



**CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR DE INHUMAS
FACULDADE DE INHUMAS
CURSO DE DIREITO**

DÉBORA RAMOS TEIXEIRA

**HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR: nova perspectiva
penal da embriaguez ao volante, segundo a Lei n. 13.546/17**

**INHUMAS-GO
2019**

DÉBORA RAMOS TEIXEIRA

**HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR: nova perspectiva
penal da embriaguez ao volante, segundo a Lei n. 13.546/17**

Monografia apresentada ao curso de Direito da
Faculdade de Inhumas – FacMais como requisito
parcial à obtenção de título de Bacharel em
Direito.

Professor(a) orientador(a): Ms. Leandro
Campelo de Moraes

**INHUMAS-GO
2019**

DÉBORA RAMOS TEIXEIRA

**HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR: nova perspectiva
penal da embriaguez ao volante, segundo a Lei n. 13.546/17**

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DOS ALUNOS

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Faculdade de Inhumas (FacMais), como requisito para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Inhumas, 16 de novembro de 2019.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Ms. Leandro Campelo de Moraes - FacMais
(Orientador e Presidente)

Prof. -
Prof. Thiago Ferreira

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**BIBLIOTECA FACMAIS****T266h**

TEIXEIRA, Débora Ramos.

HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR: nova perspectiva penal da embriaguez ao volante, segundo a Lei n. 13.546/17 / Débora Ramos Teixeira. – Inhumas: FacMais, 2019.

53 f.: il.

Orientador: Leandro Campêlo Moraes.

Monografia (Graduação em Direito) - Centro de Educação Superior de Inhumas - FacMais, 2019.

Inclui bibliografia.

1. Lei Seca, 2. Homicídio culposo, 3. Homicídio doloso, 4. Embriaguez ao volante. I. Título.

CDU: 34

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, por ser o autor do meu destino, a minha mãe Télia Gonçalves Ramos Teixeira, ao meu pai Zeile Candido Teixeira, meu irmão Adriano Ramos Teixeira, meu esposo Edmar Carlos Ribeiro e a toda minha família que, com muito carinho e apoio, não mediram esforços para que eu chegasse até esta etapa de minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, que foi minha maior força nos momentos de angústia e desespero. Sem ele, nada disso seria possível. Obrigada, senhor, por colocar esperança, amor e fé no meu coração.

Agradeço à minha mãe Télia Gonçalves Ramos Teixeira que sempre esteve ao meu lado e foi a minha maior incentivadora. Ao meu pai Zeile Candido Teixeira que batalhou por anos para me proporcionar a melhor educação. Ao meu irmão Adriano Ramos Teixeira que sempre acreditou no meu sonho. Ao meu esposo Edmar Carlos Ribeiro por lutar comigo para a realização desse sonho.

Ao meu orientador Leandro Campelo por todo apoio e paciência ao longo da elaboração do meu projeto final.

Aos meus amigos de trabalho e parceiros de pesquisa, por toda a ajuda e apoio durante este período tão importante da minha formação acadêmica. Em especial a Débora Lídia Pereira de Araújo por todo apoio, meu muito obrigado.

Dirigir embriagado é como brincar de roleta-russa. Não vale a pena correr o risco de matar alguém no trânsito. Não vale a pena o risco de deixar alguém paraplégico.
(David Duarte - UnB)

