

**FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**LARA ALBERTI RAMOS FONSECA**

**HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR  
SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL**

VITÓRIA  
2019

LARA ALBERTI RAMOS FONSECA

**HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR  
SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL**

Trabalho apresentado ao Curso de Graduação em Direito da Faculdade de Direito de Vitória, como requisito para aprovação na Disciplina Trabalho de Conclusão de Curso orientado pelo Prof. Gustavo Senna.

VITÓRIA

2019

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>03</b>
<b>1 A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO E SUAS CONSEQUÊNCIAS .....</b>	<b>04</b>
<b>2 A CULPA CONSCIENTE E O DOLO EVENTUAL NO DIREITO PENAL</b>	<b>11</b>
<b>3 É LEGÍTIMO ENTENDER QUE A EQUAÇÃO ÁLCOOL + ALTA VELOCIDADE = DOLO EVENTUAL? .....</b>	<b>18</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>26</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>28</b>

## INTRODUÇÃO

O estudo do tema acerca da mudança legislativa, no que tange a ocorrência de homicídio culposo na direção de veículo automotor sob influência de álcool, envolve questionamentos em relação aos limites da culpa consciente e do dolo eventual e a finalidade e consequências dessa mudança no âmbito social.

Isto posto, vale salientar, que após 21 anos da promulgação da Lei 9.503/1997, na parte que trata do crime de homicídios culposos provocados por condutores sob a influência de álcool ou de outra substância psicoativa que cause dependência, a pena mínima da infração foi elevada para cinco anos, artigo 302, parágrafo 3º da referida lei, aproximando-se da pena mínima do homicídio doloso.

Por essa lógica, pode-se afirmar que torna-se pertinente a discussão acerca da diferença entre o dolo eventual e a culpa consciente. No primeiro, embora o resultado danoso esteja dentro do plano de percepção do agente, o mesmo não almeja o resultado, contudo, assume o risco de produzi-lo em razão de sua conduta.

Em contrapartida, na culpa consciente o agente prevê a possibilidade do resultado, mas acredita que o mesmo não ocorrerá, em razão das suas habilidades pessoais ou destreza serem suficientes para enfrentar a situação de risco e impedir o resultado.

Diante do exposto, insta frisar que a mudança da legislação divide o entendimento jurisprudencial, uma vez que uma parte considera culposo o perigo conscientemente criado pelo agente que conduz veículo automotor sob a influência de álcool, havendo decisão proferida pelo STJ afirmando que a embriaguez, por si só, não caracteriza dolo eventual.

Em contraponto, outra parte da doutrina e jurisprudência passaram a utilizar o entendimento de que homicídios causados na direção de veículo automotor sob influência de álcool, seriam hipóteses de dolo eventual e não de culpa.

No entanto, não é exato defender que a culpa será a única forma de responsabilização do agente em casos de acidentes fatais. Ademais, deve ser levado em conta as circunstâncias do caso concreto, ou seja, vai depender da quantidade de bebida alcoólica que é ingerida pelo agente, independentemente de outra particularidade, não existindo, assim, dificuldade para caracterização do dolo eventual.

Isto posto, torna-se de extrema relevância a observância dos índices de violência no trânsito e as consequências da utilização de substâncias psicoativas, que influenciam o condutor do veículo, no estudo do tema em tela.

## **1 A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO E SUAS CONSEQUÊNCIAS**

É notório que o Brasil é um país com altos índices de mortes no trânsito e devido a esse cenário foi editada a Lei nº 9.503/97 do Código de Trânsito Brasileiro, a qual estabelece quais as condutas consideradas criminosas, previstas no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro.

De acordo com o Autor Renato Marcão:

O crime do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro só é punido a título de culpa. Não há falar, portanto, em agir visando finalidade específica de matar. O §2º do art. 302 tipifica formas qualificadas, assim consideradas aquelas situações em que o agente: (1º) conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool; [...] Nas hipóteses listadas, o homicídio também é punido a título de culpa, o que não impede, em casos determinados, responsabilização por dolo eventual. (RENATO, Marcão, 2015)

O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção ante a embriaguez alcoólica eventual. [...] A ingestão de bebida alcoólica e os diversos danos ocasionados no veículo (capotagem), demonstram a imprudência do réu por conduzi-lo sem as adequadas condições de saúde (embriaguez) e em velocidade incompatível com o local [...].(RENATO, Marcão, 2015)

Sendo assim, salienta-se que o delito culposo, por imprudência, nos casos de homicídio na direção de veículo automotor, é cometido sem o devido dever de cautela, uma vez que o agente deixa de agir com as precauções necessárias para não ocorrência dos possíveis resultados lesivos.

Acerca do dever de cuidado Renato Marcão ressalta:

Sobre o dever de cuidado, componente normativo do tipo objetivo culposo que é, hoje, amplamente reconhecido como prioritário e decisivo por quase toda a doutrina, confira-se a lição de Eugenio Raul Zaffarone e José Henrique Pierangeli: O estudo da culpa a partir do resultado e da causalidade desviou a ciência jurídico-penal do caminho correto acerca da compreensão do problema. Acausação do resultado e a previsibilidade podem ocorrer – e de fato ocorrem – em numerosíssimas condutas que nada têm de culposas. Todo sujeito que conduz um veículo sabe que introduz um certo perigo para os bens jurídicos alheios, a ponto de contratar seguros “por danos a terceiros”. (RENATO, Marcão. 2015)

Portanto, conclui-se que é dever do condutor, conforme explicita o art. 28 do CTB, exercer o máximo de atenção possível na direção de seu veículo, visando garantir a segurança no trânsito, a fim de evitar a ocorrência de fatos lesivos, os quais, na maioria das vezes, advém de negligência, imprudência e imperícia.

Por essa ótica, o Autor Leonardo de Bem, disserta acerca da influência de substância psicoativa na condução do veículo automotor e a ingestão de álcool ou substância de efeitos análogos:

A expressão “sob influência” constante do tipo penal é muito importante para fins de caracterização do delito. “Trata-se de elemento normativo que deverá ser valorado pelo juiz a fim de precisar os efeitos que o álcool e/ou as outras substâncias psicoativas causam na própria condução do veículo automotor realizada pelo infrator. O decisivo será avaliar a forma de condução, considerando a necessidade de comprovar-se a exposição do objeto de ação a um dano potencial. (BEM, L. S. D. 2015)

A condução anormal do veículo automotor pode decorrer do consumo prévio do álcool ou de substância de efeito análogo. Não revela qualquer dificuldade a determinação das bebidas que são consideradas alcoólicas, mas podem surgir dificuldades na definição de quais são as substâncias que apresentam efeitos análogos aos do álcool e quais os critérios para essa equivalência. Assim, é suficiente que o sistema nervoso seja afetado? Sendo positiva a resposta, a utilização de um anestésico eficiente como o clorofórmico poderá ensejar responsabilização criminal. (BEM, L. S. D. 2015)

Levando em consideração o que foi afirmado acima, De Bem faz alusão ao fato de que a interpretação dos juízes deve ser realizada com a devida cautela, uma vez que o rol de substâncias com efeitos análogos ao do álcool devem ser analisadas levando em consideração somente as ilícitas, sendo prudente, portanto, utilizar o critério descritivo. Ademais, é imprescindível a constatação de que o ato delituoso foi praticado, na direção de veículo automotor, pelo condutor influenciado ou sob o efeito de tal substância.

