cujo objetivo envolve ampliar a consciência da sociedade sobre a importância de cada indivíduo na construção de um trânsito mais seguro e responsável. Imprudências no trânsito são responsáveis por muitas mortes ou lesões graves, por isso é importante dirigir com prudência, de acordo com as leis de trânsito (CONTRAN, 2022).

A definição consta na Resolução n. 980/2022 pelo CONTRAN. Além da mensagem, o texto estabelece os temas e cronogramas das campanhas educativas de trânsito. Isso significa que o conteúdo é veiculado obrigatoriamente nos meios de comunicação social, em toda peça publicitária destinada à divulgação de produtos da indústria automobilística, ao longo do ano (CONTRAN, 2022).

As campanhas devem mostrar ao condutor a importância de reduzir a velocidade como forma de proteger a vida de todos, conforme publicado pela Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS/MS). Fortalecer a mensagem de que cabe aos condutores protegerem os pedestres. Focar nas orientações do artigo 29 do CTB. Incentivar a moderação de velocidade como iniciativa que escolhe a vida. Ter mensagens orientadas a quem projeta, constrói, gerencia e fiscaliza as vias, pensando na vulnerabilidade e buscando soluções tecnológicas e exequíveis que protejam a vida dos pedestres (CONTRAN, 2022).

As campanhas devem focar na defesa dos comportamentos adequados à vida. Propor campanhas que convidem as pessoas ao engajamento e cuidados coletivos para salvar vidas. Os condutores, assim como os pedestres, devem entender a necessidade de respeitar os ciclistas e todos aqueles que optam pela mobilidade ativa. Trabalhar o respeito ao ciclista por parte dos modais, informando a distância que deve ser guardada de 1,5m a fim de protegê-los (CONTRAN, 2022).

Carvalho e Guedes (2023) destacam que as escolhas de quem projeta, constrói, gerencia e fiscaliza as vias e os veículos, e as escolhas dos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas são de absoluta importância para que mais vidas sejam protegidas e salvas no trânsito.

A ideia é mostrar situações em que as escolhas conduzam à proteção à vida de quem escolhe e de todos os demais atores do trânsito que, devido à sua vulnerabilidade, podem se tornar vítimas das escolhas de terceiros. Buscar envolver o condutor de veículos nos cuidados e na atenção que precisa ter com os mais vulneráveis no trânsito: pedestres, ciclistas, motociclistas (CONTRAN, 2022).

Dentre as escolhas seguras, há que se destacar a importância da manutenção dos veículos na segurança viária, a fim de evitar situações de risco causadas por falhas mecânicas. O objetivo da campanha também é mostrar que os atores mais vulneráveis acabam sendo as principais vítimas das distrações causadas pelo uso indevido do celular quando conduzindo (CONTRAN, 2022).

No caso dos motociclistas, o risco é potencializado devido à vulnerabilidade inerente ao veículo de duas rodas. Mensagens orientadas capazes de chamar a atenção do motociclista quando ele estiver desatento e se colocando em risco, como é o caso dos inúmeros mecanismos sonorizadores no pavimento, que alertam e protegem as vidas de diversos condutores (CONTRAN, 2022).

A importância dos equipamentos de proteção, como bebê conforto, cadeirinha e assento elevado, é fundamental para mitigar a vulnerabilidade das crianças e jovens no trânsito. Tanto é que a OMS declarou que, desde 2018, em todo o mundo, a principal causa de mortes na faixa

etária de 5 a 29 anos é o trânsito. É fundamental que esses equipamentos sejam usados de maneira irrestrita em todos os meios de transportes, inclusive nas distâncias mais curtas e nos trajetos mais conhecidos. Desde modo, as campanhas frisam que a melhor forma de demonstrar o amor não é com palavras, mas com atitudes (CONTRAN, 2022).

As campanhas, como esclarecem Carvalho e Guedes (2023) enfatizam que melhor do que enviar flores, inaugurar estátuas, ou escrever poemas é escolher a vida no dia a dia. É respeitar os limites de velocidade para proteger as crianças; é usar o capacete; é ter empatia com os motoristas profissionais que, mesmo com maior treinamento em relação aos demais condutores, têm dificuldades para enxergar pedestres, ciclistas e motociclistas, em um trânsito congestionado, em rodovias ou mesmo nas ruas de uma grande cidade.

CAPÍTULO III

CRIME CULPOSO OU DOLO EVENTUAL?

Crime culposo e crime doloso eventual são categorias importantes no direito penal, cada uma caracterizada por diferentes elementos e intenções subjacentes. Conforme Tourinho Filho (2018), o crime culposo ocorre quando uma pessoa, sem a intenção direta de cometer um crime, negligencia seu dever de cuidado e, como resultado, causa danos a outra pessoa ou propriedade. Por outro lado, o crime doloso eventual ocorre quando alguém prevê a possibilidade de um resultado criminoso decorrente de suas ações, mas age mesmo assim, assumindo o risco de que o resultado ocorra.

Semelhantemente, nas palavras de Masson (2019), ambos os tipos de crimes têm implicações significativas no sistema legal, envolvendo investigação detalhada das circunstâncias, avaliação da conduta do acusado e determinação da culpabilidade. A distinção entre crime culposo e doloso eventual é crucial para garantir a justiça e a aplicação adequada da lei em uma sociedade. O sistema judicial deve considerar cuidadosamente as circunstâncias específicas de cada caso para determinar a culpabilidade do acusado e apropriar as penalidades.

Como leciona Andreucci (2019), o crime culposo, também conhecido como negligência, ocorre quando alguém, agindo com imprudência, negligência ou imperícia, causa um resultado danoso sem a intenção direta de causar esse resultado. Isso significa que o agente não tinha a intenção de cometer um crime, mas sua conduta negligente resultou em danos. Por exemplo, um motorista que, distraído, atravessa um sinal vermelho e causa um acidente fatal pode ser considerado culpado por homicídio culposo.

Por outro lado, nas palavras de Nucci (2019), o crime doloso eventual envolve a previsão do agente de que um resultado criminoso pode ocorrer como consequência de suas ações, mas ele age mesmo assim, assumindo o risco de que esse resultado aconteça. Nesse caso, embora o agente não tenha a intenção direta de causar o resultado criminoso, sua conduta demonstra indiferença em relação a ele. Por exemplo, alguém que dirige embriagado assume o risco de causar um acidente grave, mesmo que não tenha a intenção específica de machucar alguém.

Em síntese, conforme os autores, dentre eles Andreucci (2019), Masson (2019), Nucci (2019), o crime culposo ocorre quando alguém, sem intenção direta de cometer um crime, negligencia seu dever de cuidado e causa danos como resultado. Por outro lado, o crime doloso eventual acontece quando o agente prevê a possibilidade de um resultado criminoso decorrente de suas ações, mas age mesmo assim, assumindo o risco de que o resultado ocorra.

A distinção entre crime culposo e doloso eventual é crucial para assegurar a justiça e a equidade no sistema jurídico, pois permite que as penalidades sejam proporcionais à gravidade do comportamento do agente e à sua responsabilidade pelos danos causados. No caso do crime culposo, em que não há a intenção direta de cometer um delito, as penalidades geralmente tendem a ser mais brandas, refletindo a negligência ou imprudência do agente. Por outro lado, no crime doloso eventual, em que o agente age mesmo prevendo a possibilidade de um resultado criminoso decorrente de suas ações, a punição costuma ser mais severa, devido à consciência do risco envolvido (TOURINHO FILHO, 2018).