RESUMO

O trabalho que aqui se apresenta trata de um estudo legislativo e doutrinário acerca da tipificação da conduta de homicídio praticado na direção de veículo automotor sob efeito de álcool ou substâncias psicotrópicas. Trata-se do crime de homicídio de trânsito, tipificado pelo §3º do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro. As estatísticas têm demonstrado que, mesmo depois da promulgação da Lei Seca (Lei n. 11.705/2008), a quantidade de mortes ocorridas em razão da perigosa combinação álcool e direção ainda alarmam e exige das autoridades uma postura mais eficaz para punir exemplarmente os agentes e, assim, inibir tais condutas, salvando vidas e tornando o trânsito um lugar mais seguro. Diante de tal realidade, propôs-se uma pesquisa bibliográfica fundamentada em doutrinadores como Jesus (2010), Marcão (2017) e Gomes, Paulino e Paulino (2019), além de artigos científicos publicados na biblioteca digital SCIELO e em jurisprudências de tribunais brasileiros, para que se pudesse esclarecer a questão seguinte: a tipificação de homicídio proposta pelo §3º do artigo 302 do CTB é uma nova modalidade de homicídio culposo com a qualificadora embriaguez ou trata-se de um engodo legislativo que beneficia o agente, tornando a Lei Seca mais branda, na prática? Para responder esta questão, a pesquisa foi dividida em três capítulos, sendo que o primeiro elenca os diferentes tratamentos jurídicos que o homicídio praticado pela embriaguez ao volante já teve no ordenamento brasileiro. O segundo capítulo estudou o tipo penal proposto no supracitado dispositivo legal, distinguindo os elementos do homicídio culposo e doloso. Por fim, o terceiro capítulo elencou as mudanças trazidas pela Lei n. 13.546/17 à Lei Seca, fazendo uma discussão doutrinária acerca de sua efetividade e alcance jurídico, concluindo pela ineficiência deste novo tratamento jurídico do homicídio no trânsito sob efeito de embriaguez, vez que tornou as penas mais brandas e afastou a possibilidade do agente ser indiciado por homicídio doloso.

Palavras-chave: Lei Seca. Homicídio culposo. Homicídio doloso. Embriaguez ao volante.

ABSTRACT

The present work deals with a legislative and doctrinal study about the typification of the conduct of homicide practiced in the direction of motor vehicle under the influence of alcohol or psychotropic substances. It is the crime of traffic homicide, typified by § 3 of article 302 of the Brazilian Traffic Code. Statistics have shown that even after the promulgation of the Seca Law (Law No. 11,705 / 2008), the number of deaths due to the dangerous combination of alcohol and management still alarms and demand from the authorities a more effective position to punish the agents and thus inhibit such conduct by saving lives and making transit a safer place. Faced with such a reality, a bibliographical research based on doctrines such as Jesus (2010), Marcão (2017) and Gomes, Paulino and Paulino (2019) was proposed, as well as scientific articles published on the SCIELO website and in Brazilian jurisprudence, for that the following question could be clarified: the typification of homicide proposed by §3º of article 302 of the CTB is a new form of manslaughter with the qualifying drunkenness or it is a legislative bait that benefits the agent, making Lei Seca more soft in practice? To answer this question, the research was divided into three chapters, the first of which dealt with the different legal treatments that the homicide practiced by drunken driving had already had in Brazilian law. The second chapter studied the criminal type proposed in the aforementioned legal device, trying to distinguish the elements of manslaughter. Finally, the third chapter listed the changes brought about by Law no. 13.546 / 17 to the Seca Law, making a doctrinal discussion about its effectiveness and legal scope, concluding the inefficiency of this new legal treatment of traffic homicide under drunkenness, since it made penalties more lenient and removed the possibility of the agent being indicted for willful homicide.

Keywords: Dry Law. Manslaughter. Willful homicide. Drunken driving.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 HOMICÍDIO DE TRÂNSITO NO BRASIL	12
1.1 OS NÚMEROS DO TRÂNSITO NO BRASIL	12
1.2 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA E DIREÇÃO EMBRIAGADA	14
1.3 MODIFICAÇÕES LEGISLATIVAS E JUDICIAIS SOBRE O HOMICÍDIO CAUSADO POR EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	18
1.4 CRITÉRIO DA ESPECIFICIDADE E LEGISLAÇÃO PENAL EXTRAVAGANTE	19
2 DO CRIME EM ESPÉCIE: HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR	22
2.1 DO DOLO E DA CULPA	25
2.2 DOS CRIMES DOLOSOS E DOS CRIMES CULPOSOS	29
2.2.1 Teorias da Ação no Direito Penal	29
2.2.2 Dos Crimes Dolosos	31
2.2.3 Dos Crimes Culposos	32
2.3 DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NOS DELITOS DE TRÂNSITO	33
3 IMPUTAÇÃO DO CRIME DE HOMICÍDIO NO TRÂNSITO APÓS O ADVENTO DA LEI 13.546/17	38
3.1 CONFLITOS JURÍDICOS QUANTO AO HOMICÍDIO NA DIREÇÃO EMBRIAGADA	39
3.2 HOMICÍDIO DOLOSO OU CULPOSO – COMPETÊNCIA DO JÚRI	42
3.3 O CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	43
3.4 MUDANÇAS TRAZIDAS PELA LEI 13.546/17 AO ARTIGO 302 DO CTB	45
3.4.1 A Fiança	46
3.4.2 Vigência da Lei n. 13.546/17	46
CONCLUSÃO	48
REFERÊNCIAS	51