A sociedade atual está pautada em um alto índice de complexidade, uma vez que os dados estatísticos mostram o percentual de mortos e feridos em acidentes de trânsito em todo o mundo. Por essa lógica, torna-se essencial o questionamento acerca do papel do Estado e dos indivíduos na segurança do trânsito suas consequências na economia e na saúde pública.

Diante desse cenário, dados do Ministério da Saúde apontam que no ano de 2015 ocorreram 38.651 mortes em vias públicas, enquadrando o Brasil na quinta colocação entre os países com o maior número de vítimas de trânsito. (FGV DAPP. Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/>>).

Em abril de 2018, entrou em vigor no Brasil uma lei federal, a qual constitui o agravamento das punições em acidentes de trânsito com vítima envolvendo motoristas que, no momento do delito, estavam sob influência do álcool ou de qualquer outra substância psicoativa.

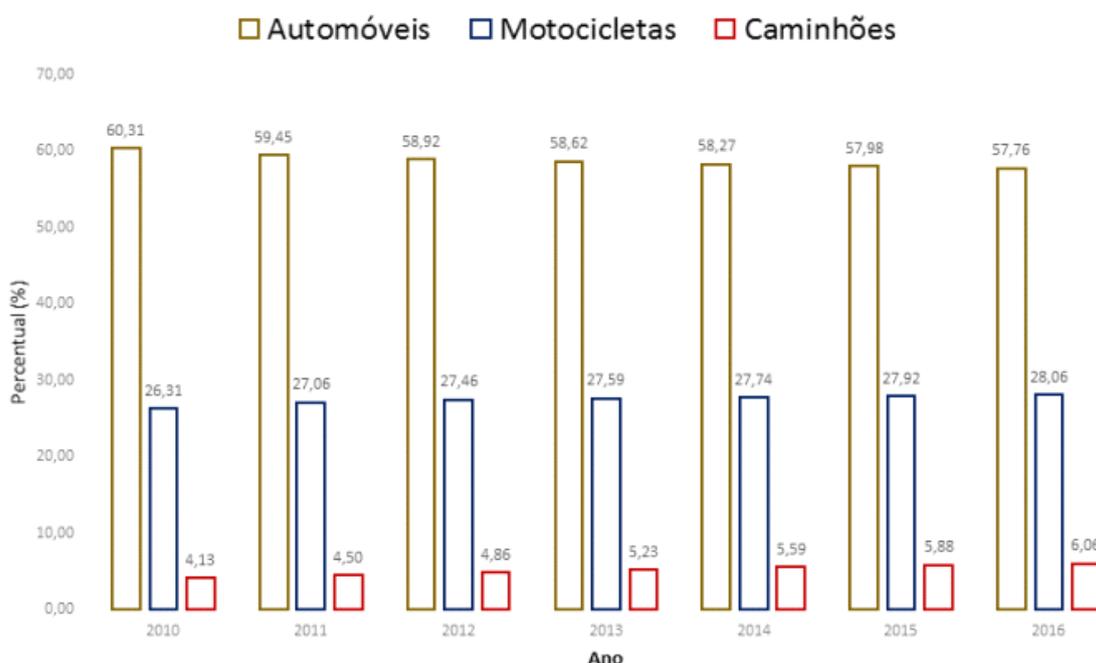
Insta esclarecer, ainda, que grande parte dos homicídios no trânsito estão atrelados à um conjunto de fatores que representam desde a desordem do trânsito, as condições precárias dos veículos e das estradas, até o modo com que os usuários se comportam no trânsito e conseqüentemente a falha na sanção atribuída aos infratores.

Nesse contexto, vale destacar que o estado que apresentou a maior taxa de vítimas fatais no trânsito no ano de 2015 foi o Piauí, com 36,62 mortes por 100 mil habitantes, seguido pelo estado do Tocantins, com uma taxa de 36,10, e o de

Roraima, com uma taxa de 32,83 por 100 mil habitantes. (Fonte: **DATASUS**.  
Elaboração: **FGV DAPP**. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/>>  
Acesso em: 01.04.19).

Visando ilustrar melhor a gravidade da situação, é importante trazer gráficos e dados estatísticos que comprovem o aumento da quantidade de veículos no Brasil. Logo, a relação desse aumento com o número de habitantes, vai gerar uma elevação no percentual de acidentes de trânsito ao longo do tempo, conforme demonstra os dados a seguir.

### Evolução temporal da frota de veículos no Brasil, por taxa de 100 mil habitantes

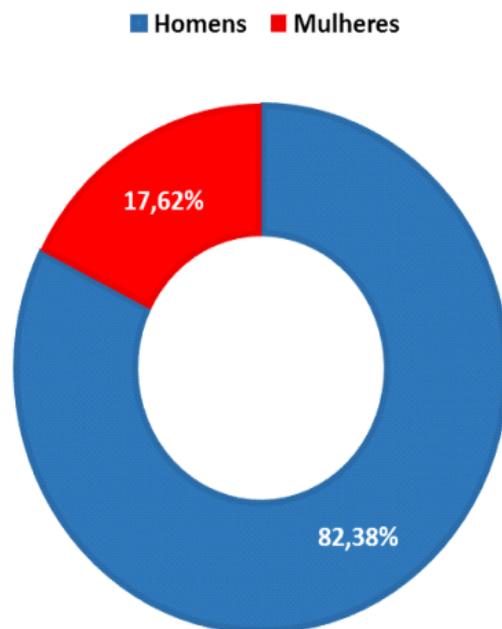


(**DENATRAN**, Sistema SIF, Relatório de Frotas. **FGV DAPP**. Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/f>>. Acesso em: 01/04/19)

O Relatório da Frota Circulante, elaborado pelo Sindipeças com dados até 2016, apontou aumento de 0,7% na frota de autoveículos brasileira, em comparação com

2015, registrando 42,9 milhões de unidades circulantes, entre automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus. Foram registrados também 13,5 milhões de motocicletas nas ruas em 2016, valor 1,25% menor que o apurado no ano anterior.

### Percentual de homens e mulheres vítimas fatais de acidentes de trânsito



A partir dos dados do SUS, é possível identificar, no gráfico supracitado, que as vítimas fatais de acidentes de trânsito são, em sua maioria, masculina, com 82,38%, enquanto a população feminina representa 17,62% desse universo. (Fonte: **DATASUS**. Elaboração: **FGV DAPP**. Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/f>>. Acesso em: 01/04/2019)