Ao reconhecer e distinguir entre esses tipos de crimes, o sistema legal pode garantir que os culpados sejam responsabilizados de maneira apropriada, ao mesmo tempo em que protege os direitos dos inocentes. A distinção entre crime culposo e doloso eventual desempenha um papel fundamental na manutenção da ordem e da integridade no âmbito jurídico (MASSON, 2019).

A distinção entre crime culposo e doloso eventual não apenas influencia a determinação da culpabilidade e a aplicação da pena, mas também desempenha um papel importante na forma como a sociedade percebe e julga o comportamento criminoso (NUCCI, 2019).

Como nos ensina Andreucci (2019), no caso do crime culposo, a ênfase recai sobre a negligência ou imprudência do agente, o que pode resultar em uma avaliação mais compreensiva por parte da sociedade e do sistema judicial. Muitas vezes, o agente é visto como alguém que cometeu um erro, mas não necessariamente como uma pessoa má intencionada. Isso pode levar a uma maior disposição para reabilitação e ressocialização, além de uma abordagem menos punitiva em termos de repreensões.

Por outro lado, nas palavras de Masson (2019), no crime doloso eventual, onde o agente assume conscientemente o risco de causar dano, a percepção social pode ser mais severa. A consciência do risco e a decisão de agir apesar dele podem ser interpretadas como indicadores de uma maior culpabilidade moral e, conseqüentemente, gerar uma reação mais forte da sociedade e do sistema judicial. Isso pode resultar em penalidades mais duras e em uma maior estigmatização do agente como alguém que agiu com desprezo pela vida e pelos direitos dos outros.

Conforme Masson (2019), além de influenciar diretamente o processo legal, a distinção entre crime culposo e doloso eventual desempenha um papel fundamental na aplicação da justiça dentro do sistema legal. Assim, a distinção entre crime culposo e doloso eventual é essencial para garantir a justiça e a equidade no sistema jurídico, ao mesmo tempo em que responsabiliza os indivíduos por suas ações e protege os direitos das vítimas.

3.1 Do Dolo

O dolo, no âmbito do direito penal brasileiro, encontra-se previsto no inciso I do artigo 18 do CP. Este dispositivo legal estabelece que há dolo quando o agente pratica a conduta típica com a vontade consciente de realizar um resultado criminoso, ou seja, quando há a intenção deliberada de cometer o ato ilícito. Isso significa que o agente prevê a possibilidade de um resultado prejudicial decorrente de suas ações, mesmo assim age, assumindo o risco de que o resultado ocorra. Um exemplo clássico é o caso de alguém que dirige embriagado, ciente do risco de causar um acidente grave, mas decide prosseguir mesmo assim (BRASIL, 2023).

Essa disposição legal define que o dolo está presente quando o agente atua de forma voluntária, ciente da ilicitude de sua conduta e com a vontade dirigida a um objetivo específico, que é contrário à lei. Em outras palavras, o agente age de forma consciente e intencional, com pleno conhecimento das consequências de seus atos e com a finalidade de alcançar um resultado que é proibido pela legislação penal (BRASIL, 2023)

No que se refere ao Tipo Penal Doloso, Greco (2018, p.200) conceitua o dolo nos seguintes termos:

Dolo é à vontade e consciência dirigidas a realizar a conduta prevista no tipo penal incriminador. Conforme preleciona Welzel, toda ação consciente é conduzida pela decisão da ação, quer dizer, pela consciência do que se quer, o momento intelectual e pela decisão a respeito de querer realizá-lo o momento volitivo. Ambos os momentos, conjuntamente, como fatores configuradores de uma ação típica real, formam o dolo (= dolo do tipo). Assim, podemos perceber que o dolo é formado por um elemento intelectual e um elemento volitivo.

Bitencourt (2012, p.90) em seu Tratado de Direito Penal define que:

A essência do dolo deve estar na vontade, não de violar a lei, mas de realizar a ação e obter o resultado. Essa teoria não nega a existência da representação (consciência) do fato, que é indispensável, mas destaca, sobretudo, a importância da vontade de causar o resultado.

No mesmo sentido, Mirabete (2018, p.131) define dolo como a consciência e a vontade na realização da conduta típica ou a vontade da ação orientada para a realização do tipo.

Tourinho Filho (2018, p.61), em sua obra, define o dolo como sendo: “A consciência e vontade na realização da conduta típica. Compreende um elemento cognitivo, conhecimento do fato que constitui a ação típica e um volitivo, vontade de realizá-la”.

Como se percebe, grande parte da doutrina entende o dolo como sendo a vontade livre e consciente do agente em cometer uma ação lesiva ao bem jurídico tutelado.

Assim, o inciso I do artigo 18 do CP (BRASIL, 2023) estabelece uma das formas fundamentais de se caracterizar o dolo, elemento essencial na configuração da maioria dos crimes previstos na legislação penal brasileira.

3.1.1 Elementos do Dolo

Para caracterização do crime doloso é necessário a existência da consciência e vontade, elementos constitutivos do dolo, conforme ensina Capez (2020, p.223):

Consciência (conhecimento do fato que constitui a ação típica) e vontade (elemento volitivo de realizar esse fato). Aníbal Bruno inclui dentre os componentes do conceito de dolo a consciência da ilicitude do comportamento do agente. Contudo, para os adeptos da corrente finalista, a qual o CP adota, o dolo pertence à ação final típica, constituindo seu aspecto subjetivo, ao passo que a consciência da ilicitude pertence à estrutura da culpabilidade, como um dos elementos necessários à formulação do juízo de reprovação. Portanto, o dolo e a potencial consciência da ilicitude são elementos que não se fundem em um só, pois cada qual pertence a estruturas diversas.

Segundo Mirabete (2018, p.133) são elementos do dolo a consciência, que é o conhecimento do fato que constitui a ação típica e a vontade, elemento volitivo de realizar esse fato. A consciência do autor deve referir-se a todos os elementos do tipo, prevendo-o os dados essenciais dos elementos típicos futuros em especial o resultado e o processo causal. A vontade consiste em resolver executar a ação típica, estendendo-se a todos os elementos objetivos conhecidos pelo autor que servem de base à sua decisão em praticá-la.

Já no entendimento de Greco (2018, p.200-201) o dolo é formado por um elemento intelectual e um elemento volitivo conforme se segue: “A consciência, diz respeito à situação fática em que se encontra o agente. O agente deve ter consciência, isto é, deve saber exatamente aquilo que faz, para que se lhe possa atribuir o resultado lesivo a título de dolo”.

No direito penal brasileiro, o dolo é um elemento essencial para a configuração de muitos tipos de crimes. O artigo 20 do CP estabelece que, se o agente, no momento da conduta criminosa, não tem consciência da ilicitude de seus atos, ou seja, se age sem a percepção de que está praticando uma conduta contrária à lei, não se pode atribuir a ele a responsabilidade pelo dolo (BRASIL, 2023).

De acordo com Masson (2019), isso significa que, para que haja dolo, é necessário que o agente tenha plena consciência da ilicitude de sua conduta. Em outras palavras, ele deve agir sabendo que está cometendo um ato proibido pela lei. Se o agente, por algum motivo, não compreende essa ilicitude, não há dolo em sua conduta, e sim outra forma de culpabilidade,

como a culpa ou a inexigibilidade de conduta diversa.

Essa disposição do artigo 20 do CP visa garantir que a responsabilidade penal seja atribuída apenas àqueles que, de fato, têm a intenção consciente de praticar um ato criminoso. Ela reconhece que a consciência da ilicitude é um elemento fundamental para a configuração do dolo e, conseqüentemente, para a aplicação da pena criminal (BRASIL, 2023).

