

Data de aprovação: 13/12/2021.

HOMICÍDIO DE TRÂNSITO E SEUS ASPECTOS LEGAIS: CULPA CONSCIENTE E DOLO EVENTUAL

Thiago Pereira de Farias¹

Sandersom Menezes²

RESUMO

O presente trabalho é pautado no estudo da diferenciação de culpa consciente e dolo eventual, bem como pelas consequências da aplicação da culpa conscientes aos crimes de homicídios em trânsito, desde a sua conceituação e aplicabilidade no processo penal. Verificamos também o grau de participação do judiciário com ênfase na dosagem quando da aplicabilidade da culpa consciente, além do entendimento doutrinário e jurisprudencial sobre o tema. A pesquisa baseia-se no estudo doutrinário e jurisprudencial, além ainda, de uma análise da sua aplicabilidade face ao ordenamento jurídico brasileiro. O objetivo deste trabalho é analisar como os conceitos de dolo eventual e culpa consciente é visto pelos juristas e doutrinadores, além ainda, de analisarmos a possível melhor forma de distinguir cada situação em que o agente está inserido e como o mesmo poderá ser enquadrado no conceito de culpa ou dolo. Ressaltasse que a legislação brasileira mostra apenas o que poderá acontecer com o réu diante da comprovação de sua conduta, mas em síntese, o caminho para se chegar ao resultado dependerá da capacidade que cada jurista deverá possuir ao analisar os autos expostos por defesa do réu e do Ministério Público. O estudo teve por finalidade analisar em especial os crimes de trânsito, com resultado morte, sobretudo, os conceitos de dolo e culpa, para chegarmos a tipificação adequada dos crimes relacionados ao trânsito. Vale ressaltar que a realização do presente trabalho de pesquisa será de grande importância, tanto para conhecimento pessoal, como principalmente para o universo acadêmico, tudo no intuito de se buscar uma melhor aplicação da lei neste assunto

¹ Acadêmico do curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN). E-mail: thiago_pereira20@hotmail.com

² Professor Orientador do Curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN). E-mail: sandersson1@hotmail.com

tão polêmico. Por meio da elaboração do presente artigo científico, buscar-se-á encontrar um modo para que as dúvidas sejam dirimidas, com vistas à obtenção de uma solução tranquila, que no futuro possa ser pacificada, visto que as leis de trânsito e o Código Penal em alguns pontos são de difícil interpretação.

Palavras-chave: Direito penal. Acidentes de trânsito. Dolo eventual. Culpa consciente. Código de trânsito brasileiro.

TRAFFIC HOMICIDE AND ITS LEGAL ASPECTS: CONSCIOUS BLAME AND POSSIBLE CORRECT

ABSTRACT

The present work is based on the study of the differentiation of conscious guilt and eventual intent, as well as the consequences of the application of conscious guilt to crimes of homicide in transit, from its conceptualization and applicability in the criminal process. We also verified the degree of participation of the judiciary with an emphasis on dosage when the applicability of conscious guilt, in addition to the doctrinal and jurisprudential understanding on the subject. The research is based on a doctrinal and jurisprudential study, as well as an analysis of its applicability in the Brazilian legal system. The objective of this work is to analyze how the concepts of eventual intent and conscious guilt are seen by jurists and scholars, in addition to analyzing the possible best way to distinguish each situation in which the agent is inserted and how it can be included in the concept of guilt or intent. It should be emphasized that Brazilian legislation only shows what may happen to the defendant in the face of proof of his conduct, but in short, the path to reach the result will depend on the capacity that each jurist must have when analyzing the records presented by the defendant's defense and of the Public Ministry. The purpose of the study was to analyze, in particular, traffic crimes, resulting in death, above all, the concepts of intent and guilt, in order to arrive at an adequate classification of traffic-related crimes. It is noteworthy that the realization of this research work will be of great importance, both for personal knowledge, and especially for the academic world, all in order to seek a better application of the law in this controversial subject. Through the

preparation of this scientific article, we will seek to find a way to resolve doubts, with a view to obtaining a peaceful solution, which in the future can be pacified, given that the traffic laws and the Penal Code at some points they are difficult to interpret.

Keywords: Criminal law. Traffic-accidents. Dolo eventual. Conscious guilt. Brazilian transit code.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho de pesquisa, evidência a temática a qual é bastante discutida tanto no âmbito jurídico brasileiro, como ainda em nosso meio social, seja a diferenciação entre o dolo eventual e a culpa consciente, conceitos estes, que são carregados de peculiaridades as quais devem ser levadas em consideração pelos juristas e estudiosos do assunto.

A referida definição está sendo parâmetro basilar para este estudo, evidenciando no alto índice de acidentes de trânsito, em decorrência do grande aceleramento no quadro atual da composição das cidades e municípios brasileiros, ocasião em que a população está cada vez mais utilizando de automóveis e veículos automotores dos mais diversos, deste modo, conseqüentemente aumentando constantemente o número de acidentes no país, e não só isso, ressalta-se que a taxa por mortes no trânsito estão quase assimilando as taxas de mortes em países os quais encontram-se ou encontraram-se em guerra.

Ocasionalmente estas mortes, acabam sendo conseqüências da problemática na estrutura da organização do trânsito, porém, os acidentes em sua totalidade acabam sendo originados de condutores de veículos os quais se encontram alcoolizados (considerando o índice de seis decigramas previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro) ou substância entorpecentes.

Diante de tantas indagações e controvérsias existentes acerca do assunto aqui tratado, mostra-se necessária uma discussão sobre o correto enquadramento da tipificação penal. Conforme Lúcia Bocardó Batista Pinto e Ronaldo Batista Pinto (2010, p.1062), no trabalho Legislação Criminal Especial, a questão do dolo eventual, nos crimes de trânsito, é um debate que anima a doutrina, pois seu reconhecimento tem uma repercussão gravíssima, tendo em vista que submete o agente ao

juízo pelo Tribunal do Júri, com possibilidade de condenação pela prática de homicídio doloso, o qual é muito mais grave levando-se em consideração a pena destinada ao crime culposos.

Destaca-se que o objetivo deste trabalho é discutir não só sobre a temática dos conceitos de dolo eventual e culpa consciente, mas também, como estes dois conceitos estão descritos na legislação brasileira, a visão que os juristas e doutrinadores possuem sobre ela, e qual a melhor forma de distinguir cada situação em que o agente está inserido e como o mesmo poderá ser enquadrado no conceito de culpa ou dolo.

A metodologia aqui aplicada, se deu através de pesquisa bibliográfica descritiva, onde foi utilizado artigos científicos, leis, decretos, artigos, matérias e principalmente voltada ao estudo da doutrina relevante ao tema. Para complementar a ideia do trabalho, usamos gráficos os quais fortalecem ainda mais a defesa da temática.

O Código Penal e o Código de Trânsito Brasileiro foram duas fontes de pesquisas bastante utilizadas no desenvolvimento deste trabalho. Pois o agente deverá ser enquadrado em um destes dois códigos para aplicabilidade de sua pena, e ambos estão inteiramente ligados na concepção do conceito e distinção do dolo e da culpa consciente.

Ressalta-se que no decorrer da pesquisa, podemos entender que outras ferramentas vão sendo introduzidas na avaliação do crime, avaliações externas no local do acidente, necessidade e zelo que como se deu o trabalho de estrutura do inquérito em relação a oitiva de testemunhas (caso haja), a percepção do jurista diante o infrator em relação a sua índole. A pesquisa deixa bastante clara que os detalhes do início, meio e fim do ato, que culminou vítimas de trânsito devem ser usados na avaliação e distinção do conceito, caso negativo, poderá ocorrer uma falha imensa na jurisprudência.