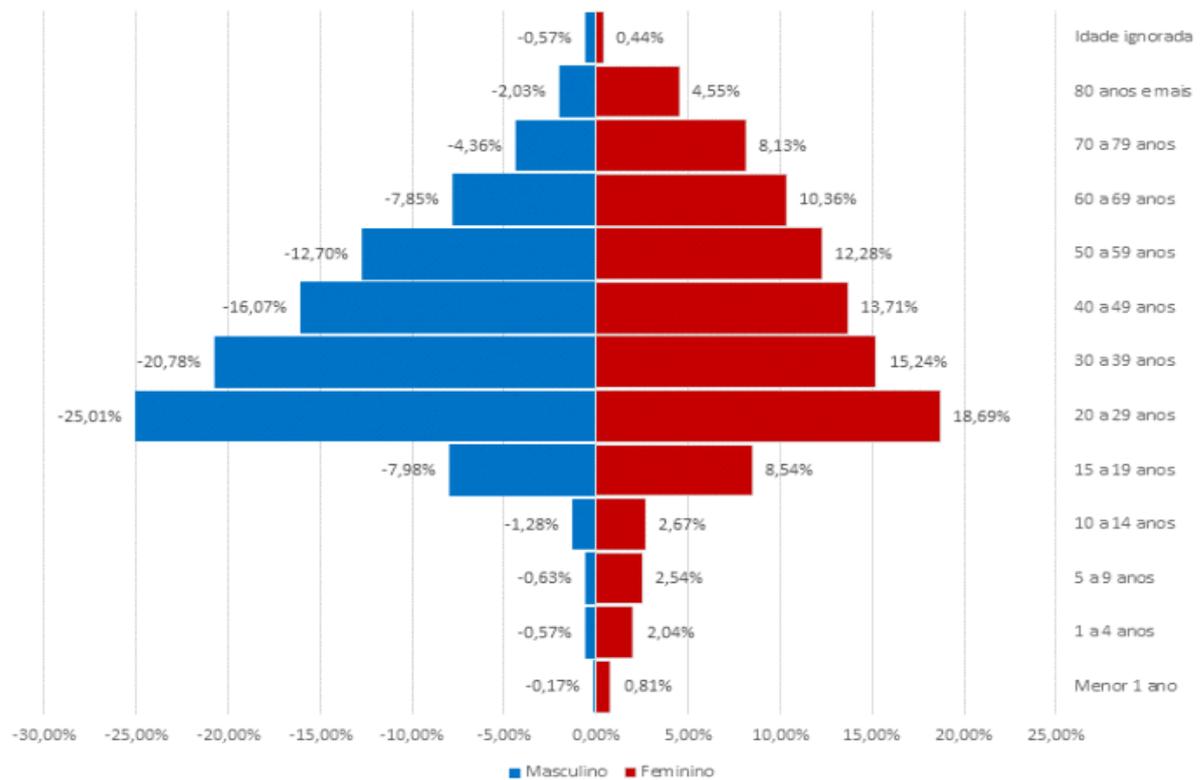
Desse modo, insta salientar que, Segundo Nucci, atualmente existem muitas campanhas de acesso a informação visando desenvolver um senso crítico nos condutores acerca da importância de dirigir de forma mais prudente e cautelosa:

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. (NUCCI, Guilherme de Souza. 2014. p. 478, texto digital)

Dessa forma, a estatística a seguir vai demonstrar em quais faixas etárias os índices de vítimas fatais de acidente de trânsito encontra-se maior, levando em consideração a comparação entre homens e mulheres, desde recém nascidos até as idades avançadas.

### Pirâmide etária do percentual de vítimas fatais de acidentes de trânsito – 2015



**DATASUS.** Elaboração: **FGV DAPP.** Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/f>> Acesso em: 01.04.19

De acordo com os dados do Ministério da Saúde, acerca do diagnóstico de sequelas decorrentes de acidentes de trânsito no Brasil, constatou-se que o estado do Tocantins encontra-se em primeiro lugar, no que tange aos anos de 2015 e 2017.

Em contrapartida, no ano de 2017, o Rio de Janeiro figurou o segundo lugar, com 21,82 pessoas lesionadas por 100 mil habitantes. (DATASUS. Elaboração: FGV DAPP. Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/f>> Acesso em: 01/04/19)

Isto posto, torna-se relevante evidenciar que os dados estão cada vez mais sólidos, o que permite contextualizar o quantitativo de pessoas vitimadas por acidentes de trânsito no Brasil. Entretanto, nem todos os estados possuem métodos capazes de verificar os dados atualizados sobre vítimas no trânsito.

Em nível nacional, a base mais completa é a que compreende as estatísticas do Sistema Único de Saúde (SUS), todavia, o acesso a essas informações encontra-se disponível apenas até o ano de 2015. Ademais, outro problema enfrentado são as estatísticas criminais de mortes no trânsito, apesar de serem mais recentes, possuem muitos dados não informados.

Insta frisar que a Organização Mundial da Saúde (OMS), está desenvolvendo um direcionamento, relacionado ao comprometimento dos países membros, como o Brasil, na inserção de práticas que proponham a redução das mortes por acidentes de trânsito. Vale mencionar que, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), os acidentes de trânsito instituem a 9ª causa de mortes em todo mundo.

Conclui-se, portanto, que é um fato a elevação do número de habitantes ao longo dos anos, uma vez que a tendência é a população cada vez mais envelhecer. De acordo com os dados expostos, esse cenário leva ao aumento do tráfico de veículos e conseqüentemente de acidentes no trânsito.

Assim, é de suma importância a análise acerca do dolo eventual e da culpa consciente nesses incidentes, uma vez que, na maioria das vezes, é a discussão a respeito da motivação do condutor na prática do delito.

## 2 A CULPA CONSCIENTE E O DOLO EVENTUAL NO DIREITO PENAL

Estabelecer a diferença entre dolo eventual e culpa consciente é extremamente difícil, pois as duas condutas estão ligadas à natureza do elemento volitivo, em que ambos preveem que o resultado antijurídico possa ocorrer. Todavia, essa diferenciação torna-se fundamental na análise dos crimes de homicídio culposo no trânsito.

Isto posto, Hans-Heinrich Jescheck, afirma que:

O dolo eventual se integra assim pela vontade de realização concernente à ação típica (elemento volitivo do injusto da ação), pela consideração séria do risco de produção do resultado (fator intelectual do injusto da ação), e, em terceiro lugar, pelo conformar-se com a produção do resultado típico como fator da culpabilidade. (REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS CRIMINAIS. 2002. p. 145)

Dessa forma, pode-se afirmar que no dolo eventual a aceitação do agente em produzir um resultado danoso não o impede de continuar agindo, uma vez que mesmo sabendo dos riscos em lesionar o bem jurídico, o sujeito o confronta com indiferença.

Em contrapartida, na culpa consciente o agente não aceita a ocorrência do resultado, ou seja, age na esperança de que o evento previsto não irá se consumar. Nesta situação, há um erro de cálculo, à medida que o sujeito, embora prevendo o resultado como possível, não o aceita.

Diante desse contexto, vale ressaltar o dilema da teoria da vontade entre o conceito descritivo e normativo de vontade. Dessa forma, segundo o autor Ingeborg Puppe, o predicado “querido” possui dois significados, sendo o primeiro em sentido descritivo-psicológico, o qual determina que o enunciado “o autor quis o resultado” representa que o agente objetivou o resultado, uma vez que este era o fim do seu ato ou também quando o resultado servir como meio para o autor alcançar outros objetivos desejados.

Já no sentido atributivo-normativo a expressão “o autor quis o resultado” significa dizer que o agente não pode se eximir da responsabilidade referente as consequências causadas em face do ato cometido por ele, uma vez que aqui não cabe a alegação de que não quis, em sentido psicológico, produzir o resultado.