O artigo 20 do CP estabelece que a consciência da ilicitude é um elemento indispensável para a configuração do dolo. Sem essa consciência, não se pode falar em dolo, e sim em outras formas de culpabilidade. Essa disposição visa garantir que a responsabilidade penal seja atribuída de forma justa e proporcional, somente àqueles que agem conscientemente com a intenção de cometer um crime. Portanto, a compreensão desse dispositivo legal é essencial para uma aplicação correta e equitativa da lei penal (BRASIL, 2023).

O dolo exige que o agente atue com plena consciência de suas ações, ou seja, que tenha a intenção deliberada de cometer um ato considerado criminoso. Segundo o artigo 20 do CP, para que haja dolo, o agente deve ter consciência da ilicitude de sua conduta, ou seja, deve saber que está cometendo um ato contrário à lei (GRECO, 2018).

O artigo 18 do CP define o dolo como a vontade consciente de praticar um ato criminoso ou de produzir um resultado ilícito (BRASIL, 2023).

Assim, o dolo está intrinsecamente ligado ao princípio da culpabilidade no direito penal, que estabelece que só pode ser responsabilizado criminalmente aquele que agir de forma consciente e voluntária.

3.1.2 Teorias do Dolo

Conforme Capez (2020), são três as teorias do Dolo. Da vontade, o Dolo é a vontade de realizar a conduta e produzir o resultado. Da representação, o Dolo é a vontade de realizar a conduta, prevendo a possibilidade de o resultado ocorrer, sem, contudo, desejá-lo. A Teoria da Representação, denomina-se assim, porque basta ao agente representar, prever a possibilidade de o resultado para a conduta ser qualificada como dolosa.

Do assentimento ou consentimento, Dolo é o assentimento do resultado, isto é, a previsão do resultado com a aceitação dos riscos de produzi-lo. Não basta, portanto, representar; é preciso aceitar como indiferente a produção do resultado (ANDREUCCI, 2019).

Ainda, nas palavras de Andreucci (2019, p.112), o Brasil adotou, no art. 18, I, do CP, “[...] a teoria da vontade para que exista dolo é preciso a consciência e vontade de produzir o resultado, dolo direto e a teoria do assentimento, existe dolo também quando o agente aceita o

risco de produzir o resultado, dolo eventual”.

Como leciona Pacelli (2019, p.272-273),

[...] toda a ação consciente é conduzida pela decisão de ação, é dizer, pela consciência do que se quer – o momento intelectual – e pela decisão a respeito de querer realizar – o momento volitivo. Ambos os momentos, conjuntamente, como fatores configuradores de uma ação típica real formam o dolo.

Dolo, em sentido técnico penal, é a vontade de uma ação orientada à realização de um delito, ou seja, é o elemento subjetivo que concretiza os elementos do tipo. O crime é considerado doloso quando o agente prevê objetivamente o resultado e tem intenção de produzir esse resultado ou assume o risco de produzi-lo, conforme preceitua o art. 18, I, do Código Penal (BRASIL, 2023).

3.1.3 Espécies de Dolo

Mirabete (2018, p.134-135) refere-se quanto a espécies de dolo distinguindo posições doutrinárias sobre o dolo. “[...] dolo pode ser dolo direto ou determinado: neste caso o agente quer determinado resultado, como a morte da vítima, por exemplo, no homicídio”.

Na hipótese do dolo indireto ou indeterminado, o conteúdo do dolo não é preciso, definido. O dolo indireto ou indeterminado pode ser alternativo ou eventual. Já o dolo alternativo, o agente quer, entre dois ou mais resultados, como matar ou ferir, qualquer um deles (MIRABETE, 2018).

Na hipótese do dolo eventual, Mirabete (2018) leciona que 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. Age também com dolo eventual o agente que, na dúvida a respeito de um dos elementos do tipo, se arrisca em concretizá-lo.

Os arts. 121 e 155 do CP define o dolo de dano, onde o agente quer ou assume o risco de causar lesão efetiva. O dolo de perigo, neste caso, o autor da conduta quer apenas o perigo, conforme os arts. 132 e 133 do CP. São essas espécies, porém, substancialmente idênticas. Dolo existe quando o agente quer ou consente na realização da figura típica ou nos termos da lei, quando quer ou consente no resultado, não importando que esse tipo ou evento, seja de dano ou

de perigo (BRASIL, 2023).

Segundo Mirabete (2018), há distinção da doutrina tradicional, que separa as espécies de dolo em dolo genérico e dolo específico. Dolo genérico é a vontade de realizar o fato descrito na lei, em seu núcleo, como vontade de matar, de subtrair, de raptar. O dolo específico é a vontade de realizar o fato com um fim especial, fim libidinoso de obter vantagem indevida. Entretanto, a distinção é falha, pois o que existe são os elementos subjetivos do tipo. Fala-se, por fim, dolo geral, existente nos casos em que o agente, supondo ter conseguido o resultado pretendido, pratica nova ação que, esta sim, vem a resultar no evento.

Dolo direto, quando o agente quer, efetivamente, cometer a conduta descrita no tipo, conforme preceitua a primeira parte do artigo 18, I, do CP. dolo indireto. O dolo indireto, a seu turno, pode ser dividido em alternativo e eventual (BRASIL, 2023).

O agente, na espécie do dolo direto, pratica sua conduta dirigindo-a finalisticamente à produção do resultado por ele pretendido inicialmente. É o dolo por excelência, pois que, quando falamos em dolo, o primeiro que nos vem à mente é justamente o dolo direto. Ou seja, dolo direto, é determinado, intencional. Dirige sua conduta a uma finalidade precisa (GRECO, 2018).

O dolo indireto alternativo, como leciona Greco (2018, p.204-209),

[...] apresenta-se quando o aspecto volitivo do agente se encontra direcionado, de maneira alternativa, seja em relação ao resultado ou em relação à pessoa contra qual o crime for cometido. Quando a alternatividade do dolo disser respeito ao resultado, fala-se em alternatividade objetiva; quando a alternatividade se referir à pessoa contra qual o agente dirige sua conduta, a alternatividade será subjetiva.

Conforme Greco (2018), dolo indireto ou indeterminado, é aquele em que o agente não tem a vontade dirigida a um resultado determinado. Subdivide-se em dolo alternativo e em dolo eventual. O alternativo é o que se verifica quando o agente deseja, indistintamente, um ou outro resultado. Sua intenção se destina, com igual intensidade, a produzir um entre vários resultados previstos como possíveis.

Complementando, Nucci (2019), exemplifica o dolo indireto alternativo. O do sujeito que atira contra seu desafeto, com propósito de matar ou ferir. Se matar, responderá por homicídio. Se ferir, responderá por tentativa de homicídio. Em caso de dolo alternativo, o agente sempre responderá pelo resultado mais grave. Justifica-se esse raciocínio pelo fato de o CP ter adotado a teoria da vontade (art. 18, I). Se teve a vontade de praticar um crime mais grave, por ele deve responder, ainda que na forma tentada.

Dolo eventual, conforme Greco (2018), quando o agente, embora não querendo

diretamente praticar a infração penal, não se abstém de agir e, com isso, assume o risco de produzir o resultado que por ele já havia sido previsto e aceito. Ou seja, o autor considera seriamente como possível a realização do tipo legal e se conforma com ela.

Como leciona Masson (2019, p.148),

Dolo eventual é a modalidade em que o agente não quer o resultado, por ele previsto, mas assume o risco de produzi-lo. É possível a sua existência em decorrência do acolhimento pelo CP da teoria do assentimento, na expressão assumiu o risco de produzi-lo (art. 18, I). O dolo eventual é admitido por todos os crimes que com ele sejam compatíveis. Há casos, entretanto, em que o tipo penal exige expressamente o dolo direto. Afasta-se, então, o dolo eventual (art. 180, *caput*, do CP). Utiliza a expressão ‘coisa que **sabe** ser produto de crime’, indicativa de dolo direto.