A realização do presente trabalho terá grande importância no meio científico, no intuito de se buscar uma melhor aplicação da lei neste assunto tão polêmico. Por meio da elaboração do presente artigo científico, buscar-se-á encontrar um modo para que as dúvidas sejam dirimidas, com vistas à obtenção de uma solução tranquila, que no futuro possa ser pacificada e aplicada de forma justa.

2 TIPIFICAÇÃO DOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO

Em virtude do acelerado crescimento dos meios urbanos e rurais, como também do avanço populacional das grandes metrópoles, fez com que o número de transportes automobilísticos aumentasse cada dia mais devido a constante necessidade de locomoção, seja relacionado ao seu ambiente de trabalho ou pessoal.

Para isso, o Conselho Nacional de Trânsito e suas várias ramificações possuem a obrigatoriedade de promover à manutenção, aplicação e fiscalização das áreas de acesso, promovendo assim, a segurança daqueles que transitam nas relativas áreas.

Em mesmo patamar, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), em sua NBR número 10.697, define acidente de trânsito como:

Todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública (ABNT, 2020).

De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), as três principais motivações dos acidentes de trânsito estão relacionadas e podem ser agrupadas em fator humano, fator veicular e fator via. Segundo a entidade, 90% dos acidentes ocorrem por falhas humanas – que podem envolver desde a desatenção dos condutores até desrespeito à legislação. Os exemplos são claros, entre eles estão o excesso de velocidade, uso de celular, falta de equipamentos de segurança como o cinto de segurança ou capacete, o uso de bebidas antes de dirigir ou até mesmo dirigir cansado.

Desataca-se que para a entidade de segurança viária, apenas 5% dos acidentes têm motivação em falhas no veículo, e como as manutenções preventivas e corretivas são responsabilidades do condutor, até mesmo as falhas no veículo estão vinculadas ao fator humano, esclarece. O ONSV complementa, porém, que em 5% das ocorrências de acidentes, as causas estão associadas ao fator via. Neste caso, são problemas que envolvem estradas mal sinalizadas, mal projetadas ou mal conservadas.

Fatores humanos são ações arriscadas do indivíduo no trânsito, quer na

condição de condutor de veículo que pode se envolver em um acidente, quer na de pedestre arriscando-se a ser atropelado. Normalmente, são erros cometidos pelos usuários da via e, em sua maioria, constituem infrações de trânsito.

Outro ponto importante a destacar é que os Fatores da via e/ou meio ambiente são características inseguras da via e/ou do ambiente no momento do acidente, que podem ter contribuído para a sua ocorrência. Os aspectos inseguros podem estar ligados às características geométricas da via (deficiências de projeto), à incorreção da sinalização implantada (idem), ao estado dessa sinalização (problemas de manutenção), ao estado do pavimento, às condições climáticas etc.

O Código Brasileiro de Trânsito, Lei nº 9.503/97, em seu artigo 14 descreve as competências que o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) possui. Como podemos analisar que de acordo com as descrições de seus incisos, evidenciando de forma clara a responsabilidade em aplicação, desenvolvimento, aperfeiçoamento, fiscalização e cobrança desta lei, integrando a sociedade como um todo desde os aspectos sociais, ambientais e econômicos.

Ressalta-se que o Setor de Estatística do DETRAN/RN apresenta as informações de relevância ao trânsito no estado do Rio Grande do Norte. As fontes de informação são do banco de dados do próprio DETRAN/RN, órgão estadual da administração pública indireta. O objetivo principal da divulgação das informações é tornar público os dados estatísticos, para a comunidade do RN, estudiosos e órgãos com atuação direta sobre o tema trânsito de veículos; como também subsidiar estudos para políticas sobre a atividade de trânsito em Natal e no Estado. As principais estatísticas fazem referência à frota de veículos, habilitação de condutores, exames de habilitação, infrações e acidentes de trânsito.

Tabela 1 – Distribuição do número de vítimas fatais no Estado do Rio Grande do Norte, 2019

Localidade	Número de vítimas fatal	%
Natal	57	11,1%
Interior	456	88,9%
Total	513	100%

Fonte: CIOSP/ITEP, Setor de Estatística, DETRAN-RN (2021).

Tabela 2 – Distribuição do número de vítimas fatais na região metropolitana, 2019

Localidade	Número de vítimas fatal	%
Natal	57	35,6%
Parnamirim	19	11,9%
Ceará-Mirim	16	10%
Extremoz	14	8,8%
Macaíba	13	8,1%
São Gonçalo do Amarante	12	7,5%
São José de Mipibu	9	5,6%
Goianinha	6	3,8%
Nísia Floresta	5	3,1%
Monte Alegre	4	2,5%
Arês	2	1,3%
Bom Jesus	1	0,6%
Ielmo Marinho	1	0,6%
Vera Cruz	1	0,6%
Maxaranguape	0	0%
Total	160	100%

Fonte: CIOSP/ITEP, Setor de Estatística, DETRAN-RN (2021).

Há destacar que em virtude do grande índice alarmante de acidentes de trânsito, os quais seus números chegam a ser comparado aos números de mortes consequentes da guerra, veio à tona a discussão a respeito do caráter legal em ocasião do qual o condutor deveria ser enquadrado, sendo assim, a discussão sobre dolo eventual e dolo culposos deu-se início, assim, deixando uma linha muito tênue entre essa discussão, ocasionando assim inúmeras vezes a confusão destes conceitos, instigando substancialmente a opinião pública e tendo apoio midiático em questão.

A mídia sempre promoveu de forma calorosa este impasse, ao se divulgar determinada nota a respeito da temática, conseguindo proporcionar o afloramento de sentimentos com animosidade a qual é movida pela emoção de punição severa e imediata pela prisão do acusado por ter praticado tal crime.

Porém de acordo com a lei 9.503/97 em seus artigos 302 e 303 vêm para

dar luz ao jurista e a população ao discriminar na seção II dos Crimes de Espécies e considerar que se trata de um homicídio e lesão corporal culposo na direção de veículo automotor. De acordo com o artigo 302 o culpado pode pegar detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Já enquadrado no artigo 303 o culpado pode pegar detenção, de seis meses a dois anos de suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para se dirigir veículo automotor.

Porém sendo constatado que o crime foi cometido de forma dolosa será enquadrado ao artigo 18, I do Código Penal, o juiz ao interpretar desta maneira haverá a necessidade de análise das diferenças entre dolo eventual e culpa consciente.

O Código de Transito Brasileiro e o Código Penal não trouxeram um dispositivo próprio para tratar diretamente sobre esta questão, restando aos aplicadores da lei à análise e solução do referido problema. Já há algum tempo vêm sendo debatido pela jurisprudência a respeito de casos em que ocorre morte, na qual o condutor do veículo automotor, responsável pelo acidente encontrava-se com concentração de álcool no sangue acima do limite de 6 decigramas, índice o qual está previsto no artigo 306 do Código de Transito Brasileiro ou sob efeito de substâncias entorpecentes, dito condutor se sujeitará as sanções do artigo 121 do Código Penal, pela aplicação da teoria do dolo eventual ou do artigo 302 do Código de Transito Brasileiro, por homicídio culposo.

Vale destacar que os doutrinadores mais renomados que tratam do Código Penal, entendem pela não aplicabilidade do dolo eventual em casos citados acima. Deste modo é importante diante desta situação a necessidade de avaliação minuciosa referente ao delito cometido, procurando estudar e compreender todas as tipicidades as quais estão em torno da situação para que assim, possa se aplicar a lei mais justa e correta.