Isto posto, de acordo com o entendimento de Ingeborg Puppe:

Em sentido normativo-atributivo, a transição entre querer e não-querer o resultado é fluida, não podendo ser determinada de modo unívoco, uma vez que as relações fáticas entre comportamento do autor e resultado das quais se faz depender a valoração do resultado como querido ou não-querido são quantificáveis. Já em sentido descritivo-psicológico, por outro lado, há uma oposição contraditória entre querido e não-querido.(PUPPE, Ingeborg. GRECO, Luís. 2004. Pág. 33).

Sendo assim, a teoria da vontade requer para o dolo um quesito de vontade e parte da contradição entre querido e não-querido, a qual institui a divergência de desvalor entre culpa e dolo como formas diferentes de culpabilidade ou injusto.

Já o consentimento ou a assunção do risco do resultado, parte da premissa de que para o agente a realização do resultado é indiferente ou desejada. Entretanto, esse sentimento não pode ser pressuposto do dolo, pois o autor que pratica o ato com dolo de segundo grau o resultado pode ser totalmente indesejável, não podendo, portanto, se falar se quer em indiferença.

Dentro desse cenário, a palavra aprovação possui um sentido ambíguo, uma vez que quando se utiliza o verbo aprovar no cotidiano, este expressa um juízo moral em relação a determinado fato, ou seja, quem aprova um fato manifesta o ponto de vista segundo o qual deve ser ou pode ser. Já no sentido literal, aprovação significaria que apenas os criminosos por convicção atuariam dolosamente, em que a expressão “quem cala consente” iria simbolizar aprovação.

Nesse sentido, a decisão conhecida como “cinta de couro” (BGHSt , 363 [369]), afirmou que o elemento volitivo do dolo eventual tem de ser compatível com a desaprovação interna do resultado, mesmo com a vontade manifesta no sentido de evitá-lo, e também com sua desaprovação moral. Essa decisão foi comemorada,

pois representou o abandono da psicológica teoria da vontade em favor de uma teoria da representação do dolo.

Nos julgados mais recentes pela jurisprudência, o elemento volitivo do dolo tem ganhado destaque, pois há uma ênfase em sua prova especialmente nos casos em que o sujeito cria com clareza um perigo intenso e imediato referente ao resultado.

Vale ressaltar, ainda, que a fórmula de assunção aprovadora do risco do resultado em sentido jurídico, não explica o significado de provado. Conforme afirma o autor Ingeborg Puppe:

Sabe-se unicamente que essa fórmula não significa que o autor tenha desejado o resultado, que ele tenha uma disposição indiferente em relação a ele, ou que ele o tenha aprovado no sentido natural da palavra. Mas tampouco é suficiente que se lhe possa formular um reproche de indiferença em sentido normativo, fundado em que, apesar de seu conhecimento de um grande perigo de causação de resultado, não se tenha absterido de agir. (PUPPE, Ingeborg. GRECO, Luís. 2004. Pág. 39).

Deste modo, pode-se afirmar que a fórmula da assunção aprovadora do risco vem sendo utilizada pela jurisprudência nem com sentido descritivo-psicológico nem com sentido normativo, uma vez que apenas uma grande possibilidade do resultado acontecer, por si só, não é o suficiente para fundamentar a assunção aprovadora do risco em sentido jurídico, a qual é usada como fórmula mágica.

Insta esclarecer, ainda, que a ausência de sentido do critério de diferenciação da jurisprudência dos altos tribunais, gera uma alta manipulação no que tange a distinção de culpa e dolo, ocasionando em uma insegurança jurídica.

É importante salientar que a doutrina majoritária diferencia dolo de culpa partindo da premissa da culpa e não do dolo, uma vez que tenta estabelecer o que é leviandade e não dolo eventual. Assim, analisa o evento da autocolocação em perigo, por meio do questionamento: como é psicologicamente possível que um indivíduo coloque seu corpo ou sua própria vida em perigo?

Essa pergunta é respondida com base em um estudo psicológico, o qual afirma que em um primeiro instante o sujeito identifica o perigo, mas no momento fundamental do ato ele o deleta de sua consciência ou desconsidera o perigo.

Ocorre que, a doutrina dominante, juntamente com a jurisprudência e a teoria da vontade, foi criticada, uma vez que ao dispensar a identificação entre dolo e vontade cometem um erro. Isso se deve ao fato de para eles, a diferença entre dolo e culpa depender especialmente de uma disposição interna que acompanha o fato, a qual conecta o sujeito ao perigo por ele identificado, sendo esse sentido vago e inacessível à investigação e a prova.

Ademais, a teoria da vontade fracassa ao tentar apontar a relação entre o elemento psíquico motivador do dolo e o fato. Além da diferença entre dolo e culpa elencada por ela não ser justificada normativamente, o que se confirma nos casos em que o autor ignora um perigo iminente ou leva a sério um perigo reduzido.

Diante dessa discussão, torna-se pertinente trazer o entendimento de dois autores acerca do dolo. O primeiro é Armin Kaufmann, o qual afirma que “dolo e imprudência se diferenciam com a jura daquele critério que já ontologicamente caracteriza a ação: a vontade de realização”. (HASSEMER, Winfried. 1990. p. 910)

Fica evidente que Kaufmann traz uma ótica da teoria dos elementos negativos do tipo, uma vez que possui a intenção de apontar a qualidade da ação a partir do fato se há ou não a intenção de evitar o resultado.

Em oposição a esse pensamento, Hassemer alega que:

[...] não parece evidente que quem reduz a periculosidade de sua ação só por isso mereça um tratamento menos severo, dado que, de qualquer modo, desde seu ponto de vista, atua de modo perigoso, ou seja, que – apesar da conduta evitadora – atua com má vontade. (HASSEMER, Winfried. p. 912)

Dessa forma, fica explícito no posicionamento de Hassemer, que para ele a conclusão em relação ao dolo não pode deixar de levar em consideração a verdadeira intenção do autor, mesmo que para isso seja necessário a ajuda de

elementos externos. Estes, por sua vez, devem estar de acordo com a intenção subjetiva do agente.

Além disso, vale destacar, que o dolo possui estreita relação com o processo penal, uma vez que, segundo Díez Ripolles, os elementos subjetivos do crime seriam “realidades psíquicas previamente dadas e suscetíveis de descobrimento a partir de um processo de averiguação”. (DÍEZ RIPOLLÉS, José Luis. Op. Cit., p. 32)

Conclui-se, portanto, que o dolo sempre estará condicionado a uma demonstração objetiva da intenção subjetiva, ou seja, o que fundamenta o dolo está diretamente ligado com sua prova. Assim, no dolo como realidade ontológica, é imprescindível a demonstração de quais são os artifícios que tornam possível a identificação do dolo como tal realidade.

Não é possível analisar o dolo como realidade psicológica, à medida que não há verdade real no processo penal, o que faz com que essa impossibilidade advinha não apenas da falta de ferramentas jurídicas capazes de realizar tal tarefa, mas também, pelo seu próprio atributo: os fenômenos psíquicos são por sua natureza inacessível.

Em suma, tendo como base as ciências naturais, não se pode alcançar nada além de cálculos em relação a possibilidade da existência de certo fato psíquico. Isto posto, admitir o dolo como realidade empírica, mesmo que norteado pelas ciências naturais, torna-se inviável, pois toda afirmação sobre o dolo possui algum grau de valoração, o que gera indeterminação, a qual a presunção de verdade das concepções ontológicas tenta extinguir.