INTRODUÇÃO

No dia 19 de dezembro de 2017, enquanto todos se preparavam para as festas de final de ano e o Congresso para o recesso, foi sancionada pelo Presidente Michel Temer a Lei n. 13.546/2017 que alterou os artigos 291, 303 e 308 da Lei n. 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Essas alterações trataram de elevar as penas previstas para as condutas de praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor, de causar lesão corporal culposa sob o efeito de embriaguez e, ainda, introduziram as condutas descritas no artigo 308 do CTB: crime de racha.

Esperada como uma lei severa que viesse punir exemplarmente o motorista que ainda insiste em beber e dirigir e, assim, provoca acidentes com vítimas graves ou até a morte de inocentes, a Lei n. 13.546/17 merece um estudo detalhado por estar sendo considerada um “estelionato legislativo” conforme definiu Pedro Ganem (2018) em artigo, intitulado “homicídio culposo na direção de veículo automotor”.

De acordo com as ideias defendidas pelo autor, ao alterar a pena prevista para o crime de homicídio ao volante, inserindo o §3

º ao artigo 302 do CTB, a Lei n. 13.546/17 acabou por eliminar a possibilidade do condutor ser indiciado por homicídio doloso fundamentado na culpa consciente ou dolo eventual, definindo tal conduta como homicídio culposo com qualificadora. Isso fez com que o condutor que matasse alguém ao dirigir embriagado não fosse preso preventivamente, podendo responder o processo em liberdade e, ainda, sem a necessidade de arbitramento de fiança.

Diante de tantas notícias de crimes no trânsito, o que a sociedade esperava do legislador era uma resposta efetiva, severa e exemplar, para que cessassem tais aberrações jurídicas, afinal, o histórico legislativo brasileiro sobre a matéria é extenso. Diversas alterações legislativas foram promovidas no Código de Trânsito Brasileiro como tentativa de tratar de forma mais

rigorosa os graves acidentes de trânsito decorrentes da embriaguez ao volante. A Lei Seca (Lei n. 11.705/08) foi o primeiro grande avanço neste sentido. Posteriormente, em 2012 ela foi alterada pela Lei n. 12.760/12 e, ainda, por outras novas leis que sempre buscaram aprimorar a punição do homicídio ou da lesão corporal grave praticada pelo condutor de veículo automotor que dirigia embriagado.

E, neste sentido, foi promulgada a Lei n. 13.546/2017, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) com a intenção inicial de reprimir com maior severidade o motorista que pratica homicídio ou lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, sob o efeito de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência química. A questão problema que surgiu, a partir do estudo da mencionada lei, é se ela somente inseriu uma nova modalidade de homicídio culposo no ordenamento jurídico brasileiro tornando mais severas as penas previstas para essa modalidade criminosa ou se apenas eliminou a discussão jurídica acerca da possibilidade de aplicação da culpa consciente ou dolo eventual ao crime de trânsito.

Assim, buscou-se através de uma pesquisa doutrinária em livros e artigos científicos publicados na biblioteca digital SCIELO, uma Revisão da Literatura, através de uma pesquisa qualitativa e descritiva que buscará nas referências bibliográficas editadas entre 1997 e 2018 definir e analisar o crime de homicídio praticado por agentes embriagados ou sob efeito de substâncias psicoativas e na direção de veículo automotor.

Serão buscados elementos em doutrinas de Direito Penal, Processual Penal, livros a respeito do tema, artigos científicos publicados em sites da internet, a fim de que se possa alcançar o objetivo principal deste trabalho, que é analisar o tipo penal previsto no §3º do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, classificando-o como uma nova modalidade de homicídio culposo com a qualificadora embriaguez ao volante ou apenas como um engodo legislativo que acabou por beneficiar o agente.