Conforme Lúcia Bocado Batista Pinto e Ronaldo Batista Pinto (2010, p.1062), no trabalho Legislação Criminal Especial, a questão do dolo eventual, nos crimes de trânsito, tem uma repercussão gravíssima, tendo em vista que submete o agente ao julgamento pelo Tribunal do Júri, com possibilidade de condenação pela prática de homicídio doloso, o qual é muito mais grave levando-se em consideração a pena destinada ao crime culposos.

2.1 HOMICÍDIO DE TRANSITO E SUAS TIPIFICAÇÃO: **culpa consciente x dolo eventual**

Em casos de acidentes de trânsito é necessário que a jurisprudência averigue de forma minuciosa como se deu a ocorrência, levando em consideração todos os atenuantes e agravantes contidos na situação, principalmente devido à grande singularidade existente nestes dois conceitos. O grande excesso de peculiaridades em torno da temática gera inúmeras confusões principalmente quando a explosão midiática promove enorme clamor na discussão chegando até confundir juristas e a própria sociedade no momento que existir o enquadramento da pena. A análise dos casos é feita de modo a considerar as particularidades de cada questão, em que cada caso é diferente de outro. Assim, há situações similares que resultam em soluções extremamente diferentes.

Mais uma vez ressalta-se que este estudo é de extrema importância, ele vem nos mostrar que é inaceitável que haja divergências na jurisprudência dentro desta problemática, uma vez que vemos alegações do dolo eventual e outros de culpa consciente referentes ao mesmo tipo de delito, o que temos por consequência disso são diversas opiniões para uma mesma questão. Então vejamos, O dolo eventual cabe ao tribunal do júri julgar o acusado, já a culpa conscientecaberá ao próprio juiz de direito através de sua convicção analisar o caso, deste modo, caso o condutor esteja sendo responsabilizado pelo acidente é necessário um estudo minucioso deste evento ouvindo testemunhas, avaliando o ambiente, realizando perícias no veículo, estudo meticuloso do perfil do condutor, reconhecendo os aspectos emocionais, psicológico domesmo, é preciso ainda que o caso seja tratado desta forma para que outros princípios jurídicos não possam ser feridos, como o princípio de isonomia, já que o mesmo afirma que não se pode tratar casos iguais de formas diferentes, onde prejudicaria a segurança judiciária que se espera em um Estado Democrático de Direito.

É preciso clareza em relação a diferenciação entre dolo e culpa. Parece ser fácil, mas em alguns casos eles se chocam e confundem o julgador. O ponto limítrofe entre dolo e culpa é a divisa entre os conceitos do dolo eventual e da culpa consciente. O dolo eventual caracteriza-se pela vontade do agente de realizar a conduta, pela consciência da conduta e donexo causal.

Consoante Fernando Capez (2005, v. 1, p. 195-196) ele afirma logo abaixo

que:

O agente não quer diretamente o resultado, mas aceita a possibilidade de produzi-lo (dolo eventual), ou não se importa em produzir este ou aquele resultado (dolo alternativo). Essa modalidade advém do agente que não tem diretamente a vontade de produzir o resultado, contudo se produzir está tudo bem, ou seja, configura a teoria do assentimento. O dolo eventual é a modalidade do dolo que não ocorre sem a vontade de aceitar a consumação do resultado em risco.

De acordo com a lei nº 2.848/40 em seu art.18, diz que o crime é doloso quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo. Culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia. O professor Juarez Cirino dos Santos (2014) afirma ser o dolo a vontade consciente de realizar o tipo de crime, também definível como saber e querer em relação às circunstâncias de fato do tipo geral.

Diante do que está escrito na norma e descrito por pensadores e juristas compreendemos que o dolo advém de uma vontade livre e consciente do sujeito para a realização de um plano, sendo considerada finalista esta decisão, o Código Penal brasileiro vem dar suporte, adotando a teoria finalista da ação, conferindo maior importância ao adjetivo “livre” do que ao objetivo “consciente”.

Iremos levar de forma analógica para tornar a compreensão ainda mais clara e simples para fácil entendimento, assim, por exemplo, segundo Carlos Eduardo Pires Gonçalves (2007, p. 339), o Dolo eventual nos homicídios praticados na direção de veículo automotor. Se um caçador durante uma caçada atira ao longe ao ver algo se movimentando, acreditando que se tratava de um animal, mas que, na verdade, era uma outra pessoa, e a mata, não age com dolo, visto que não tinha a consciência de que se tratava de um ser humano. Podemos pressupor que através desta ilustração compreendemos que o caçador não haja de forma livre, mais sim involuntário adquirido um valor de culpa consciente.

Observa-se que há um elemento cognitivo neste exemplo, ao se considerar a ação não sendo socialmente aprovada o que poderá não eliminar a culpa do caçador. Já o elemento volitivo, refere-se à vontade que o agente tem em praticar o ato buscando o resultado pretendido. É dentro desta constante pode-se fazer uma observação importante dentro do Direito Penal, ao se utilizar somente a vontade exteriorizada, onde a apresentada a nível interior do sujeito não haverá diferença, pois não se pune a esfera mental do agente.

Ao que já foi discutido durante o desenvolvimento desta pesquisa foi possível perceber a grande complexidade em torno desta temática e as inúmeras discussões diante dela, assim ao longo do tempo foi se desenvolvendo inúmeras teorias a respeito do dolo (teoria da vontade, teoria da representação, teoria do assentamento, entre outras), porém, para servir de base norteadora o Código Penal brasileiro adotou a teoria da vontade descrita no artigo 18, inciso I, onde o agente quis o resultado, e a teoria do assentimento já na segunda parte do mesmo dispositivo legal onde o agente quis assumir o risco de produzi-lo.

Como bem ensina o professor Damásio E. de Jesus (2005, p. 290):

O dolo deve abranger os elementos da figura típica. Assim, para que se possa dizer que o sujeito agiu dolosamente, é necessário que seu elemento subjetivo tenha – se estendido às elementares e às circunstâncias do delito. Toda figura típica contém uma série de elementos que, relacionados com a conduta culpável do agente, ensejam a aplicação da pena.

Para melhor entendermos o crime doloso, antes de mais nada, devemos nos ater ao conceito de dolo estabelecido por Fernando Capez (2001, v. 1, p. 153): “é a vontade e a consciência de realizar os elementos constantes do tipo legal. Mais amplamente, é a vontade manifestada pela pessoa humana de realizar a conduta”. Via de regra, os crimes são sempre dolosos. Baseando-se nessa afirmativa não se deve considerar como culpa o que, na realidade, é dolo e vice-versa. Há de se ressaltar que, a punição para esses crimes são distintas.

Deste modo podemos distinguir o dolo em dois tipos, sendo eles o dolo direto 1º grau e dolo direto 2º grau. Segundo Luis Regis Prado (2008), “dolo direto: o agente quer o resultado como fim de sua ação e o considera unido a esta última, isto é, o resultado produz-se como consequências de sua ação (vontade de realização)”. Então podemos compreender que o dolo de 1º grau é um dolo direto onde o agente pode prevê determinado resultado, aplicando uma ação onde após concluída terá sua ação concluída obtendo o resultado almejado.

O dolo de 2º grau ele será produzido como um dos fatores da consequência da ação relativa ao dolo de 1º grau. Aonde irá se configurar quando o agente produz o resultado paralelo ao visado, pois irá precisar da realização de uma ação, um impulso. Abaixo poderemos compreender melhor através um simples exemplo de Rogério Greco (2013, v. 1, p. 190):

Quero matar meu desafeto que está no avião, para tanto colocou uma bomba no avião, agindo com dolo de primeiro grau; com relação aos demais passageiros, eu agi com dolo de secundário. A morte dos passageiros é o resultado paralelo necessário para alcançar a minha própria necessidade, que é a morte do meu desafeto.