Tal problemática acerca da concepção ontológica do dolo, fez com que parte da doutrina assumisse que o dolo não é uma realidade psicológica, e sim, a consequência de uma imputação. Esse fato já havia sido trazido como ponto de questionamento e ponderação por Hassemer:

Se pergunta como pode o juiz constatar a intenção de defraudar, falsificando um documento. E agora se pergunta como pode o juiz constatar tal intenção em um processo, como pode produzir o dado intenção de

defraudar. O juiz pode observar os livros de comércio, os informes fiscais, os dados de um computador (ou fazê-los serem observados, caso necessário, por peritos ou se certificar das observações feitas por testemunhas). Ninguém pode, porém, observar uma intenção de defraudar, que somente se pode imputar. (HASSEMER, Winfried. 1990. p. 910 e 912)

Dessa maneira, o dolo não é algo que seja averiguado, mas sim, o fruto de uma avaliação acerca dos fatos que vão ocasionar na imputação da responsabilidade penal.

Seguindo essa linha de pensamento, para determinação do dolo é necessário a atribuição a alguém do conhecimento e da vontade de realização do fato delitivo, uma vez que não se pode mais afirmar a existência real do dolo, pois, de algum modo, este será objeto de uma valoração.

No entanto, Kelsen discorda desse entendimento, à medida que sustenta a tese de que discussões relacionadas a intenção ou vontade, por fazerem parte do tipo de delito, não podem ser vistas como realidades a serem demonstradas, mas como elementos que cabe ao juiz reconhecer com a finalidade de determinar as responsabilidades penais equivalentes.

Por essa lógica, pode-se afirmar, que o dolo está ligado a ideia de atribuição, uma vez que é a valoração social de uma expressão objetiva da atuação que limita a imprudência e o dolo. Um exemplo disso, é a afirmação de que alguém praticou um ato dolosamente, pois nessa constatação há a emissão de um juízo que não é sucessível de descrição, mas de adscrição.

Dentro dessa perspectiva, Busato afirma que:

Não resta, pois, nenhuma dúvida de que a identificação do dolo não pode vir da descrição de um processo psicológico, mas somente da identificação do que Hassemer qualifica de “indicadores externos”. O dolo, definitivamente, não “é” um fato, mas uma atribuição, ou seja, a exata atribuição de uma decisão contrária ao bem jurídico, na qual se expressam simultaneamente conhecimento e vontade. (BUSATO, Paulo César. 2014. p.72)

Em contraponto, vale mencionar um ponto crucial trazido por Luís Greco faz alusão a crítica realizada por Herzberg e acolhida por Puppe, em oposição a doutrina dominante:

Considerar decisiva para o dolo a vontade de quem atua significa, em última análise, atribuir a quem atua a competência para decidir se há ou não dolo. Ocorre que não é o agente, e sim o direito quem tem de exercer essa competência. Não se pode relegar ao arbítrio do autor essa decisão, doutro modo – dito agora com base em nossos exemplos – todo aquele que conscientemente realiza uma ação perigosa para a vida da vítima pode escapar da responsabilização por dolo, se tiver uma segunda intenção incompatível com a morte da vítima (...) (GRECO, Luís, p. 896)

Logo, a indagação supracitada questiona o fato de que não é o agente quem tem competência para dizer se praticou o delito com ou sem dolo, e sim o direito. Por conseguinte, confiar plenamente no depoimento do autor, em relação ao dolo, torna-se um caminho perigoso. Todavia, caso o agente levante uma hipótese diversa em relação aos fatos que direcione para um entendimento que distancia o dolo, a responsabilização poderia ser afastada, se essa tese ficasse comprovada.

Luís Greco traz, ainda, dois problemas enfrentados no conceito volitivo dolo, sendo o primeiro de definição, o qual está relacionado as diversas teorias volitivas, em que cada uma se refere a um estado psíquico diferente. Por outro lado a problemática de prova, a qual concerne ao fato de que qualquer elemento volitivo considerado correto, é impossível provar sua existência de forma conciliável com as exigências do *in dubio pro reo* e da presunção de inocência.

Isso se deve, pois o agente possui uma posição privilegiada acerca do acesso aos seus estados mentais, uma vez que o mesmo sempre poderá negar ter atuado conforme o estado mental dito pela teoria volitiva, sem que o julgador tenha como declarar que o autor está mentindo.

Em resumo, Luís Greco entende que o obstáculo encontrado para definir a penalidade que aquele que pratica o delito com dolo deve receber, independe dos problemas explicitados acima. Haja vista que, ainda que o elemento volitivo pudesse ser provado de forma clara e precisa, faltaria a fundamentação adequada, a qual o autor destaca como ponto crucial da problemática em questão.

Nesse sentido, deve-se questionar o fato de o uso de álcool em conjunto com alta velocidade sempre ocasionar em dolo eventual, uma vez que vamos ver a seguir que a análise será realizada de acordo com cada caso concreto não podendo, portanto, estabelecer uma regra universal para todos os casos.

### **3 É LEGÍTIMO ENTENDER QUE A EQUAÇÃO ÁLCOOL + ALTA VELOCIDADE = DOLO EVENTUAL?**

Não se pode partir da premissa de que sempre a equação ÁLCOOL + ALTA VELOCIDADE = DOLO EVENTUAL, uma vez que os indivíduos que dirigem embriagados e com velocidade excessiva não se importem de causar a morte ou até mesmo lesões em outras pessoas.

Nesse sentido, de acordo com Renato Marcão:

A diferença entre o dolo eventual e a culpa consciente encontra-se no elemento volitivo que, ante a impossibilidade de penetrar-se na psique do agente, exige a observação de todas as circunstâncias objetivas do caso concreto, sendo certo que, em ambas as situações, ocorre a representação do resultado pelo agente. (MARCÃO, Renato. Crimes De Trânsito, 2015)

Ainda sobre essa ótica Renato Marcão abordou em seu livro o julgamento do HC 107 801 / SP, e do STJ, REsp 247 263/MG, 5ª T, os quais afirmaram respectivamente que:

Seria contraditória a prática generalizada de se vislumbrar o dolo eventual em qualquer desastre de veículo automotor com o resultado morte, porquanto se compreenderia que o autor do crime também submeteria a própria vida a risco. (MARCÃO, Renato. Crimes De Trânsito, 2015)

Não se pode generalizar a exclusão do dolo eventual em delitos praticados no trânsito. O dolo eventual, na prática, não é extraído da mente do autor, mas das circunstâncias. Nele, não se exige que o resultado seja aceito como tal, o que seria adequado ao dolo direto, mas, isto sim, que a aceitação se mostre no plano possível provável. (MARCÃO, Renato. Crimes De Trânsito, 2015)

Deste modo, em contrapartida, Renato Marcão aponta os requisitos que devem ser levados em consideração para configuração da culpa consciente, bem como faz

alusão ao Autor Costa e Silva, o qual pontua que a culpa consciente consiste "em proceder o agente sem a necessária cautela, deixando de empregar as precauções indicadas pela experiência como capazes de prevenir possíveis resultados lesivos" (COSTA E SILVA, Comentários ao Código Penal, 2. ed., 1967, pág 15).