Tem sido posição adotada, atualmente, na jurisprudência pátria considerar a atuação do agente, em determinados delitos cometidos no trânsito, não mais como culpa consciente, e sim como dolo eventual. As inúmeras campanhas realizadas, demonstrando o perigo da direção perigosa e manifestamente ousada, são suficientes para esclarecer os motoristas da vedação legal de certas condutas, tais como o racha, a direção em alta velocidade, sob embriaguez, entre outras (MASSON, 2019).

Segundo Andreucci (2019), dolo geral, *dolus generalis* (dolo genérico). Refere-se à intenção geral do réu de cometer um ato criminoso, independentemente das circunstâncias específicas do caso. Ou seja, quando o autor acredita haver consumado o delito quando na realidade o resultado somente se produz por uma ação posterior, com a qual buscava encobrir o fato, ou, ainda, quando o agente, julgando ter obtido o resultado intencionado, pratica segunda ação com diversos propósitos e só então é que efetivamente o dito resultado se produz.

Complementando, *dolus generalis* (dolo genérico), é o erro no tocante ao meio de execução do crime, relativamente à forma pela qual se produz o resultado inicialmente desejado pelo agente. Ocorre quando o sujeito, acreditando ter produzido o resultado almejado, pratica nova conduta com finalidade diversa, e ao final se constata que foi esta última que produziu o que se buscava desde o início. Esse erro, de natureza acidental, é irrelevante no Direito Penal, pois o que importa é que o agente queria um resultado e o alcançou. O dolo é geral e envolve todo o desenrolar da ação típica, do início da execução até a consumação (MASSON, 2019).

A classificação dolo genérico e dolo específico, conforme Masson (2019), ganhou destaque no sistema clássico do Direito Penal. Dolo genérico quando a vontade do agente se limitava à prática da conduta típica, sem nenhuma finalidade específica, tal como no crime de homicídio, em que é suficiente a intenção de matar alguém, pouco importando o motivo para a configuração da modalidade básica do crime. Por outro lado, o dolo específico existia nos

crimes em que a referida vontade era acrescida de uma finalidade especial. No caso da injúria, por exemplo, não basta a atribuição à vítima de uma qualidade negativa. Exige-se também tenha a conduta a finalidade de macular a honra subjetiva da pessoa ofendida.

Para classificar o dolo em genérico e específico, como disserta Andreucci (2019, p.112-113),

Dolo genérico era aquele em que no tipo penal não havia indicativo algum do elemento subjetivo do agente ou, melhor dizendo, não havia indicação alguma da finalidade da conduta do agente. No tipo do art. 121 do CP, por exemplo, não há, segundo os adeptos dessa distinção, indicação alguma da finalidade do agente, razão pela qual vislumbravam, ali, o dolo genérico. Dolo específico, a seu turno, era aquele em que no tipo penal podia ser identificado o que denominamos de especial fim de agir. No caso de tipos penais como o do art. 159 do CP, em que na sua redação encontramos expressões que indicam a finalidade da conduta do agente, existe um dolo específico.

Nas palavras de Andreucci (2019), utiliza-se o termo dolo para referir-se ao antigo dolo genérico. A expressão dolo específico, por sua vez, foi substituída por elemento subjetivo do tipo ou, ainda, elemento subjetivo do injusto.

3.2 Da culpa

O princípio da culpabilidade é um dos pilares fundamentais do direito penal, e está expressamente previsto no inciso II do artigo 18 do CP. Este inciso estabelece que a conduta do agente é voluntária quando ele, consciente e livremente, realiza ações que resultam em determinado resultado, mesmo que não tenha a intenção específica de produzi-lo (BRASIL, 2023).

No que se refere ao Tipo Penal Culposo, Greco (2018, p.212-213) conceitua o dolo nos seguintes termos:

A conduta humana que interessa ao Direito Penal só pode ocorrer de duas formas: ou o agente atua dolosamente, querendo ou assumindo o risco de produzir o resultado ou ele culposamente, dá causa a este mesmo resultado, agindo com imprudência, imperícia ou negligência. Dessa forma, só podemos falar em conduta dolosa ou culposa.

Nesse contexto, a culpa é reconhecida quando o agente, embora não tenha a intenção direta de causar o resultado, age de forma imprudente, negligente ou imperita, contribuindo para a ocorrência do evento danoso. Em outras palavras, a culpabilidade é atribuída ao agente quando este, embora não deseje o resultado lesivo, age de maneira descuidada ou irresponsável,

criando um risco não justificável e, conseqüentemente, concorrendo para a produção do resultado danoso (GRECO, 2018).

Um exemplo comum desse tipo de conduta é o caso de um motorista que, embora não tenha a intenção de provocar um acidente, dirige em alta velocidade sob condições adversas, como chuva intensa ou pista escorregadia. Mesmo sem desejar o acidente, sua negligência ao desconsiderar os perigos da velocidade excessiva contribui para a ocorrência do sinistro (TOURINHO FILHO, 2018).

É importante ressaltar que, para a configuração da culpa, é necessário que o agente tenha consciência da sua conduta e das possíveis conseqüências dela decorrentes. Além disso, é preciso que sua conduta seja desaprovada pelo padrão de cuidado exigido pela sociedade, ou seja, que uma pessoa razoável, nas mesmas circunstâncias, agiria de forma diversa para evitar o resultado lesivo (MASSON, 2019).

Nas palavras de Mirabete (2018, p.136), apesar de longa elaboração doutrinária, não se chegou ainda a um conceito perfeito de culpa em sentido estrito, e, assim, do crime culposo. “[...] mesmo com a reforma da Parte Geral, a lei limita-se a prever as modalidades da culpa, declarando o artigo 18, inciso II, que o crime é culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia”.

Entretanto, Andreucci (2019, p.113) faz uma crítica severa ao conceito de culpa.

Argumenta que o critério casuístico, ligado ao modelo causal de identificação do tipo culposo utilizado pelo Código é inconveniente, e aponta os seguintes motivos: a) não constitui definição do tipo culposo, mas enumeração de hipóteses que fundamentam tipos culposos; b) quebra a unidade metodológica do modelo final, paradigma influente na reforma penal; c) impede a compreensão do tipo culposo como execução inadequada de ação final: ruptura do cuidado objetivo na realização (final) das ações socialmente perigosas. O tipo culposo, como resultado de dano produzido por conduta lesiva do cuidado objetivo na vida social.

Portanto, o entendimento do inciso II do artigo 18 do CP reconhece a culpabilidade quando o agente, mesmo sem a intenção direta de produzir um resultado danoso, age de forma imprudente, negligente ou imperita, contribuindo voluntariamente para a sua ocorrência. Essa compreensão destaca a importância da responsabilidade individual e do respeito às normas de segurança para a prevenção de danos e a promoção da justiça no âmbito penal (BRASIL, 2023).

3.2.1 Modalidades de culpa

As modalidades de culpa são essenciais para determinar a responsabilidade do agente

diante de um resultado danoso decorrente de sua conduta. Conforme Tourinho Filho (2018), a compreensão dessas nuances é crucial para a aplicação justa da lei, considerando não apenas o resultado, mas também as circunstâncias específicas e a mentalidade do agente no momento da ação.