E, para que se alcançasse tal objetivo, a pesquisa foi dividida em três capítulos, sendo que o primeiro deles tratou de discorrer sobre o tratamento legislativo dado ao homicídio e à lesão corporal praticados no trânsito por agente embriagado, ao longo dos anos, verificando o endurecimento das leis e

a tentativa de aplicação do tipo homicídio doloso a estes casos.

O segundo capítulo, então, buscou diferenciar o homicídio culposo do doloso, esclarecendo as diferentes modalidades de culpa e dolo, além de estudar os elementos do tipo homicídio com embriaguez ao volante previsto no §3º do artigo 302 do CTB.

Por fim, o terceiro e último capítulo elencou as mudanças trazidas pela Lei n. 13.546/17 ao artigo 302, analisando a intenção legislativa e sua aplicabilidade, buscando concluir sobre seu alcance prático.

Trata-se de um estudo necessário ao aplicador do Direito e fundamental à proposta reflexiva sobre as ações humanas no trânsito. Conhecer o sentido axiológico das legislações é de grande importância para sua interpretação. E, do exposto, poderá ser realizada uma discussão mais aprofundada e baseada em argumentos sólidos.

1. HOMICÍDIO DE TRÂNSITO NO BRASIL

Vivemos em sociedade e, cada vez mais, as atividades e decisões humanas geram riscos e consequências que são distribuídos a todos os seus integrantes. Com o crescimento das cidades e expansão da indústria automobilística no mundo, o acesso a um veículo automotor se tornou mais fácil, fazendo com que cada vez mais indivíduos passem a ser condutores, produzindo um aumento significativo nos riscos decorrentes do trânsito.

Segundo alerta Bastos Júnior (2013, p. 66-67): “o trânsito vem assumindo características de verdadeira calamidade pública, pela quantidade de mortos e feridos e de danos materiais que provoca”. E, em razão desta situação, há no Brasil um movimento no sentido de que sejam elaboradas leis especiais mais rigorosas para tratar dos crimes de trânsito.

E, no topo desta necessidade jurídica e social se encontram os homicídios praticados na direção de veículo automotor estando o condutor sob a influência de álcool ou outras substâncias psicoativas. Diariamente se vê nos noticiários relatos de situações que geram perplexidade na população, gerando muitas vezes o sentimento de vingança diante da frustração da impunidade frente aos motoristas envolvidos.

O presente capítulo tratará de analisar o histórico destas modalidades delitivas, retratando sua realidade em números e as ações legislativas no sentido de tornar as punições mais rigorosas.

1.1 OS NÚMEROS DO TRÂNSITO NO BRASIL

Existe um alto número de mortos e feridos em acidentes de trânsito em vias públicas em todo o Brasil. E esta realidade aponta para um quadro complexo da sociedade atual, onde o papel do Estado e dos cidadãos deve ser avaliado a partir de questões como a responsabilidade de cada um na segurança do trânsito e o impacto desses números na economia e na saúde pública (GOMES, PAULINO E PAULINO, 2019).

Para uma análise destas questões, os dados oficiais sobre os números do trânsito no Brasil são de fundamental importância. Assim, buscaram-se no Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM/MS) os dados que pudessem ilustrar a realidade do trânsito no Brasil.

O desrespeito às normas de segurança viária leva ao número de 3,4 mil pessoas mortas diariamente em acidentes de trânsito no mundo. A violência no trânsito se tornou uma epidemia que, em 2010 não figurava como uma das principais causas de morte no mundo e assumiu a décima colocação em 2015, com previsão de se tornar a sétima causa até 2030, caso não sejam implementadas mudanças culturais e legislativas no trânsito (AMBEV, 2017).

Respeitar os limites de velocidade, não associar o consumo de bebidas alcoólicas à direção de veículos, não se distrair com o celular ao volante, usar capacete, cinto de segurança e cadeirinha para crianças são atitudes determinantes para a vida ou a morte no trânsito. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), esses são os principais fatores para a segurança viária (AMBEV, 2017, p. 6).