Sendo assim, vale lembrar, que o delito cometido em face de culpa, significa dizer que o agente agiu com imprudência, negligência ou imperícia. Assim, Renato Marcão traz os requisitos necessários para que seja caracterizada tal conduta:

a) uma conduta humana; b) prática da conduta com inobservância do dever objetivo de cuidado, manifestado nas formas de imperícia, imprudência ou negligência; c) um resultado naturalístico; d) a existência de nexo causal entre a conduta o resultado; e) previsibilidade objetiva do sujeito e f) previsão legal expressa da conduta culposa. (MARCÃO, Renato. Crimes De Trânsito, 2015)

Isto posto, torna-se relevante destacar que a conduta culposa está pautada na possibilidade de previsibilidade dos acontecimentos e do evento danoso. Dessa maneira, o fato previsível se configura por meio da conduta voluntária do agente de ocasionar um resultado antijurídico e indesejado, mas previsível ou previsto, o qual se praticado com o devido cuidado, as consequências poderiam ser evitadas.

Diante desse contexto, Renato Marcão aborda tal fragmento do TJMG, ApCrim 1. 0453.03.001015-2/001, 3ª CCrim, rel. Des. Antônio Armando dos Anjos, j. 22-1-2008:

É na previsibilidade dos acontecimentos e na ausência de precaução que reside a conceituação da culpa penal, pois é a omissão de certos cuidados nos fatos ordinários da vida, perceptíveis à atenção comum, que se configuram as modalidades culposas da imprudência e negligência. (MARCÃO, Renato. Crimes De Trânsito, 2015)

Perante esse cenário, Leonardo de Bem aborda a possibilidade de uma nova categoria de punição nos casos de crimes de trânsito envolvendo veículos automotores que resultem em dano, a qual foi discutida na Comissão de Juristas (PLS n. 236/2012):

A comissão propôs sob a rubrica (culpa gravíssima) nova espécie de culpa situada entre a culpa comum e o dolo eventual e caracterizada pela excepcional temeridade. Para Selma Pereira de Santana, "representa um tipo de culpa substancialmente elevado, determinante de uma moldura

penal agrava". Para o crime de homicídio, as novas molduras representam modalidade qualificada: quatro a oito anos de prisão (art. 121, § 5º). [...] No projeto, a expressão constava somente da Parte Especial. Nesse ponto, uma Comissão Temporária de Estudo da Reforma do Código Penal, encabeçada pelo Senador Pedro Taques, acrescentou um novo parágrafo ao dispositivo que regula as definições de crime doloso e culposo (art. 16). Portanto, "há culpa gravíssima quando as circunstâncias do fato demonstrarem que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, mas agiu com excepcional temeridade". (BEM, L. S. D. Direito Penal de Trânsito. 3. ed. 2015)

Insta esclarecer que a Comissão estabeleceu um rol de situações que representam a natureza de temeridade, dentre eles está presente a morte na condução de veículo automotor sob influência de álcool e que, portanto, os crimes de trânsito deveriam ser analisados a título de culpa.

Ocorre que, adotando esse entendimento, no cenário de homicídio no trânsito, essa regra passaria a ser absoluta afastando a hipótese de dolo eventual, o que configuraria o descaso pela vida dos outros indivíduos da parte dos condutores de veículos automotores. Logo, de acordo com o posicionamento da Comissão, crimes claramente dolosos seriam convertidos em crimes culposos, levando a possíveis sanções de menor potencial.

No que tange a essa discussão Israel Domingos Jorio toca em pontos que merecem uma reflexão:

Os homicídios culposos na direção de veículo automotor, em especial, tem se revelado "uma pedra no sapato". Principalmente os que envolvem a condução sob efeito de álcool [...]. Não se questiona a necessidade de repensar a política criminal referente a tais delitos de trânsito. Afinal, de fato, cuidamos de infrações frequentes e que são dotadas de grande poder ofensivo. Nem por isso, porém, toda e qualquer medida se afiguraria legítima. Não se pode, a pretexto de incrementar a segurança no trânsito, desconsiderar premissas que embasam o direito penal. Depois, é um equívoco depositar todas as expectativas de punição. Nenhuma medida penal compensará a falta de fiscalização preventiva, por exemplo. (São Paulo: BOLETIM IBCCRIM, ano 20, nº 230, 01/2012).

À vista disso, cabe evidenciar a influência da mídia e da sociedade em relação a obtenção de respostas rápidas e com punição a qualquer custo, por parte dos profissionais e especialistas do Direito, o que pode gerar respostas imediatistas e ilusórias, as quais agradam o clamor público, devido ao alto grau de rigor punitivo.

Destarte, Israel Jorio estabelece uma linha de raciocínio coerente para sancionar os delitos cometidos na direção de veículo automotor sob influência de álcool:

O primeiro caminho é mais lento e, só por isso, já parece desagradar. Passa pela crítica racional da lei em vigor e tem como resultado máximo a sugestão de alterações legislativas. Sugerimos, por exemplo, a criação de majorante ou qualificadora para as hipóteses em que o homicídio culposo tenha sido cometido em contexto de embriaguez [...]. Até que a lei mude, todavia, por força do inafastável Princípio da Legalidade, teremos que arcar com aquilo que parece ser uma proteção deficiente. (São Paulo: BOLETIM IBCCRIM, ano 20, nº 230, 01/2012).

Isto posto, pode-se afirmar que mesmo optando pelo caminho mais longo, o resultado se torna mais apropriado em relação as situações de homicídio culposo na direção de veículo automotor sob influência de álcool. Portanto, não se deve estabelecer um parâmetro para a sanção do delito, uma vez que, na prática, cada caso concreto possui sua particularidade devendo, assim, ser adotada uma majorante ou qualificadora nesse cenário.

Sobre essa ótica, Israel Jorio afirma que:

É fácil ver que se desenvolve, paralelamente à crescente dramatização do condutor embriagado, um fetiche pelo dolo eventual. [...] Tudo importa em assumir risco. Atualmente, parece difícil criar exemplos críveis de homicídio culposo na direção de automóvel. Beber, correr, ultrapassar, avançar. Tudo isso é assumir o risco de matar. Mas de matar? Ninguém tem medo de morrer? Será que todo condutor inconsequente fica efetivamente preparado para assumir sua desgraça? Não apenas a morte do outro, mas a sua própria; não apenas a morte do desconhecido, mas a do seu próprio filho, do cônjuge, que o acompanha. Isso além das perdas financeiras e dos diversos aborrecimentos policiais e judiciais que serão enfrentados pelo condutor, pior que um psicopata, é um psicopata suicida. (São Paulo: BOLETIM IBCCRIM, ano 20, nº 230, 01/2012).

Em vista disso, constata-se que a conduta do agente deve ser analisada de acordo com cada situação e seu contexto. Ademais, deve-se tentar ao máximo identificar qual foi a real intenção do condutor do veículo e sua finalidade, para que assim possa se chegar a uma conclusão plausível acerca de qual penalidade aplicar.

Assim sendo, torna-se indiscutível o papel exercido pela jurisprudência na elaboração, modernização e na subordinação do Direito no que tange a construção

da realidade, devendo se pautar no estudo das teorias e na transformação da sociedade no tempo e espaço.