Através desta exemplificação podemos compreender melhor a diferenciação de cada um, considerando de uma maneira mais simples que para ser dolo de primeiro grau o agente precise de um impulso caracterizado pela ação e de um motivo que possa estar justificando a atitude do mesmo, já o desenrolar desta consequência neste caso seus resultados, o qual dependendo de sua extensão e podendo atingir a terceiros, é entendida como um dolo de segundo grau.

Neste caso, prevê-se que a realização dessa conduta almejada irá atingir, como uma espécie de efeito colateral, outros indivíduos ou bens jurídicos. No entanto, embora os atingidos não sejam seu alvo principal são acatados como uma espécie de corolário necessário e inevitável. Não se trata de assunção (dolo eventual), mas de consciência absoluta dos efeitos colaterais e a aderência psíquica do autor a esses efeitos.

Já no dolo indireto possuímos o dolo alternativo e o dolo eventual, possuímos no dolo alternativo iremos caracterizar o agente como indiferente em relação ao resultado caso o agente atire na vítima, para ele não importa se irá morrer ou ficará lesionado, pois ele é indiferente ao resultado. A partir de então podemos classificar o dolo indireto seguindo uma teoria pertinente a mesma, é o dolo alternativo.

Portanto, o dolo eventual sendo o principal objeto deste estudo, para Nilson Hungria (1978, v. 1, t. 2), “no dolo eventual o agente presta anuência ao advento desse resultado, preferindo arriscar-se a produzi-lo, ao invés de renunciar a ação”. De acordo com o professor Juarez Cirino, divide-se o dolo eventual em dois níveis: intelectual e emocional, no âmbito intelectual, caracteriza-se pelo agente levar a sério a eventual produção dos resultados, já o segundo, o agente aceita o possível realização desse resultado.

Torna-se dolo eventual quando o agente assume correr o risco de produzir determinada ação. O resultado será antecipado instantaneamente pela sua mente e ainda assim será realizado. Ao efetivar a ocorrência nesse caso o agente não pretende interrompê-la, assumindo os riscos e consentindo com o resultado. O autor sabe que a ação que está praticando é ilícita e se praticada se conforma com isso,

admitindo, aceitando e concordando.

Segundo o professor Mirabete (2016) “[...] no dolo eventual a vontade do agente não é dirigida para a obtenção do resultado; o que ele quer é algo diverso, mas prevendo que o evento possa ocorrer, assumi assim mesmo o risco de causá-lo”.

O resultado não se pode ser possível como também ser provável o seu acontecimento, é o que nos ensina o professor Bitencourt (2012, v. 2, p. 354) firma de forma segura que:

Haverá dolo eventual quando o agente não quiser diretamente a realização do tipo, mas a aceitar como possível ou até provável, assumindo o risco da produção do resultado (art. 18, in fine, do CP). No dolo eventual o agente prevê o resultado como provável, ou, ao mesmo como possível, mas apesar de prevê-lo, age aceitando o risco é consentir previamente o resultado, caso ele venha previamente ocorrer.

É possível acrescentar bem sabiamente outro detalhe, como a questão da indiferença, segundo Miguel Reale Júnior (2000, p. 219) que: “[...] dolo é eventual, quando o agente inclui o resultado da ação que decide realizar, assentindo em sua realização, que confia possa ser dada”.

Já os professores argentinos Zaffaroni e Pierangeli (2007, p. 415) afirmam:

Haverá dolo eventual que o agente, embora não querendo diretamente a realização do tipo, aceita como possível ou mesmo como provável, assumindo o risco da produção do resultado. Não se requer, entretanto, que a previsão da casualidade ou da forma em que se produza o resultado seja detalhada.

Como podemos perceber através destas citações é que em outras palavras que o fato comum advém do agente possuir conhecimento que seu ato é ilícito e que está infringindo regras sociais e jurídicas, sabendo que ao realizar o que pretende é errado e que poderá ceifar a vida de terceiros ou qualquer outro tipo de prejuízo, o mesmo tenderá a realizar o que almeja. O agente ele irá arriscar e prefere agir, admitindo e não lhe repugnando assim a ocorrência do resultado, a partir desta situação podemos caracterizar o dolo eventual.

2.2 PRINCIPAIS ELEMENTOS DO DOLO EVENTUAL

A doutrina defende para que haja dolo eventual a existência de dois

elementos essenciais, tais, o agente possuir a previsão de um resultado lesivo, a previsibilidade, e a aceitação ou anuência a este resultado.

Segundo Jesus (2005, p. 302) ele afirma:

O dolo eventual caracteriza-se pela presença de duas características elementares, a saber: a previsibilidade objetiva, que é a possibilidade do agente antever que a conduta a ser percorrida produz um resultado danoso (devendo esta previsibilidade se nortear pelo discernimento que um cidadão comum faria na mesma situação); e a anuência do outro para que este possível resultado (indiferença).

Assim o dolo só será eventual se ao ser analisado e constatar a presença destes dois elementos, independentemente da situação em que o agente esteja inserido estando confirmada que o mesmo tinha consciência do risco o qual estava assumindo.

Em via de regra, de acordo com a doutrina, a previsibilidade objetiva se caracteriza quando existe a possibilidade de se antever que da sua conduta, via de regra lícita, poderá advir um resultado danoso a outrem. Damásio de Jesus (2005, p. 304) diz que a previsibilidade objetiva é a “possibilidade do agente antever que a conduta a ser percorrida poderá produzir um resultado danoso devendo esta previsibilidade se nortear pelo discernimento que um cidadão comum teria na mesma situação”. Esta previsibilidade da ação, levará em conta a capacidade cognitiva de cada cidadão em prever seus resultados.

Diante de tal conceito podemos concluir que a previsibilidade objetiva pode ser entendida como a possibilidade que o agente poderá antever os resultados pertinentes a ação deseja pelo mesmo. Quando antevemos o fato, objetiva-se que seja previsto o resultado. Em outras palavras o agente poderá avaliar o que poderá ocorrer ao tomar determinada atitude.

Teoria do consentimento ou da aprovação: define o dolo eventual pela atitude de aprovação do resultado, os quais não eram desconhecidos, já adquiridos conhecimento através da previsibilidade objetiva dos fatos. Este segundo elemento que compõe o dolo eventual, ele se apresenta de maneira mais complexa que em relação ao primeiro elemento.

O agente dará continuidade à ação desejada, estando pouco se importando com as consequências, tornando-se indiferente aos resultados. Francisco de Assis Toledo (1994, p. 304) deixa sua ligação ao nos informar que:

[...] no dolo eventual, o agente não só prevê o resultado danoso como também o aceita como uma das alternativas possíveis. É como se pensasse: vejo o perigo, sei de sua possibilidade, mas, apesar disso, dê no que der, vou praticar o ato arriscado.

2.3 CULPA CONSCIENTE

Na culpa consciente podemos dizer que ocorre um erro de cálculo do agente em relação à ação que está proposto a realizar. O sujeito é capaz de prever o resultado, porém a desconsidera, crendo piamente em sua não ocorrência. Ele crer que sua ação o conduzira tão somente para o resultado o qual pretende, segundo Mirabete (2016).

Assim observamos que após o agente não possui interesse algum em promover prejuízos para terceiros tão pouco ceifar vidas. O que há também é um excesso de confiança, diante a sua experiência adquirida no desenvolvimento da atividade, e elimina qualquer possibilidade de erro, desconsiderando as condições em que o mesmo se encontra como também os fatores externos que fazem parte na execução da ação, esta caracterização totalmente diferente do dolo eventual.

Capez afirma (2005, v. 1), em suas singelas palavras representa com mais clareza o que seria culpa consciente “é aquela em que o agente prevê o resultado, embora não o aceite. Há no agente a representação da possibilidade do resultado, mas ele o afasta, de pronto, por entender que a evitará e que sua habilidade implicará o evento lesivo previsto.”