Os dados globais indicam que em 2013 foram quase 50 milhões de feridos e mais de 1,25 milhões de vítimas em acidentes em vias no mundo, atingindo principalmente uma geração de jovens economicamente ativa, entre 15 e 29 anos, sendo que dois terços das vítimas são homens (OMS, 2015).

No Brasil, segundo os dados do SIM/MS, 28.651 pessoas morreram em vias públicas no ano de 2015, o que coloca o país no quinto lugar entre os países com maior número de vítimas de trânsito no mundo. Sabe-se que tais mortes estão relacionadas a um conjunto de fatores que incluem desde a desorganização do trânsito, às más condições dos veículos e das estradas, até ao comportamento dos usuários e, principalmente, a pouca punição conferida aos infratores das normas de trânsito.

No Brasil, o estado que contabilizou a maior taxa de vítimas fatais no trânsito, em 2015, foi São Paulo, com 5.617 mortes, enquanto, no mesmo ano, o estado de Goiás contabilizou 1.746 mortes, apresentando uma taxa de 26,1 mortes por 100 mil habitantes (AMBEV, 2017).

Conforme o Relatório sobre Segurança Viária publicado pela Cervejaria Ambev no ano de 2017, tendo como referência os dados de 2015, o Brasil gastou com óbitos e feridos no trânsito dezenove bilhões de reais. Os gastos com saúde pública são somente uma face desta triste realidade.

Entre os cinco principais fatores de risco que levam às mortes no trânsito, segundo a OMS (Organização Mundial de Saúde) um deles é a direção sob efeito de bebidas alcoólicas ou substâncias psicoativas.

A aplicação de leis mais rígidas poderia reduzir os acidentes relacionados com bebidas alcoólicas em vinte por cento (20%). Se a lei previr uma concentração de álcool por volta de 0,02 g/dl pode reduzir em 24% (vinte e quatro por cento) o número de acidentes envolvendo jovens (AMBEV, 2017).

Como se pode verificar, a partir dos números indicados, álcool e direção de veículo automotor é uma combinação perigosa e que tem ceifado inúmeras vidas no Brasil, sendo necessária uma postura mais dura do Estado para coibir tal modalidade assassina de irresponsabilidade no trânsito. O próximo tópico desta pesquisa abordará as leis que já mencionaram o assunto no Brasil, delimitando o tratamento dado ao homicídio no trânsito, sob efeito de álcool, em cada uma delas.

1.2 A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA E A DIREÇÃO EMBRIAGADA

O primeiro automóvel a chegar ao Brasil veio da França, no ano de 1897, época em que não havia por aqui nenhuma legislação de trânsito em vigor e, segundo relatos, o proprietário do automóvel o emprestou ao poeta Olavo Bilac e este perdeu o controle da direção e colidiu com uma árvore, provocando o primeiro acidente de trânsito no Brasil (JESUS, 2010).

Em 1903 autoridades de São Paulo e do Rio de Janeiro criaram a licença para dirigir, de caráter obrigatório em todo o país, a partir de 1906. E, em 27 de outubro de 1910 foi assinado o Decreto Presidencial n. 8.324 que regulamentava o serviço de transporte de passageiros e mercadorias por automóvel, institui os atos do Poder Executivo, a concessão e construção de

estradas, a implantação de medidas de segurança, fiscalização e penalidades que visavam organizar o tráfego (BRASIL, 2010).

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) foi criado em 1941 e desde então edita inúmeras resoluções com o intuito de regulamentar o trânsito no Brasil. Uma destas, a Resolução n. 206 de 20 de outubro de 2006, definiu os procedimentos a serem adotados em caso de confirmação da capacidade psicomotora alterada pela ingestão de bebidas alcoólicas ou uso de entorpecentes pelos condutores de veículos automotores, incluindo aí o teste de alcoolemia ou etilômetro, bafômetro (BRASIL, 2010).