No tocante a essa questão Israel Jorio reitera:

O Direito está a serviço da sociedade. As teorias jurídicas não devem romper com a realidade prática de modo a desatender os próprios fins para os quais foram construídas. Aliás, a transitoriedade das premissas e a revogabilidade das conclusões é uma característica essencial de qualquer ciência. Só que a mutação teórica é algo que se espera que seja feito com responsabilidade. É preciso que seja precedida de pesquisa e de profunda reflexão a respeito de seus impactos sobre o sistema. Se não se pode paralisar o Direito por apego excessivo à teoria, é evidente que não é possível abandoná-la totalmente, sob pena de criar-se um sistema cujas instituições se fundam no vazio. (São Paulo: BOLETIM IBCCRIM, ano 20, n° 230, 01/2012).

Desse modo, é de suma importância que as decisões e conseqüentemente as teorias sejam devidamente fundamentadas para que o afastamento de tais métodos não seja utilizado como justificativa para uma visão subjetiva do significado de justiça. Isso porque, caso essa prática se torne um hábito, ocasionará na ocorrência de uma tendência que visa fazer justiça imediata e a qualquer custo.

Atualmente a jurisprudência possui um entendimento, o qual se caracteriza o dolo eventual em situações como, por exemplo, em que o condutor que comete o acidente com resultado morte, dirige com excesso de velocidade, não presta socorro a vítima, tenta fugir do local do acidente, não tem habilitação para dirigir, participa de corrida não autorizada, encontra-se com a capacidade psicomotora alterada por utilizar substância proibida. (CAPEZ, Fernando. 2014).

Vale ressaltar, que um dos exemplos da aplicação de dolo eventual encontra-se no Recurso em Sentido Estrito do Tribunal do Júri do Acre:

Age com dolo eventual o agente que, após ingerir bebida alcoólica, imprime velocidade incompatível com o local, apesar dos reclamos de ocupantes do veículo que chamaram sua atenção para o iminente risco de acidente, provocando a morte de duas pessoas e ferimento em outras quatro. (Marcão, Renato. 2009, p. 40)

Em contraponto, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em regra, tipifica como culposa o cometimento de homicídio na direção de veículo automotor, aplicando o Código Penal apenas quando se tratar da modalidade dolosa.

Isto posto, é de suma importância analisar novamente a diferença entre o dolo eventual e culpa consciente, uma vez que “no dolo eventual o agente tolera a produção do resultado, o evento lhe é indiferente, tanto faz que ocorra ou não. Ele assume o risco de produzi-lo”. (JESUS, Damásio. 2009, p. 82.)

Ainda sobre esse tema Bitencourt explica que:

Na hipótese de dolo eventual, a importância negativa da previsão do resultado é, para o agente, menos importante do que o valor positivo que atribui à prática da ação. Por isso, entre desistir da ação e praticá-la, mesmo ocorrendo o risco da produção do resultado, opta pela segunda alternativa. Bitencourt, Cezar Roberto. 2014, p.100)

Portanto, a característica principal e, conseqüentemente, mais perceptível do dolo eventual é o fato de o agente, mesmo não desejando o resultado, assumir o risco de provocá-lo sem praticar o dever de cautela e a merecida importância.

Nesse momento, torna-se pertinente destacar, novamente, o conceito de culpa consciente trazido por Greco “Culpa consciente é aquela em que o agente, embora prevendo o resultado, não deixa de praticar a conduta acreditando, sinceramente, que este resultado não venha a ocorrer”. (GRECO, Rogério. 2011. p. 206-207):

Logo, um exemplo que retrata a diferença entre culpa consciente e dolo eventual é quando o praticante de tiro ao alvo realiza o disparo, mesmo sabendo que havia um indivíduo próximo ao local, mas erra a mira e mata essa pessoa, haverá culpa consciente, pois o agente acreditou e confiou que o resultado não aconteceria. Entretanto, se no mesmo caso o agente atira sem se importar se vai ou não acertar e matar a pessoa, será dolo eventual. (ESTEFAM, André. 2015, p. 127-128).

Conforme entendimento do relator Félix Fischer do Supremo Tribunal de Justiça, em Recurso Especial, o dolo eventual depende de outros fatores além do fato do condutor ter assumido o risco:

Não se pode generalizar a exclusão do dolo eventual em delitos praticados no trânsito. O dolo eventual, na prática, não é extraído da mente do autor, mas das circunstâncias. Nele, não se exige que o resultado seja aceito como tal, o que seria adequado no dolo direto, mas, isto sim, que a aceitação se mostre no plano possível, provável.

O Supremo Tribunal Federal (STF) possui um posicionamento acerca da ocorrência de homicídio no trânsito por embriaguez ao volante, em que aponta o dolo eventual em situações que o réu além de ter realizado a ingestão de bebida alcoólica, dirige em alta velocidade, aceitando, assim, as possíveis consequências.

Nesse sentido, o STF desclassifica o crime previsto no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro (homicídio culposo na direção de veículo automotor), uma vez que entende que não houve a conduta culposa e, sim, dolosa, conforme Ementa do Habeas Corpus 115.352/DF:

EMENTA: HABEAS CORPUS. PENAL. CRIME DE HOMICÍDIO PRATICADO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. PLEITO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA O DELITO PREVISTO NO ARTIGO 302 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. DEBATE ACERCA DO ELEMENTO VOLITIVO DO AGENTE. CULPA CONSCIENTE X DOLO EVENTUAL. CONDENAÇÃO PELO TRIBUNAL DO JÚRI. CIRCUNSTÂNCIA QUE OBSTA O ENFRENTAMENTO DA QUESTÃO. REEXAME DE PROVA. ORDEM DENEGADA. [...] III – Não tem aplicação o precedente invocado pela defesa, qual seja, o HC 107.801/SP, por se tratar de situação diversa da ora apreciada. Naquela hipótese, a Primeira Turma entendeu que o crime de homicídio praticado na condução de veículo sob a influência de álcool somente poderia ser considerado doloso se comprovado que a embriaguez foi preordenada. No caso sob exame, o paciente foi condenado pela prática de homicídio doloso por imprimir velocidade excessiva ao veículo que dirigia, e, ainda, por estar sob influência do álcool, circunstância apta a demonstrar que o réu aceitou a ocorrência do resultado e agiu, portanto, com dolo eventual. (Habeas Corpus Nº 115352, Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal, Relator: Ricardo Lewandowski. Julgado em 16/04/2013, publicado em 30/04/2013). (Grifo nosso).

De acordo com o HC a cima, o STF entendeu que a caracterização do dolo eventual não foi fundamentada somente pela embriaguez do motorista, já que que o mesmo não ingeriu bebidas alcoólicas com a finalidade de cometer o crime de homicídio, mas também por outros fatores que influenciaram no resultado, entre eles a velocidade excessiva.