Percebemos que o agente tenta anular ou não aceitar que há uma probabilidade de que a circunstância possa tomar uma proporção maior, e o resultado se tornar diferente do que o mesmo havia previsto. Diante esta perspectiva, podemos considerar que o homem comum e normal adquire por si a capacidade de prevê o resultado de suas ações, através da perspicácia comum se exige essa previsibilidade.

3 TEORIA ADOTADA PELO CÓDIGO PENAL BRASILEIRO

Segundo o art. 1º da Lei de Introdução do Código Penal (decreto-lei n. 2.848, de 7-12-1940):

Considera-se crime a infração penal a que a lei comina pena de reclusão ou de detenção, quer isoladamente, quer alternativamente ou cumulativamente com a pena de multa; contravenção, a infração penal a que a lei comina, isoladamente, pena de prisão simples ou de multa, ou ambas, alternativa ou cumulativamente (BRASIL, 1940).

Para Damásio de Jesus (2005) este conceito resulta do aspecto da técnica jurídica, ou seja, do ponto de vista da lei. Em relação a este conceito abundam definições: Fragoso (2003) descreve o conceito formal crime como uma conduta contrária ao Direito, a que lhe atribui pena, conceituando-o como o fato ao qual a ordem jurídica associa a pena como legítima consequência.

O Direito Penal Brasileiro discorre sobre 3 teorias com o intuito especial em apontar o tempo e o lugar do crime, sendo elas a teoria da atividade, teoria do resultado e a teoria da ubiquidade ou mista.

A teoria da atividade ou ação refere-se ao lugar do crime, sendo onde ocorre à conduta (dolosa ou culposa), denominada o lugar onde se pratica a ação (conduta = ação ou omissão). Já a teoria do resultado, é o lugar onde ocorreu o resultado, independentemente de onde foi praticada a conduta. E a teoria mista (ou ubiquidade) vem considerar, por sua vez, que o crime é cometido tanto no lugar da atividade quanto no lugar do resultado.

De acordo com o artigo 6º do Código Penal Brasileiro, ele afirma que: considera-se praticado o crime no lugar em que ocorreu a ação ou omissão, no todo ou em parte, bem como onde se produziu ou deveria produzir-se o resultado.

O Código Penal adotou a teoria da ubiquidade ou mista, é preciso nos atentar que na própria previsão do artigo 6º desta lei, está incluída o lugar da tentativa, ou seja, onde se produziu o resultado. Observemos que esta teoria vem englobar conceitos da teoria da atividade e do resultado, tendo como princípio solucionar os problemas de conflitos negativos de competência (dentro do território nacional) e os problemas dos crimes cometidos à distância (Brasil – exterior), em que a ação e o resultado se desenvolvem em lugares diversos.

Desde modo, com o exemplo que iremos citar adiante poderemos compreender melhor o que isto quer dizer.

Imagine um elemento A que reside no Brasil e possui algumas desavenças no exterior, com desejo que punição ou vingança envia uma carta bomba para um elemento B que reside em Portugal. O elemento B, português vem a falecer em

virtude desta carta. Neste caso segundo a norma penal, o lugar do crime tanto poder ser o Brasil quanto Portugal.

Então assim podemos concluir que para o Brasil seja competente na apuração e julgamento de determinada infração penal, basta apenas que parte desta conduta delituosa tenha ocorrida no território nacional. Destacamos também uma particularidade a respeito da teoria de ubiquidade, onde há exceções, a única que importa para a sua prova diz respeito aos crimes dolosos contra a vida, ocorridos em território nacional que, segundo pacifica a jurisprudência, a fim de facilitar a instrução criminal e a descoberta real, segue a teoria da atividade, entenderemos melhor a seguir com um exemplo.

Imagine que um elemento A atira em B em São Paulo, o mesmo é socorrido e levado para o Rio de Janeiro onde vem a óbito. Neste caso, a atividade foi realizada em São Paulo e o resultado no Rio de Janeiro. Em regra geral, seriam competentes tanto o juiz do Rio quanto o de São Paulo, mas como neste caso estamos tratando de crime doloso contra a vida, aplica-se a teoria da atividade, e não da ubiquidade, sendo competente por tanto o juiz de São Paulo.

3.1 CRIMES CAPITULADOS NO CTB

A legislação brasileira, através do código de trânsito brasileiro e código penal, descreve as penalizações recebidas caso seja comprovada infrações. O agente está sujeito à sofrer multas e outras medidas mais complexas como a suspensão ou cassação do direito de dirigir, assim como, algumas também podem levar ao motorista a ser preso.

Destaca-se que acidente de trânsito é toda conduta proibida ao condutor do veículo automotor onde estão descritas na lei nº 9.503/97 conhecida como Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Nesta lei está contida infrações civis e administrativas, punidas pelos órgãos de trânsito com multas e penalidades que podem variar da apreensão do veículo ou suspensão do direito de dirigir.

Devido às vastas peculiaridades presentes nos acidentes de trânsito, o agente está sujeito também às infrações penais, ou seja, crimes de trânsito, onde sofrerá um processo judicial criminal, onde as regras estarão inseridas na lei nº 3.914/41, Lei de Introdução ao Código Penal. Em casos de crimes de trânsito, o motorista está sujeito a condenação às penalidades de detenção ou multa, o juiz

poderá aplicar de penalidade de suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação.

O código penal prevê que o agente passível a pena de detenção possa ter o benefício que a mesma seja substituída por uma pena restritiva de direito, como por exemplo a prestação de serviços à comunidade.

No capítulo XV do Código de Trânsito Brasileiro, o qual versa sobre os acidentes de trânsito, e descreve todas as condutas que são consideradas infrações de trânsito e as respectivas punições. Em casos de crimes de trânsito, há também um capítulo específico de número XIX, contando com duas seções;

No artigo 291 reafirma o que já falamos anteriormente, sobre a aplicabilidade das normas: aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a lei nº 9.099, de dezembro de 1995, no que couber.

Na mesma lei, no artigo 298 iremos encontrar algumas circunstâncias quais são agravantes nos crimes de trânsito para o condutor do veículo em que o mesmo pode vim acometer, dentre elas: utilização do veículo sem placa, placas falsas ou adulteradas, sem possuir permissão para dirigir e Carteira de Habilitação, quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiro ou de carga, sobre a faixa de trânsito temporária ou permanente destinada a pedestres dentre outras.

Na II seção desta mesma lei, artigos 302 a 312 constam 11 crimes de trânsito descritos, onde está especificado o prazo mínimo e máximo de cada detenção, alguns deles são: praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor, violar a suspensão ou a proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste código, trafegar em veículos compatíveis com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano. Cada uma dessas infrações e outras que não constam neste trabalho estão distribuídas em cada artigo desta lei nesta II seção.

O crime de trânsito capitulado no artigo 312 pode ser também denominado de “fraude processual no trânsito”, adaptando-se o “*nomen júris*” do artigo 347 do código penal, que é fraude processual, para o qual se prevê pena de detenção, de

três meses a dois anos, e multa, sendo aplicada em dobro, se a inovação se destina a produzir efeitos em processo penal. Somente haverá crime de fraude processual no trânsito, se o artifício for utilizado para ludibriar a persecução criminal, referente a um crime de lesão corporal ou homicídio, posto que se configura apenas nas ocorrências de trânsito com vítima.

Já é sabido que, para isso ocorrer é necessário que aconteça na modalidade dolosa, é preciso que o local onde ocorreu o acidente esteja intacto para que possa facilitar os trabalhos de perícia, para que não possa induzir o polícia, perito ou juiz ao erro. O artigo 176, inciso III nos orienta a “deixar o condutor envolvido em acidente com a vítima de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia” (BRASIL, 1997).