Antes, porém, no ano de 1949 o Brasil tornou-se signatário da Convenção sobre o Trânsito Viário de Genebra, aderindo à implantação de regras uniformes que tinham como objetivo simplificar o tráfego internacional e aumentar a segurança nas vias públicas. Esta Convenção foi promulgada no Brasil através do Decreto Presidencial n. 86.174 de 10 de dezembro de 1981, aprovado pelo Congresso Nacional pelo Decreto Legislativo n. 33 de 13 de maio de 1980 (JESUS, 2010).

Em 1997, atendendo a uma necessidade social de criação de um código que trata se de forma mais adequada e ampla das normas relativas ao trânsito brasileiro, criando tipos penais, definindo punições, entrou em vigor o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Decreto n. 9.503 (BRASIL, 2010).

Foi este novo diploma legal que inseriu o conceito formal de automóvel no mundo jurídico: veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusivamente o condutor” (BRASIL, 1997).

Este novo código trouxe normas administrativas e penais, direitos e deveres do motorista, do ciclista e pedestres, tratando de regular o trânsito de forma ampla.

Porém, somente em julho de 2008, através do Decreto n. 6.488 o CTB passou a regular dos aspectos administrativos e criminais dos casos de embriaguez ao volante, pois definiu a margem de tolerância para a quantidade de álcool encontrado no sangue dos condutores em dois decigramas por litro de sangue, o que foi contestado pelos doutrinadores da época, como Cabette

(2009, p. 12) que alegava: "às margens de tolerância definidas pelo Decreto 6.488/08 somente podem ser definidas através de Resolução editada pelo Contran".

Para sanar tais polêmicas, o artigo 277 do CTB passou a estabelecer que a infração de embriaguez ao volante poderia ser caracterizada pelos agentes de trânsito que detectassem os sinais de embriaguez do condutor (CABETTE, 2009).

Da mesma época que o Decreto n. 6.488/08, a Lei n. 11.705/08, conhecida como Lei Seca, tratou de acrescentar à legislação de trânsito brasileira alterações que levassem à diminuição do número de mortes no trânsito causadas pela combinação álcool e direção. A alteração proposta pela Lei Seca mais discutida foi a tolerância zero aos níveis de alcoolemia e a imposição de penalidades severas para o condutor que dirigir sob a influência de álcool ou outras substâncias psicoativas (BRASIL, 2010).

Quanto à forma de comprovação da materialidade delitiva do condutor embriagado e das polêmicas que surgiram à época, fora aprovada a Lei n. 12.760 de 20 de dezembro de 2012, alterando o artigo 277 do CTB:

Art. 277 O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 1º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

[...] (BRASIL, 2012).

A definição das formas legais para a identificação da alcoolemia ditada pelo artigo 277 do CTB foi regulamentada pela Resolução n. 432, de 23 de janeiro de 2013 do Contran. Porém, salienta-se aqui a discussão técnica acerca da legalidade de tais dispositivos, vez que são contraditórios com o

CTB, especificamente em seu artigo 306 no que tange às formas de comprovação da alteração no organismo do agente. Ademais, o artigo 4º, parágrafo único do CTB prevê que o teste no bafômetro deve ter uma margem de tolerância de acordo com a Tabela de Valores Referenciais do aparelho e que sua aferição deve estar em perfeitas condições de uso (GOMES, PAULINO e PAULINO, 2019).

A Lei Seca não alterou a tipificação da conduta do agente que dirige embriagado, somente tratou de promover uma verdadeira tolerância zero para a combinação álcool-direção, com o fim de proteger a vida.

O antigo artigo 276, CTB, estabelecia que a “concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue” comprova que o condutor estava impedido de dirigir veículo automotor. Agora a nova redação do mesmo dispositivo estabelece uma verdadeira “tolerância zero” para a combinação do álcool com a direção. Atualmente, “qualquer concentração de álcool por litro de sangue impede o condutor de dirigir e o submete às sanções do artigo 165, CTB. A nova lei não alterou as formas de testar o agente, sendo elas, o exame de sangue, exames clínicos, etilômetro e constatação pelo senso comum do agente de trânsito. Conforme o artigo 2º, incisos I e II do Decreto Lei nº 6.488 de 2008, a concentração de álcool por litro de sangue deve ser igual ou inferior a seis decigramas ou igual ou inferior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões em casos de teste do etilômetro (CABETTE, 2009, p. 12).