Entretanto, para a tipificação do dolo eventual não basta o agente ter ingerido bebidas alcoólicas e estar dirigindo em excesso de velocidade, conforme se verifica no Recurso a seguir:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. HOMICÍDIO. TRÂNSITO. DOLO EVENTUAL. EXCESSO DE VELOCIDADE. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. DESCLASSIFICAÇÃO. A prova produzida sob contraditório judicial não corrobora, suficientemente, a hipótese acusatória descrita na denúncia que dá sustentação ao dolo eventual. Excesso de velocidade não demonstrado por prova pericial. Embriaguez constatada por bafômetro. A embriaguez e o possível excesso de velocidade, sem nenhum outro dado de ordem subjetiva, indicam apenas um agir imprudente. Avançar em relação a isso pressupõe a existência de elementos a indicar tenha o réu previsto e anuído com a possibilidade do resultado, ou, como referido pelo STF no julgamento do HC 107.801, indícios de ter o réu se embriagado com o intuito de praticar o crime. Ausência de indícios suficientes do dolo eventual. Desclassificação para a modalidade culposa. RECURSO PROVIDO.” (Recurso em Sentido Estrito Nº 70041837667, Terceira Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Nereu José Giacomolli, Julgado em 20/10/2011).

No Recurso supracitado, a Terceira Câmara Criminal entendeu que na culpa consciente não há o elemento volitivo, mas sim a previsibilidade de um possível resultado. É notório a existência de uma grande dificuldade em diferenciar o dolo eventual da culpa consciente, mesmo ambos tendo características próprias, os casos nem sempre são claros. Assim, a análise dos elementos e das circunstâncias devem ser dar com muita cautela e na dúvida a lei deve adotar um posicionamento a favor do réu.

Diante de todo o explicitado no presente artigo, é de suma importância que a conduta do agente seja analisada conforme cada caso concreto, levando em consideração suas particularidades e motivações para o cometimento do crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor sob influência de álcool.

Nessa perspectiva, faz-se necessário e mais coerente a criação de uma majorante ou qualificadora para as hipóteses em que o homicídio culposo tenha sido cometido em contexto de embriaguez, visando utilizar o direito penal em consonância com a sanção penal de forma mais equilibrada, a fim de possibilitar julgamentos mais justos, considerando o contexto de cada situação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A legislação de trânsito brasileira sofreu transformações ao longo dos anos com o intuito de disciplinar e punir condutas ilícitas. No Brasil, a Lei nº 9.503, promulgada em 23 de setembro de 1997 criou o Código de Trânsito. No entanto, em alguns casos podem ser utilizadas outras leis subsidiariamente, como o Código Penal em alguns delitos de trânsito, dependendo de cada caso concreto.

Atualmente o número de automóveis em circulação cresce de forma exponencial, apesar de haver campanhas para reduzir o tráfego, a tendência é o aumento da frota dos veículos, e como consequência do número de infrações e acidentes de trânsito. Ademais, os acidentes ocorrem principalmente devido a existência de um trânsito caótico e como resultado a conduta dos condutores atrelada a negligência, imprudência e imperícia.

Dessa forma, os condutores que praticam atos ilícitos devem ser analisados se o agente agiu com dolo ou culpa para haver uma punição justa. No caso da ocorrência do dolo eventual, o sujeito, embora não almeje o resultado, assume o risco de causar o resultado sem se importar. A doutrina não é pacífica em relação acerca da aplicação do dolo eventual e da culpa consciente, pois há uma grande dificuldade em verificar os limites entre eles.

Nota-se que na aplicação da culpa consciente os magistrados entendem que o condutor não assumiu o risco de gerar o resultado, mesmo agindo com negligência, imprudência ou imperícia. Neste caso não há o efeito volitivo, uma vez que, mesmo conhecendo a possibilidade do resultado, o condutor acredita fielmente em sua não ocorrência ou em sua capacidade de evitá-lo.

Nos acidentes de trânsito ocasionados por embriaguez ao volante, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece pena de 2 a 4 anos além da suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Quando for configurado o dolo eventual, é necessário aplicar o Código Penal.

Assim, entende-se que nos casos de homicídio de trânsito na direção de veículo automotor sob influência de álcool, torna-se essencial analisar cada caso cuidadosamente, pois, apenas as provas e as consequências da conduta poderão esclarecer se o condutor agiu com dolo ou culpa.

Em suma, a caracterização do dolo eventual é muito delicada, uma vez que depende de diversos elementos, sendo necessário ter cuidado para não haver vício no julgamento do sujeito acusado como, por exemplo, a influência da imagem criada pela mídia ou usa-lo como exemplo para outros.

Por fim, insta frisar, que o intuito além de punir é disciplinar e educar o agente, portanto, é pertinente destacar a importância da criação de uma majorante ou qualificadora nos casos de homicídio culposo na direção de veículo automotor sob influência de álcool, devendo ser aplicado de acordo com cada caso específico.

## REFERÊNCIAS

BEM, L. S. D. **Direito Penal de Trânsito**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2015. Disponível em: <<https://app.saraivadigital.com.br/leitor/ebook:580723>>. Acesso em: 01 de Abril de 2019

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal: parte especial 2 dos crimes contra pessoa**. 10. ed. São Paulo: Saraiva. 2010.

BRASIL. Lei 9503, de 23 de setembro de 1997. Altera, atualiza e consolida a legislação do **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm)>. Acesso em: 01 de Março de 2019.

BUSATO, Paulo Cesér, **Dolo e Direito Penal. Modernas Tendências**. 2ª Edição. São Paulo. Editora Atlas S.A. 2014. p.72

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: legislação penal especial**. 9. ed. São Paulo: Saraiva. 2014.

**DATASUS**. Elaboração: **FGV DAPP**. Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/f>>. Acesso em: 01 de Abril de 2019

**DENATRAN**, Sistema SIF, Relatório de Frotas. Elaboração: **FGV DAPP**. Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/f>>. Acesso em: 01 de Abril de 2019

DÍEZ RIPOLLÉS, José Luis. Op. Cit., p. 32.

ESTEFAM, André. **Direito Penal**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

FGV DAPP. **Maio amarelo: Contextualizando as estatísticas de acidentes de trânsito no Brasil**. Disponível em: < <http://dapp.fgv.br/maio-amarelo-contextualizando-estatisticas-de-acidentes-de-transito-no-brasil/>>. Acesso em: 01/04/2019.

GRECO, Luís. **Dolo Sem Vontade**. p. 896.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal**. 13. ed. rev. ampl. atual. Niterói: Impetus, 2011.

HASSEMER, Winfried. **Los elementos característicos del dolo**. In: ADCP. Tradução de Maria del Mar Díaz Pita, Madrid: Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, 1990. p. 910 e 912.

JESUS, Damásio E. de. **Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do Código de Trânsito (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997)**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

KELSEN, Hans. Hauptprobleme der Staatsrechtslehre: entwickelt aus der Lehre vom Rechtssatze, Tübingen: J.C.B. Mohr, 1923. p. 156-157.

Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)> Acesso em: 20 Abril. 2019.

MARCÃO, Renato. **Crimes De Trânsito**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2015. Disponível em: <<https://app.saraivadigital.com.br/leitor/ebook:580782>>. Acesso em: 01/04/2019.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de direito penal**. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

PUPPE, Ingeborg. GRECO, Luís. **A Distinção entre Dolo e Culpa**. 2004. p.33-39 .

**REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS CRIMINAIS**. Nº 38. EDITORA REVISTA DOS TRIBUNAIS. 2002. p. 145.

São Paulo: **BOLETIM IBCCRIM**, ano 20, nº 230, 01/2012

Supremo Tribunal Federal. ADI 4103. Relator: Luiz Fux. Disponível em: Acesso em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=262841>> 20 Abril. 2019.