Capez (2020, p.232) apresenta o conceito de cada modalidade como sendo:

Imprudência: é culpa de quem age, ou seja, aquela que surge durante a realização de um fato sem o cuidado necessário. Pode ser definida como ação descuidada. Implica sempre um comportamento positivo. Negligência: é a culpa na sua forma omissiva. Consiste em deixar alguém de tomar o cuidado devido antes de começar a agir. Ao contrário da imprudência, que ocorre durante ação, a negligência dá-se sempre antes do início da conduta. Implica, pois, a abstenção de um comportamento que era devido. O negligente deixa de tomar, antes de agir, as cautelas que deveria. Imperícia: é a demonstração de inaptidão técnica em profissão ou atividade. Consiste na incapacidade, na falta de conhecimento ou habilidade para o exercício de determinado mister.

As modalidades de imprudência, negligência e imperícia são categorias importantes para compreender a culpabilidade em casos de responsabilidade civil e criminal. Elas representam diferentes formas pelas quais o agente pode agir de maneira descuidada, negligente ou sem a devida habilidade, contribuindo para a ocorrência de danos ou lesões (CAPEZ, 2020).

Mirabete (2018, p.140-141) define como modalidades do crime culposo:

A imprudência é uma atitude em que o agente atua com precipitação, inconsideração, com afoiteza, sem cautelas, não usando de seus poderes inibidores. A negligência é inércia psíquica, a indiferença do agente que, podendo tomar as cautelas exigíveis, não o faz por displicência ou preguiça mental. A imperícia é a incapacidade, a falta de conhecimentos técnicos no exercício de arte ou profissão, não tomando o agente em consideração o que sabe ou deve saber. A imperícia pressupõe sempre a qualidade de habilitação legal para a arte ou profissão. Havendo inabilidade para o desempenho da atividade desses parâmetros a culpa é imputada ao agente por imperícia ou negligência conforme o caso.

Nas palavras de Mirabete (2018), a imprudência é caracterizada pela ação precipitada e desconsiderada do agente. Por sua vez, a negligência refere-se à inércia mental do agente, que falha em adotar as precauções necessárias por displicência ou falta de interesse. Já a imperícia ocorre quando o agente demonstra falta de habilidade técnica ou conhecimento necessário para realizar determinada atividade, assumindo-se que ele possui a habilitação legal para tal.

Essas modalidades de culpa, conforme Mirabete (2018) são relevantes na análise jurídica dos casos de crime culposo, determinando a responsabilidade do agente conforme a natureza de sua conduta negligente.

Reforçando esse entendimento, Greco (2018, p.213-219) define sucintamente as modalidades de culpa:

Imprudente seria a conduta positiva praticada pelo agente que, por não observar o seu dever de cuidado, causasse o resultado lesivo que lhe era previsível. Na definição de Aníbal Bruno, consiste a imprudência na prática de um ato perigoso sem os cuidados que o caso requer. A negligência, ao contrário, é um deixar de fazer aquilo que a diligência normal impunha. Fala-se em imperícia quando ocorre uma inaptidão, momentânea ou não, do agente para o exercício de arte ou profissão. Diz-se que a imperícia está ligada, basicamente, à atividade profissional do agente.

Essas modalidades são frequentemente consideradas em investigações de acidentes, processos judiciais e avaliações de responsabilidade civil e criminal. Cada uma delas representa uma forma específica de conduta negligente ou imprudente que pode resultar em danos materiais, lesões corporais ou até mesmo perda de vidas humanas. A identificação correta da modalidade envolvida em um determinado caso é essencial para a aplicação justa da lei e para a prevenção de futuros incidentes (GRECO, 2018).

Segundo Callegari (2008), quando aplicadas ao contexto do trânsito, as modalidades de imprudência, negligência e imperícia adquirem uma relevância ainda maior devido ao potencial de risco envolvido nas atividades viárias. Aqui está como cada uma dessas modalidades se manifesta nas estradas.

Na imprudência, vemos condutores agindo de maneira precipitada, sem considerar as condições de segurança e o risco associado às suas ações. Isso pode incluir ultrapassagens em locais proibidos, excesso de velocidade, desrespeito às sinalizações de trânsito e manobras arriscadas. Um exemplo claro de imprudência no trânsito é o motorista que decide utilizar o celular enquanto dirige, distraído pela tela em vez de manter sua atenção na estrada (CABETTE, 2013).

A negligência no trânsito envolve a omissão de cuidados que seriam razoavelmente esperados de um condutor responsável. Isso pode incluir a falta de manutenção adequada do veículo, desatenção aos sinais de trânsito, desrespeito às normas de segurança ou a falta de precaução ao lidar com situações de risco. Por exemplo, um condutor que não faz a manutenção dos freios do seu veículo, mesmo sabendo que estão desgastados, está agindo com negligência e colocando em risco a segurança de todos os usuários da via (CALLEGARI, 2008).

Acrescentando, nas palavras de Cabette (2013), a imperícia no trânsito refere-se à falta de habilidade ou competência técnica para operar um veículo de forma segura. Isso pode ser evidenciado por condutores inexperientes, incapazes de lidar com situações complexas do tráfego, ou por motoristas que não possuem as habilidades necessárias para operar veículos de

grande porte, como caminhões ou ônibus. Por exemplo, um motorista iniciante que não tem prática em dirigir em rodovias pode apresentar imperícia ao demonstrar dificuldades em manter o controle do veículo em alta velocidade.

Em suma, conforme Callegari (2008), Cabette (2013), compreender e reconhecer as modalidades de imprudência, negligência e imperícia no contexto do trânsito é essencial para promover uma cultura de segurança viária. A educação, a fiscalização e a conscientização são fundamentais para mitigar esses comportamentos e reduzir o número de acidentes nas estradas, garantindo assim a segurança de todos os usuários do trânsito.

3.2.2 Elementos da culpa

Toda conduta, seja dolosa ou culposa, deve ter sempre uma finalidade. A diferença entre elas reside no fato de que na conduta dolosa, existe uma finalidade ilícita, e na conduta culposa a finalidade é quase sempre lícita. Na conduta culposa, os meios escolhidos e empregados pelo agente para atingir a finalidade lícita é que foram inadequados ou mal utilizados (TOURINHO FILHO, 2018).

Segundo Greco (2018, p.221) para a caracterização do delito culposo é preciso a conjugação de vários elementos, a saber:

Conduta humana voluntária, comissiva ou omissiva: A conduta, nos delitos de natureza culposa, é o ato humano voluntário dirigido, em geral, à realização de um fim lícito, mas que, por imprudência, imperícia ou negligência, isto é, por não ter o agente observado o seu dever de cuidado, dá causa a um resultado não querido, nem mesmo assumido, tipificado previamente na lei penal.

A infringência ao dever de cuidado objetivo pode ocorrer nas hipóteses de imprudência, imperícia e negligência. A lesão ao dever de cuidado resulta da omissão da ação cuidadosa, imposta pela norma, no sentido de atender às funções protetivas a que se propõe. A prova ou comprovação da lesão ao dever de cuidado se faz negativamente: se a ação realizada pelo agente era adequada ao objetivamente exigido, era cuidadosa e, por isso, não haverá tipicidade. Em caso contrário, verifica-se a lesão ao dever de cuidado, porque, na condução da atividade, foram omitidas as exigências protetivas impostas pela norma (GRECO, 2018).

Conforme Masson (2019), para que se possa falar em delito culposo faz-se necessária a ocorrência de um resultado naturalístico. Sem ele, o fato praticado pelo agente poderá até se amoldar a uma outra figura típica dolosa, mas nunca culposa. Deve existir, um nexo de causalidade entre a conduta praticada e o resultado dela advindo, para que este último possa ser

imputado ao agente.