É preciso evitar que o condutor possa vim atrapalhar a investigação em benefício próprio da investigação criminal e apuração da culpabilidade, diante a mudança das alterações da cena do crime, retirar vestígios os quais possam comprometer sua conduta e responsabilidade pelo acidente, realizar a troca de motorista envolvido no crime caso este não venha a possuir habilitação ou esteja embriagado.

Por fim, cabe destacar que, de acordo com o parágrafo único, pune-se o autor da fraude processual, ainda que não se tenha iniciado qualquer procedimento para apuração da responsabilidade pela lesão ou homicídio decorrente, ou seja, se houver qualquer alteração fraudulenta, no momento da ocorrência de trânsito e antes da chegada da polícia, estará configurado o crime do artigo 312.

Diante estas circunstâncias no capítulo XIX dos crimes de trânsito, seção II, dos crimes em espécie:

Inovar artificialmente, em casos de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estudo de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz diz:

Penas – detenção de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único: Aplica-se o dispositivo neste artigo, ainda que não iniciados, quando a inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou processo aos quais se refere (BRASIL, 1997).

Dando continuidade à lei, o artigo 312-A diz que nos artigos 302 ao 312 do CTB nos crimes em que o juiz poderá aplicar substituição de pena privativa de liberdade por uma restritiva de direito, deverá ser para prestar serviços à

comunidade ou entidades públicas, nas seguintes atividades:

I – trabalho, aos fins de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito;

II – trabalho em unidades de pronto socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente de trânsito e politraumatizados;

III – trabalhos em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados de trânsito;

IV – outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito (Artigo 312 – a incluído pela lei n. 13.281/16, em vigor a partir de 01/11/16) (BRASIL, 1997).

4 ANÁLISE JURISPRUDENCIAL

O Tribunal, em regra geral, aceita os conceitos sobre dolo eventual e culpa consciente, os quais foram apresentados no decorrer deste trabalho, é evidente que após longa discussão sobre esta temática já percebemos que é uma longa discussão entre juristas e sociedade civil, em virtude as inúmeras peculiaridades existentes, o que irá determinar principalmente a sua aplicabilidade.

Iremos apresentar um estudo de caso referente ao tema e o papel primordial da jurisprudência diante a situação, assim como ela fez para resolver e dar o seu veredicto. O caso apresentado foi proferido no Tribunal de Justiça de Santa Catarina, a situação a qual iremos relatar está integrada aos conceitos que estamos estudando, da capitulação neste caso de culpa consciente aos crimes de trânsito. O caso foi relatado pelo Desembargador Torres Marques.

Tivemos um determinado agente o qual estava trafegando com seu veículo automotor e, no cruzamento sinalizado por semáforo, veio a “furar” o sinal vermelho e acabou colidindo com seu veículo com outra motocicleta, ocasionando a morte da vítima. O agente, então réu, cometeu um crime capitulado no art. 302 do CTB, homicídio culposo.

RECURSO CRIMINAL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. CAPITULAÇÃO NA DENÚNCIA DA PRÁTICA DE HOMICÍDIO SIMPLES (ART. 121, CAPUT, DO CP). DOLO EVENTUAL RECONHECIDO NA PRONÚNCIA. PRETENDIDA DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO. INEXISTÊNCIA DE ELEMENTO CONCRETO, DIVERSO DO DESRESPEITO AO SINAL VERMELHO, QUE DEMONSTRE TER O RÉU ANUÍDO AO RESULTADO MORTE. RECURSO PROVIDO PARA DESCLASSIFICAR O CRIME DE HOMICÍDIO DOLOSO PARA O HOMICÍDIO CULPOSO COMETIDO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR (ART. 302 DO CTB). RECURSO PROVIDO. (SANTA CATARINA, 2009-A) (TJSC, 2009a).

A intenção da defesa deste réu, segundo recurso criminal é descaracterizar a condição de réu enquadrado por haver cometido crime doloso e sim classificação para homicídio culposo. Os desembargadores a cerca desde tema consideram que no dolo eventual não é suficiente que o agente tenha se conduzido de forma a assumir o risco de produzir o resultado lesivo, mais também é necessário que esteja consentindo sobre os resultados da ação praticada. Então diante esta afirmativa os desembargadores de forma unânime decidiram no mérito dar provimento ao recurso.

Outra condição que devemos avaliar neste estudo de caso, é como os fatos foram apresentados ao Ministério Público, para que o réu pudesse ser enquadrado as sanções do art. 121, caput, do Código Penal.

O Ministério Público afirmou que o réu possuía conhecimento sobre regras de trânsito, levando em consideração a sua atividade empregatícia era para possuir de forma redobrada os cuidados ao estar conduzindo seu veículo automotor, sendo assim, o acusado foi pronunciado pela prática do crime definido no art. 121, caput, do CP, determinando-se julgamento perante Tribunal do Júri. Então perante esta posição do Ministério Público a defesa entrou com recurso, enquadrando a conduta do motociclista para o crime previsto no art. 302, do CTB, pois não existe configuração ao dolo eventual.

Neste caso, a jurisprudência nos explica que para que haja um crime por dolo eventual não é só necessário que o autor tenha consciência de que através de sua conduta irá ferir terceiros, mas também é primordial caracterizar a indiferença que ele tem em realizar a conduta ilícita, em outras palavras, o caracterizando como frio e calculista. Ao longo desta discussão, a pesquisa nos remete a um termo relevante ao dolo eventual que poderá nos auxiliar bastante no momento de diferenciação e avaliação do evento, então para a existência de um dolo eventual a expressão assumir o risco que o agente irá possuir, irá caracterizá-lo imediatamente a este enquadramento, pois significar ter mais que consciência do risco, significa consentir previamente no resultado, caso venha efetivamente a ocorrer, ou a este se mostrar indiferente.

No caso em tela ficou afastado o excesso de velocidade e a possibilidade de embriaguez ou da prática de outras condutas perigosas, ficando provado somente que o acusado teria desrespeitado o sinal vermelho ocasionando o acidente. Essa conduta, por si só, embora tenha sido esse o entendimento do magistrado, não

basta para caracterizar o dolo eventual, sendo necessária a agregação de outros elementos verificados na conduta do réu para demonstrar que, com seu proceder, realmente tivesse assumido o risco de produzir o resultado.

Ao final decidiram os eméritos julgadores no mérito darem provimento ao recurso ora sustentado pela defesa. Vimos que foram utilizados os mesmos conceitos elencados no decorrer de nosso estudo, fundamentando de forma convincente os pontos convergentes afastando o dolo eventual neste caso específico.

4.1 JURISPRUDÊNCIA CONFLITANTE

Agora analisaremos o caso em que mesmo presente o excesso de velocidade, foi decidido pelos eméritos julgadores o reconhecimento da culpa consciente em face do dolo eventual sustentado pelo procurador de justiça. Tão tormentosa é a questão, como já havíamos relatado ao longo de nosso estudo, que se faz necessário citar essa decisão a fim de entendermos através dos argumentos utilizados por nossos doutos desembargadores qual é a melhor solução embasada dentro do Direito Penal.

O caso ocorreu em Rio do Sul/SC, e gerou entendimentos distintos entre os Desembargadores. Citaremos as partes relevantes para compreensão da problemática, vejamos a seguir:

EMBARGOS INFRINGENTES OPOSTOS A ACÓRDÃO PROFERIDO EM APELAÇÃO CRIMINAL. ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO. AGENTE PRONUNCIADO POR HOMICÍDIO CONSUMADO E TENTADO EM VIRTUDE DE DIRIGIR EM VELOCIDADE ACIMA DA PERMITIDA PARA O LOCAL. CIRCUNSTÂNCIA QUE POR SI SÓ NÃO TEM APTIDÃO PARA CARACTERIZAR O DOLO EVENTUAL. CRIMES COMETIDOS COM CULPA CONSCIENTE. ACOLHIMENTO (TJSC, 2009b).