Existe previsibilidade quando o agente, nas circunstâncias em que se encontrou, podia, segundo a experiência geral, ter-se representado, como possíveis, as consequências do seu ato. Previsível é o fato cuja possível superveniência não escapa à perspicácia comum. Por outras palavras: é previsível o fato, sob o prisma penal, quando a previsão do seu advento, no caso concreto, podia ser exigida do homem normal, do *homo medius* (homem comum). Refere-se à pessoa comum em termos de sensibilidade ético-social (CAPEZ, 2020).

Como elemento também indispensável à caracterização do delito culposos, temos a tipicidade. Só podemos falar em crime culposos se houver previsão legal expressa para essa modalidade de infração. A regra contida no artigo 18 do CP é a de que todo crime seja doloso, somente se falando em delito culposos quando a lei penal expressamente fizer essa ressalva. O dolo é a regra; a culpa é a exceção (BRASIL, 2023).

Como leciona Masson (2020), a tipicidade material deverá ser analisada também nos delitos culposos, confrontando-se o dano causado pela conduta do agente com o resultado dela advindo, a fim de se concluir pela proteção ou não daquele bem, naquele caso concreto, especificamente.

Mirabete (2018, p.136-140) define como elementos do crime culposos:

Conduta: Enquanto nos crimes dolosos a vontade está dirigida à realização de resultados objetivos ilícitos, os tipos culposos ocupam-se não com o fim da conduta, mas com as consequências antissociais que a conduta vai produzir; no crime culposos o que importa não é o fim do agente, mas o modo e a forma imprópria com que atua. Os tipos culposos proíbem assim condutas em decorrência da forma de atuar do agente para um fim proposto e não pelo fim em si. O elemento decisivo da ilicitude do fato culposos reside não propriamente no resultado lesivo causado pelo agente, mas no desvalor da ação que praticou. Inobservância do dever de cuidado objetivo: Quando não se pode distinguir pelas normas jurídicas se, em determinado fato lesivo a um bem jurídico, foram obedecidas as cautelas exigíveis, somente se poderá verificar o âmbito do cuidado exigido no caso concreto se forem considerados os aspectos particulares relacionados com a ocorrência. Se o agente não cumpriu com o dever de diligência que aquele teria que ter observado, a conduta é típica, e o causador do resultado terá atuado com imprudência, negligência ou imperícia. É proibida e, pois, típica, a conduta que, desatendendo ao cuidado, a diligência ou à perícia exigíveis nas circunstâncias em que o fato ocorreu, provoca o resultado. A inobservância do cuidado objetivo exigível conduz à antijuridicidade.

Se o agente não observa esses cuidados indispensáveis, causando com isso dano a um bem jurídico alheio, responderá por ele. É a inobservância do cuidado objetivo exigível do agente que torna a conduta antijurídica. A inobservância do dever de cuidado não constitui conduta típica, porque é necessário outro elemento do tipo culposos: o resultado. Só haverá ilícito penal culposos se da ação contrária ao cuidado resultar lesão a um bem jurídico. Se, apesar da ação

descuidada do agente, não houver resultado lesivo, não haverá crime culposo (MIRABETE, 2018).

Da mesma forma, conforme Nucci (2019), 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. Evidentemente, deve haver no crime culposo, a relação de causalidade entre a ação e o resultado, conforme o artigo 13 do CP.

A previsibilidade é um aspecto subjetivo da culpa. É a possibilidade de conhecer o perigo que a conduta descuidada do sujeito cria para os bens jurídicos alheios, e a possibilidade de prever o resultado conforme o conhecimento do agente. Há na conduta, não uma vontade dirigida à realização do tipo, mas apenas um conhecimento potencial de sua concretização, uma possibilidade de conhecimento de que o resultado lesivo pode ocorrer (CAPEZ, 2020).

Nas palavras de Masson (2019), a tipicidade nos crimes culposos determina-se através da comparação entre a conduta do agente e o comportamento presumível que, nas circunstâncias, teria uma pessoa de discernimento e prudência ordinários. Assim, é típica a ação que provocou o resultado quando se observa que não atendeu o agente ao cuidado e à atenção adequados às circunstâncias.

3.2.3 Espécies de Culpa

Conforme preleciona Greco (2018, p. 222-230), quanto às Espécies de Culpa temos a seguinte classificação: culpa imprópria ou por equiparação; culpa presumida; culpa consciente ou com previsão e culpa inconsciente.

A culpa imprópria ocorre quando o agente, embora tendo agido com dolo, nos casos de erro vencível, nas discriminantes putativas, responde por um crime culposo. Em tais hipóteses de culpa imprópria é que a doutrina vislumbra a possibilidade de tentativa em delitos culposos. [...] a conduta é dolosa, só que punida com as penas correspondentes ao crime culposo. Culpa presumida, não se pode falar ainda em presunção de culpa em Direito Penal. Após a definição do crime doloso, [...] utiliza a expressão se o crime (lesão, homicídio, etc.) é culposo. Quando da análise do caso concreto, o juiz deve verificar se a conduta levada a efeito pelo agente infringe seu dever de cuidado objetivo, bem como se era previsível o resultado lesivo ocorrido, para somente depois concluir ou não pela sua culpa. Culpa consciente é aquela em que o agente, embora prevendo o resultado, não deixa de praticar a conduta acreditando que este resultado não venha a ocorrer. O resultado, embora previsto, não é assumido ou aceito pelo agente, que confia na sua não ocorrência. A culpa inconsciente, o resultado é previsto, mas o agente, confiando em si mesmo, nas suas habilidades pessoais, acredita sinceramente que este não venha a ocorrer. A culpa inconsciente é a culpa sem previsão, e a culpa consciente é a culpa com previsão.

Da mesma forma, Capez (2020, p.242-245) define sucintamente as espécies de culpa

nos seguintes termos:

Culpa inconsciente: Na culpa inconsciente, o agente não prevê o que era previsível. culpa consciente ou com previsão: É aquela em que o agente prevê o resultado, mas acredita sinceramente que ele não ocorrerá. Culpa indireta ou mediata: É aquela em que o sujeito dá causa indiretamente a um resultado culposo. A solução do problema depende da previsibilidade ou imprevisibilidade do segundo resultado. Culpa imprópria: Também é chamada culpa por extensão, por assimilação ou por equiparação. Nesse caso, o resultado é previsto e querido pelo agente, que age em erro de tipo inescusável ou vencível.

No CP, a culpa consciente é caracterizada quando o agente prevê o resultado danoso de sua conduta, mesmo assim age, assumindo o risco de produzi-lo. Ou seja, o agente tem ciência do perigo existente e decide agir mesmo assim, confiando na sua sorte ou capacidade de evitar o resultado. Um exemplo seria o indivíduo que, embriagado, decide dirigir, ciente dos riscos de causar um acidente (BRASIL, 2023).

Corroborando tal entendimento, Mirabete (2018, p.140-141) classifica as seguintes espécies de culpa, a saber:

A culpa própria é aquela em que o agente não quer o resultado nem assume o risco de produzi-lo. A culpa imprópria, também denominada culpa por extensão, equiparação ou assimilação. Deriva esta do erro de tipo inescusável, do erro inescusável nas discriminantes putativas ou do excesso nas causas justificativas. Nessas hipóteses, o sujeito quer o resultado, mas sua vontade está viciada por um erro que poderia, com o cuidado necessário, ter evitado. O tratamento do fato como crime culposos tem sua justificativa porque o agente deu causa ao resultado por não atender ao cuidado objetivo que dele se exigia na prática do ato. A culpa consciente ocorre quando o agente prevê o resultado, mas espera, sinceramente, que não ocorrerá. Há no agente a representação da possibilidade do resultado, mas ele a afasta por entender que o evitará que sua habilidade impedirá o evento lesivo que está dentro de sua previsão. A culpa inconsciente existe quando o agente não prevê o resultado que é previsível. Não há no agente o conhecimento efetivo do perigo que sua conduta provoca para o bem jurídico alheio. A culpa presumida, forma de responsabilidade objetiva, já não é prevista na legislação penal. Assim, a culpa deve ficar provada, não se aceitando presunções ou deduções que não se alicercem em prova concreta e indubitosa.

Na culpa inconsciente, conforme o CP, o agente não prevê o resultado danoso de sua conduta, agindo de forma negligente, porém sem consciência do risco. É uma espécie de descuido ou desatenção, onde o agente não realiza uma análise adequada das consequências de suas ações. Um exemplo seria o motorista que, distraído ao volante, ultrapassa um sinal vermelho sem perceber o perigo iminente (BRASIL, 2023).

A culpa com previsão, conforme Tourinho Filho (2018), é semelhante à culpa consciente, mas com uma diferença crucial, o agente prevê o resultado danoso, acreditando erroneamente que pode evitá-lo. Ele reconhece o risco existente, mas age confiante em sua

capacidade de contorná-lo. Um exemplo seria o condutor que, conhecendo o estado precário de seu veículo, acredita que conseguirá controlá-lo em alta velocidade.

No entendimento de Nucci (2019, p.193), é tênue a linha divisória entre a culpa consciente e o dolo eventual. “Em ambos o agente prevê a ocorrência do resultado, mas somente no dolo o agente admite a possibilidade de o evento acontecer. Na culpa consciente, ele acredita sinceramente que conseguirá evitar o resultado, ainda que o tenha previsto”. Muitos ainda acreditam que, no contexto do trânsito, prevalece a culpa consciente, pois o agente não acredita que irá causar um mal tão grave.

A solução realmente, não é fácil, dependendo do caso concreto e das circunstâncias que envolvem o crime. É inviável buscar solver o problema com a prova concreta do que se passou na mente do agente, algo utópico na maior parte dos delitos ocorridos no trânsito.

3.3 Dolo Eventual ou Culpa Consciente

As espécies de dolo e de culpa merecem cuidado quando o assunto são os crimes de trânsito. Ambos vêm sendo muito debatidos em relação aos crimes cometidos na direção de veículo automotor e merecem atenção quando tratados no meio jurídico e social. Nesse sentido, Capez (2020, p. 234-235) distingue a culpa consciente e o dolo eventual da seguinte forma:

[...] cabe distinguir a culpa consciente do dolo eventual da seguinte forma: age com culpa consciente o agente que com sua conduta típica, gera um resultado lesivo ao bem jurídico tutelado devido não ter observado o dever de cuidado que deveria ter na realização de sua conduta, agindo com negligência, imprudência ou imperícia; o resultado não é assumido, tão pouco querido. Nesta modalidade o agente age confiante em sua habilidade e mesmo sendo possível a ocorrência do resultado lesivo, confia fielmente em sua não ocorrência. No dolo eventual, o agente também tem a previsão do resultado que sua conduta poderá ocasionar, não quer que ocorra, mas para não deixar de realizar sua conduta, assume o risco de produzir o resultado, não se importando caso ele ocorra. Na culpa consciente diz o agente: é possível que ocorra tal resultado, mas sei que não irá acontecer, ou seja, é confiante que mesmo possível o resultado ele não irá acontecer.

Para Mirabete (2018, p.141-142) a culpa consciente avizinha-se do dolo eventual, mas com ela não se confunde. Naquela, o agente, embora prevendo o resultado, não o aceita como possível. Neste, o agente prevê o resultado, não se importando o que venha ele a ocorrer. Pela lei penal estão equiparadas a culpa inconsciente e a culpa com previsão, "[...] pois tanto vale não ter consciência da anormalidade da própria conduta, quanto estar consciente dela, mas confiando, sinceramente, em que o resultado lesivo não sobrevirá".

Por fim, conforme os ensinamentos de Greco (2018, p. 225),

[...] no dolo eventual, o agente não se preocupa com a ocorrência do resultado por ele previsto porque o aceita. Para ele, tanto faz. Na culpa consciente, ao contrário, o agente não quer e nem assume o risco de produzir o resultado porque se importa com a sua ocorrência. O agente confia que, mesmo atuando, o resultado previsto será evitado.

Merece ser frisado, ainda, que o CP, como vimos, não adotou a teoria da representação, mas sim a da vontade e a do assentimento (BRASIL, 2023). Exige-se, portanto, para a caracterização do dolo eventual, que o agente anteveja como possível o resultado e o aceite, não se importando realmente com a sua ocorrência.

Conforme salienta Greco (2018), nem todos os casos em que houver a fórmula embriaguez juntamente com velocidade excessiva haverá dolo eventual. Também não se pode afirmar que não há possibilidade de ocorrer tal hipótese. Trata-se de rejeitar como uma fórmula matemática, absoluta.

Toda a ação consciente, como nos ensina Pacelli (2019, p.272-273), é conduzida pela decisão de ação, “[...] é dizer, pela consciência do que se quer, o momento intelectual e pela decisão a respeito de querer realizar, o momento volitivo. Ambos os momentos, conjuntamente, como fatores configuradores de uma ação típica real formam o dolo”.

Acórdão 120958, Dolo eventual versus culpa consciente - embriaguez ao volante. Posição da 3ª Turma Criminal. Julgamento 17/10/2019 publicado no DJE de 22/10/2019. Conduzindo e analisando o caso, Relator Demetris Gomes Cavalcanti (TJDFT, 2019):

Não basta a comprovação da condução de veículo automotor sob a influência de álcool e em velocidade acima da permitida na via para se concluir, automaticamente, pela presença do dolo eventual na causação do homicídio, sob pena de validar-se a responsabilização objetiva, não acolhida no Direito Penal pátrio. As circunstâncias fáticas devem ser examinadas caso a caso, para que não se remeta ao Tribunal do Júri, composto de julgadores leigos, a decisão sobre a existência do dolo eventual ou da culpa consciente, cuja análise, na prática, é tormentosa e demanda conhecimento jurídico sobre os institutos. Evidenciado, pelas circunstâncias fáticas do acidente, o fato de que o réu não assumiu o risco na produção do resultado mais gravoso (homicídio consumado e tentado) e que este não lhe foi indiferente, sua conduta se amolda ao agir culposo, na modalidade consciente, razão pela qual cabível a desclassificação dos crimes e a remessa dos autos para o juízo competente.

Desta forma, a questão da culpa, como leciona Pacelli (2019), seja ela consciente ou não, ou do dolo eventual ou objetivo, está estritamente ligada a questões atinentes a materialidade do fato ocorrido e às circunstâncias que levaram a ocorrência deste. Em se tratando de Direito, na legislação brasileira, qualquer elemento que possa minimamente influir

para que determinado fato ocorra, pode em determinado fato ser desprezível ou ser de fundamental importância.

CONCLUSÃO

Os homicídios nos crimes de trânsito representam uma grave realidade que afeta comunidades em todo o mundo. Esses incidentes não apenas ceifam vidas preciosas, mas também deixam cicatrizes emocionais e sociais que perduram por gerações. Em muitos casos, essas tragédias são evitáveis e resultam da negligência, imprudência ou irresponsabilidade de condutores. Mesmo em se tratando de homicídios no trânsito, muitos não entenderão que a denominação é exagerada, e apenas irão considerar como crime de trânsito.