Na continuidade dispôs o Tribunal, sob maioria de votos, acolher os embargos, com os seguintes argumentos:

Ainda que comprovada a circunstância do agente dirigir, no momento do acidente, em velocidade acima da permitida para o local, não dispõe de aptidão para caracterizar por si só o dolo eventual, que pressupõe a indiferença daquele para com o resultado que possa advir da respectiva conduta. Nos acidentes de trânsito o que se verifica habitualmente é a ocorrência de culpa consciente, consistente no fato do agente, apesar de prever o resultado, não o aceitar, acreditando com sinceridade que conseguirá evitá-lo, quer em razão de sua experiência, quer de sua boa

sorte (TJSC, 2009b).

A defesa, inconformada com o acórdão proferido por maioria de votos que deu provimento ao recurso em sentido estrito interposto pelo representante do Ministério Público, pronunciando o denunciado como incurso nas sanções dos Arts. 121, caput, 2 x (duas vezes), combinados com o Art. 146, inciso II, todos do Código Penal, e Art. 3097 da Lei n. 9.503/97, opôs embargos infringentes, objetivando a prevalência do voto vencido, que mantinha a desclassificação da conduta incriminada para homicídio culposo.

No voto restou firmado pelos Doutos Desembargadores que:

Procede a insurreição, pois, de fato, não há prova no caderno processual de que o acusado, quando causou o acidente, dirigia embriagado. Embora trafegasse em velocidade incompatível para o local, tal circunstância, por si só, não pode caracterizar o dolo eventual, emergindo dos fatos que agiu com culpa consciente. Com efeito, o dolo eventual só se configura quando o agente prevê o resultado, mas não se importa que ele ocorra. Já a culpa consciente ocorre quando o agente, embora preveja o resultado, repudia a possibilidade, pois acredita que conseguirá evitá-lo com sua experiência ou boa sorte. Na espécie, em que pese ao fato de Nelso dirigir seu veículo em excesso de velocidade, o conduzia normalmente, informando as provas dos autos que perdeu o controle do mesmo, após um dos amigos, que o acompanhava, avisar sobre a presença da polícia, quando, então, percebendo que invadia a contramão de direção ao contornar a curva, puxou o volante da caminhonete, acontecendo o acidente, após bater e estourar o pneu num obstáculo, fazendo com que a mesma capotasse (TJSC, 2009c).

Ficou comprovado a que tudo indica que o denunciado nesse caso dirigia o seu veículo de forma imprudente, mas certamente não objetivava a superveniência do sinistro. Porém, ao dirigir em velocidade incompatível com o local, agiu com excesso de confiança, ocasionando o evento e suas consequências.

Por maioria de votos, os Desembargadores chegaram à assertiva de acolher os embargos, onde caso inexistir qualquer elemento mínimo a indicar para a prática de homicídio, em acidente de trânsito, na modalidade dolo eventual, torna-se obrigatório que o crime seja desclassificado da conduta dolosa para a forma culposa.

Pois como restou provado que tão somente foi constatada a velocidade excessiva e não tenha o denunciado assumido o risco de produzir o resultado danoso, não há como se considerar que ele tenha praticado o delito com dolo eventual na condução de veículo automotor.

Cumpra ainda citar, para entendimento do ponto convergente, uma das declarações do voto vencido expostas pelo Exmo. Sr. Des. Solon d'Eça Neves:

Dissenti da doutra maioria por entender que há fortes evidências de que o embargante agiu com dolo eventual, devendo, pois, ser mantida a sentença de pronúncia. A autoria e materialidade foram comprovadas. Ocorre que os indícios nos levam a acreditar que o autor dos fatos teria agido com dolo eventual, pois, conforme se depreende dos autos, foi instaurada a dúvida. Pelo que se vê nas declarações de testemunhas e de policiais, não há como afirmar-se na conduta do embargante ficou demonstrado que ele agiu com dolo eventual ou com mera culpa. Destarte, o embargante deveria ser submetido a julgamento pelo conselho de sentença em respeito ao princípio do in dubio pro societate. Estas as razões pelas quais dissenti do entendimento de alguns dos meus pares, votando pela rejeição dos embargos (TJSC, 2009c).

No caso acima observamos que mesmo presente o excesso de velocidade, não foi suficiente para caracterizar a presença de dolo eventual por parte do agente. E o denunciado, então, não foi submetido ao julgamento do Tribunal do Júri.

Como observamos essa tênue diferença, é uma das mais tormentosas questões do Direito Penal, pois está evidente nos casos citados que o limite que separa o dolo eventual da culpa consciente é muito estreito, causando, até em nossos juristas, questões de dúvida quando da aplicação em casos concretos.

O que podemos absorver desses ensinamentos é que para o reconhecimento do dolo eventual a sede dos crimes de trânsito será necessária um conjunto probatório, onde são reunidos todos os elementos e circunstâncias do fato, sendo possível então afirmar que o agente agiu com indiferença aceitando o resultado.

O grande problema enfrentado no presente trabalho é a respeito da aplicação ou não do dolo eventual em casos de homicídio de trânsito, quando o condutor estava sob efeito do álcool. Já foram apresentados, inclusive, julgados com opiniões divergentes sobre a mesma questão, sendo que em alguns casos é optado por desclassificar o delito para o homicídio de trânsito, previsto no Código de Trânsito e em outros casos, mantém-se a ideia de que se trata de homicídio previsto no artigo 121 do Código Penal, com o consequente julgamento pelo Tribunal do Júri, por se tratar de crime contra a vida.

Notoriamente observamos que a cada dia, temos mais exemplos de pessoas “condenadas” pela mídia em razão de terem cometido homicídios no trânsito, sem que se tenha analisado se o agente possuía a intenção de cometer o fato, ou se

assumiu o risco de produzi-lo.

Sérgio Salomão Shecaira (2007) entende que com o passar do tempo, surgem novos paradigmas normativos de análise jurídica, com a finalidade de repreensão penal. Assim, criam-se novos tipos penais a fim de que o Estado possa mostrar o seu poder. Assim, o dolo eventual, atualmente, teria retornado ao seu papel histórico, uma vez que nasceu dentro de um contexto religioso para aumentar o grau de punição aos clérigos e agora, surge novamente como um instrumento de contenção social. Essa seria, então, para o autor, a farsa do dolo eventual nos crimes de trânsito.

Conforme analisado no decorrer do presente artigo, sob a ótica da teoria finalista e após um breve estudo acerca do dolo e da culpa, seria inviável se falar de dolo no problema em tela. Ou seja, mesmo que o condutor do veículo esteja sob efeito de álcool ou de substâncias entorpecentes, em que pese tenhamos que analisar sempre o caso concreto para termos uma certeza do enquadramento penal, o mais correto a fazer é enquadrar o condutor no tipo definido no Código de Trânsito Brasileiro.

5 CONCLUSÃO

Como já visto durante o desenvolvimento desta pesquisa, baseando-se no ordenamento jurídico em questão, tanto Código Penal como Código de Trânsito Brasileiro. Foi levada em consideração nesta avaliação uma vasta variedade de fatores pelos juristas. As decisões judiciais em sua maioria irão ser definidas de acordo com as evidências apresentadas e como elas irão se moldando dentro da questão discutida, isso também somada a legislação vigente definirá não só a pena em que o réu irá ser enquadrado mais também a própria diferenciação das situações em cada conceito, dolo eventual ou homicídio culposos.