A conscientização sobre os riscos associados à condução imprudente é fundamental para prevenir futuros homicídios no trânsito. Educação, fiscalização e aplicação rigorosa das leis de trânsito são instrumentos cruciais para mudar comportamentos e promover uma cultura de segurança nas estradas. Além disso, investimentos em infraestrutura viária segura e tecnologias de assistência ao condutor podem desempenhar um papel significativo na redução dessas tragédias.

A jurisprudência pátria tem aceitado uma posição de considerar a atuação do agente em determinados delitos cometidos no trânsito não mais como culpa consciente, e sim como dolo eventual.

O atributo essencial do dolo é a pretensão do agente em que a conduta se concretize. O mesmo foi acolhido, em decorrência de entendimentos doutrinários, legais e jurisprudenciais.

A negligência é um elemento da culpa e tem como atributo essencial a ausência de precaução, a falta de cuidado, o que nada mais é, que a inércia do agente que, podendo tomar os devidos cuidados exigíveis, não o faz por displicência, preguiça, desleixo ou desatenção. Conforme demonstrado no decorrer do trabalho, a mesma fora demonstrada, através de suas espécies, seus elementos e modalidades.

Ocorre que dentro da estrutura dogmática do Direito, não podemos nos esquecer da hermenêutica jurídica e constitucional, a qual considera em primeiro lugar o contexto em que o fato está inserido, para somente posteriormente analisar as elementares do fato.

Assim, sempre que houver a necessidade de se fazer o comparativo do dolo eventual e da culpa consciente no esclarecimento de algum ilícito ocorrido, precisa-se levar em consideração a esfera subjetiva do agente, ou seja, a vontade deste, no momento em que praticou a conduta ilícita.

A melhor forma para se descobrir a esfera subjetiva do agente se faz através dos elementos materiais existentes em cada caso concreto, onde descobrem-se as circunstâncias ou indícios que poderão apontar se o agente agiu com dolo ou culpa.

Isso se deve porque, os princípios gerais de direito, independente da ordem de discussão: se são somente valores, ou somente normas, ou ambos, seriam, nesses enfoques, encontrados no ordenamento jurídico.

A interpretação e a aplicação das regras, normas e princípios exigem uma avaliação da correspondência entre a construção conceitual dos fatos e a construção conceitual da norma e da finalidade que lhe dá suporte, ao passo que a interpretação e a aplicação dos princípios demandam uma avaliação.

Vale lembrar, como já dito, que parte da jurisprudência na atualidade se encontra tendenciosamente voltada para o reconhecimento de apenas um elemento, qual seja, o dolo. Nós operadores do direito, como cidadãos em busca da justiça não podemos permitir que isso ocorra.

Na verdade, o que se pode dizer é que novos fatos sociais vêm ocorrendo com a velocidade que tem deixado o legislador em posição bastante retardatária, a demonstrar sua incapacidade de disciplinar os acontecimentos.

REFERÊNCIAS

- ANDREUCCI, Ricardo Antônio. **Manual de Direito Penal**. 13 ed. São Paulo: Saraiva, 2019.
- BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal**. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.
- BRASIL. Legislações. Código Penal; Constituição da República Federativa do Brasil; Lei n. 12760/2012. Código de trânsito Brasileiro. In: **Vade Mecum Acadêmico de Direito Rideel**. ANGHER, Anne Joyce (organização). 36. ed. São Paulo: Rideel, 2023.
- CABETTE, Eduardo Luiz Santos. A falácia do denominado crime de perigo abstrato de perigosidade real. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XVI, n. 111, abr 2013. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br>. Acesso em: 12 fev. 2024.
- CALLEGARI, André Luiz. Delito de perigo abstrato: um retrocesso no código de trânsito brasileiro. **Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCRIM)**. São Paulo, a. 16, n. 189, p. 14, ago. 2008. Disponível em: <https://arquivo.ibccrim.org.br>
- CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal – Parte Geral**. Art. 1 a 120. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 2020.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de.; GUEDES, Erivelton Pires Guedes. **Estudo aponta aumento de 13,5% em mortes no trânsito**. Publicado em 2 de ago. de 2023. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br>. Acesso em: 22 fev. 2024.
- CISA - Centro de Informações sobre Saúde e Álcool. **15 anos da Lei Seca: o que mudou?** Publicado em 19 jun. 2023. Disponível em: <https://cisa.org.br>. Acesso em: 12 jan. 2024.
- BOTTINI, Pierpaolo Cruz. Crimes de perigo abstrato e princípio da precaução na sociedade de risco. São Paulo: **Revista dos Tribunais**, 2007. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br>. Acesso em: 14 jan. 2024.
- CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução n. 980/2022**. DOU. Publicado em 14 out. 2022. Disponível em: <https://in.gov.br/dou>. Acesso em: 12 jan. 2023.
- GOMES, Luiz Flavio. Nova Lei Seca e a discutível Resolução n. 432 do CONTRAN. **Jus Navigandi**, Teresina, a.18, n. 3502, 1 fev. 2013. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br>. Acesso em: 10 jan. 2024.
- LOPES JUNIOR. Aury. **Direito Processual Penal**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.
- GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: parte geral, volume I**. 20. ed. Niterói, RJ: Impetus, 2018.
- MARCÃO, Renato. O art. 306 do Código de trânsito Brasileiro conforme a Lei n. 12.760, de 20 dez. 2012. **Atualidades do Direito**, 7 jan. 2013. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br>. Acesso em: 10 jan. 2024.
- MASSON, Cleber. **Código Penal Comentado**. 7 ed. São Paulo: Método, 2019.

MIRABETE, Júlio Fabbrini. **Manual de Direito Penal** – Parte Geral. 33. ed. São Paulo: Atlas, 2018.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

ONSV. Observatório Nacional de Segurança Viária. **Base de dados consolidada do Sistema de Informações de Mortes (DataSUS) para o ano de 2021**. Publicado no portal em 03 mai. 2023. Disponível em: <https://onsv.org.br>. Acesso em: 15 fev. 2024.

PACELLI, Eugênio. **Manual de Direito Penal**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

SEGOV. Secretaria Estadual de Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1º semestre de 2023: aumento de motorista flagrados pela operação Lei Seca. **Boletim informativo 2 sem 2023**. Disponível em: <https://www.rj.gov.br>. Acesso em: 15 jan. 2024.

SENATRAN. Secretaria Nacional de Trânsito. **Fiscalização de trânsito**: prevenção de acidentes e preservação da incolumidade das pessoas e do patrimônio. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br>. Acesso em: 10 jan. 2024.

TJDFT. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. **Acórdão 1209358, 20170310170619RSE**, Relator: DEMETRIUS GOMES CAVALCANTI, 3ª Turma Criminal, data de julgamento: 17/10/2019, publicado no DJE: 22/10/2019. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br>. Acesso em: 15 fev. 2024.

TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. **Manual de Processo Penal**. 18 ed., São Paulo: Saraiva, 2018.



FACULDADE DE CIÊNCIAS GERENCIAIS ALVES FORTES

Acadêmico(a): Rosângela Fernandes

Título da Monografia: Homicídios nos Crimes de Trânsito

TERMO DE RESPONSABILIDADE

Declaro que o conteúdo do Trabalho de Conclusão de Curso por mim elaborado e defendido junto à Banca Examinadora não contém partes que configuram plágio parcial ou total, cuja autoria não pertença exclusivamente a mim. Assim, sendo, está a Faculdade de Ciências Gerenciais Alves Fortes mantida pela Fundação Educacional de Além Paraíba, eximida de quaisquer responsabilidades inerentes a direitos autorais de terceiros sobre o trabalho ora defendido, responsabilizando-me pelo seu inteiro teor e pela veracidade das declarações ora prestadas.

Além Paraíba, 13 de março de 2024.

Rosângela Fernandes