De início foram citados e detalhados os conceitos de culpa consciente e dolo eventual, dando uma base teórica sobre o tema em estudo, analisando a Teoria do Crime e minuciosamente os componentes do dolo e da culpa e seus diferentes tipos. Em um segundo momento foi realizado um controle jurisdicional para saber qual a teoria adotada pelos tribunais, e qual o entendimento da doutrina majoritária.

As leis de trânsito e o código penal, mostram apenas o que poderá acontecer com o réu diante comprovação de sua conduta, mas em síntese, o

caminho para se chegar ao resultado dependerá exclusivamente da capacidade que cada jurista deverá possuir ao analisar os autos expostos por defesa do réu e Ministério Público.

Diante de cada enquadramento o culpado por provocar um acidente de trânsito com vítimas fatais ou deixar uma pessoa incapacitada pode ser condenado a pagar indenização em processo civil que compreende danos materiais, tais como despesas com o veículo e inclusive pensão alimentícia à vítima ou familiares. Poderá ainda, responder pela indenização fixada em processo penal.

A pessoa que provocou o acidente pode responder por homicídio ou lesão corporal dolosa ou culposa, fixados no Código de Trânsito. Além disso, o juiz poderá fixar penas privativas de liberdade que podem ser substituíveis por serviços comunitários, além de fixar uma indenização. Por outro lado, os familiares podem ingressar também com ação de reparação de danos perante a Justiça Civil, cuja última instância de julgamento é o STJ/STF. Esta previsão está no Código Civil que determina que todo aquele que causa dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, é obrigado a repará-lo.

Se a vítima, além dos danos ao veículo, foi fatal ou teve lesão que a tornou incapaz, poderá ela mesma ou seus familiares, pleitear pensão mensal e danos morais. Em recente decisão, o STJ entendeu que no caso de pensão alimentícia, não se aplica a impenhorabilidade do bem de família. Ou seja, caso determinado o pagamento de pensão alimentícia e o devedor alegue que não tem condições financeiras, poderá ser penhorado seu imóvel, ainda que seja o único bem de família.

Com a confecção do presente trabalho de conclusão de curso, obtivemos diversas constatações de uma grande importância. A questão da discussão do dolo eventual em caso de homicídios de trânsito é extremamente polêmica, pois a mídia, com seu forte poder de influência, tenta sempre reprimir a conduta dos condutores que estão sob o efeito do álcool.

Tal posição da mídia se dá em razão do alto número de mortes que ocorrem atualmente em nosso país, onde grande parte delas é levada a efeito em razão de condutores que se encontravam embriagados. Assim, para tentar reprimir a conduta de tais condutores, a mídia busca uma alta punição a esses motoristas, fazendo com que a sociedade clame por justiça.

Este estudo nos deu a oportunidade de compreender melhor a doutrina,

entender que não se trata exclusivamente apenas saber diferenciar em conceitos legais o que é um e o que é outro, mas também nos serviu de alerta a respeito de que o magistrado precisa conhecer as condições em que o caso foi inserido, assim como tudo que está ao seu entorno, pois hoje não se trata mais de saber apenas o que é que, mais o que torna as coisas exatamente como elas estão transcritas na doutrina.

O diálogo e o debate a respeito deste assunto são necessários que ocorra diversas vezes e cada vez mais aprofundada. A atualidade e a velocidade que as coisas avançam e se transformam, faz com que qualquer pessoa esteja sujeita a cometer um acidente, pode-se subentender que só no ato de entrar no carro e sentar no banco de frente a direção o sujeito já está exposto a esta condicionante, então como fazer para distinguir cada condição? A resposta é simples, significa aprofundar o estudo, trazer a jurisprudência para perto não só de seus magistrados, mais também para a população.

Instigar que os mesmos não só tenham conhecimento que há um código penal e um código de trânsito, mais saber como cada um se comporta em sua particularidade, e que eles não podem ser vistos de forma isolada, mais precisam trabalhar em conjunto com diferentes eixos que compõe a sociedade. Os órgãos regularizadores por transportes e segurança das vias, não só devem educar sobre o trânsito, mais também proporcionar condições para o que está previsto na lei, as pessoas só não devem cobrar condições de tráfegos melhores, mais também terem consciência que há um código, compreender e respeitar, o que está circunscrito no mesmo. E em contrapartida o estado deve melhorar cada vez mais seu sistema, aperfeiçoando técnicas, reforçando ou modificando leis e decretos onde é possível existir brechas onde possam vir prejudicar o todo. É necessário e fundamental que a população também contribua para melhorar este cenário

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **ABNT NBR 10697:** pesquisa de sinistros de trânsito – terminologia. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
BITENCOURT, C. R. **Tratado de direito penal, v. 2.** 16. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

BRASIL. **Decreto-lei nº 3.914, de 9 de dezembro de 1941.** Lei de introdução do Código Penal (decreto-lei n. 2.848, de 7-12-940) e da Lei das Contravenções Penais

(decreto-lei n. 3.688, de 3 outubro de 1941). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3914.htm. Acesso em: 14 dez. 2021.

BRASIL. **Lei nº 2.848 de 07 de dezembro de 1940.** Código Penal. Disponível em: http://www.oas.org/juridico/mla/pt/bra/pt_bra-int-text-cp.pdf. Acesso em: 21 set. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.** Código de Transito Brasileiro. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 21 set. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995.** Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9099.htm. Acesso em: 14 dez. 2021.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal, v. 1:** parte geral. São Paulo: Saraiva, 2005.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal, v. 1:** parte geral. São Paulo: Saraiva, 2001.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE (DETRAN-RN). **Estatísticas de transito.** 20 JUN 2021. Disponível em: <http://www.detran.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=68675&ACT=&PAGE=0 &PARM=&LBL=Informa%E7%F5es> Acesso em: 14 out. 2021.

FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Lições de direito penal:** parte geral. 16. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

GONÇALVES, Carlos Eduardo Pires. O dolo eventual nos homicídios praticados da direção de veículo automotor. **IBCCRIM**, 2007. Disponível em: <https://www.ibccrim.org.br/>. Acesso em: 16 dez. 2021.

GRECO, Rogério. **Estrutura jurídica do crime, v. 1:** direito penal. Belo Horizonte: Cultura, 2013.

HUNGRIA, Néelson. **Comentários ao código penal, v. 1, Tomo II.** 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1978.

JESUS, Damásio E. de. **Direito penal.** São Paulo: Saraiva, 2005.

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de direito penal:** parte geral. São Paulo: Atlas, 2016.

PINTO, Lúcia Bocado Batista; PINTO, Ronaldo Batista. **Legislação criminal especial.** 2. ed. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 2010.

PRADO, Luiz Regis. **Curso de direito penal brasileiro.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

REALE JÚNIOR, Miguel. **Teoria do delito**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.

SANTOS, Juarez Cirino dos. **Direito penal: parte geral**. 6. ed. Curitiba: ICPC, 2014.

SHECAIRA, Sérgio Salomão. A expansão do direito penal: o papel do dolo eventual. **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, São Paulo, v. 64, p. 222-238, fev. 2007.

TOLEDO, Francisco Assis. **Princípios básicos de direito penal**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1994.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA (TJSC). 3ª Câmara Criminal. **Recurso Criminal n. 46209 SC 2009.0044620-9**. Relator: Torres Marques. Data do julgamento: 29 jun. 2009a.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA (TJSC). Embargos Infringentes n. 2007.040189-4. Rio do Sul. Embargante: Nelson Mees Júnior. Embargada: Justiça Pública. Relator: Des. Sérgio Paladino. j. 31/03/2009. **Diário de Justiça**, 2009b.

ZAFFARONI, Eugênio Raul; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro: parte geral**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.