O artigo 306 do CTB passou a penalizar o condutor que tem concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar;

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo (BRASIL, 2012).

A Lei Seca, porém, apesar do endurecimento do tratamento ao condutor embriagado, não foi capaz, por si só, de diminuir sensivelmente os casos de morte no trânsito. A sua aplicação gerou grandes controvérsias jurídicas no que tange o homicídio causado por embriaguez ao volante.

1.3 MODIFICAÇÕES LEGISLATIVAS E JUDICIAIS SOBRE O HOMICÍDIO CAUSADO POR EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

No Brasil, tem-se o Direito Penal como instrumento punitivo, sendo que, conforme suas regras, o órgão acusador precisa comprovar a intenção do agente ao cometer certo delito ou, que não tendo sido cometido sob a forma dolosa, ou seja, não se apresentando a intenção de fazê-lo, os elementos da forma culposa (imperícia, negligência ou imprudência).

Desta feita, o Direito Penal Brasileiro admite crimes culposos e dolosos, conforme será mais bem esclarecido no segundo capítulo deste trabalho.

Ao se referir ao homicídio praticado por embriaguez ao volante, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) definiu em seu artigo 302 que aquele que matar alguém estando na direção de veículo automotor, sem a intenção de fazê-lo, deverá ser submetido à pena de dois a quatro anos de prisão, além de ter sua carteira nacional de habilitação (CNH) suspensa. Neste caso, trata-se de uma modalidade de homicídio culposo (MARCÃO, 2017).

A legislação supracitada não se mostrou suficiente para inibir os casos de homicídio por embriaguez ao volante no Brasil, deixando na sociedade uma sensação de impunidade. Os órgãos acusadores passaram a alegar que, quando o indivíduo assume a direção de um veículo estando embriagado, está também com o intuito de cometer o crime de homicídio. Assim, se matasse alguém nestas condições, estaria praticando o homicídio doloso.

A alegação de homicídio doloso nestas condições, além de estar em discordância com a previsão legal – que é clara ao definir o homicídio como culposos no trânsito –, presume, de forma completamente equivocada, que, pelo simples fato da embriaguez estar presente, resta estabelecido que o agente conduziu um veículo alcoolizado com

o intuito de cometer um homicídio (GOMES, PAULINO e PAULINO, 2019, p. 11).

Dessa forma, diferentes posições doutrinárias e jurisprudenciais foram firmadas acerca da possibilidade ou não de aplicação do crime de homicídio doloso aos homicídios praticados por direção embriagada. Mas, diante da necessidade de comprovação, durante a instrução processual, da intenção, do dolo, da vontade, do agente ao cometer o ato ilícito, o crime era sempre desqualificado para homicídio culposo, quando o agente não tinha a intenção de matar.

Essa polêmica durou até 21 de novembro de 2017, quando a 6ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) proferiu decisão no Recurso Especial n. 1689173/SC, firmando entendimento de que “o fato do motorista estar embriagado e ter causado uma morte no trânsito não serve como premissa para afirmar que o delito foi cometido com dolo eventual (intenção de matar)” (STJ, 2017), permanecendo a necessidade de que a acusação comprove o dolo do agente criminoso.

Em 06 de dezembro de 2017 foi aprovado na Câmara dos Deputados o projeto de Lei n. 5568/13 que tratou de alterar alguns artigos do CTB e de aumentar a pena para o indivíduo que comete homicídio no trânsito, estando embriagado (BRASIL, 2017).

As alterações promovidas pelo citado Projeto de Lei n. 5568/13 transformaram-se na Lei n. 13.546/17, objeto de estudo da presente pesquisa, promulgada em 19 de dezembro de 2019.

1.4 O CRITÉRIO DA ESPECIFICIDADE E A LEGISLAÇÃO PENAL EXTRAVAGANTE

Conforme a legislação penal vigente no Brasil, quando duas normas penais estiverem em conflito, deve ser utilizado o critério da Especialidade ou Especificidade para que se defina a norma a ser aplicada ao caso concreto.

Em síntese, a Legislação Especial sempre prevalecerá sobre a Legislação Geral, por conter elementos específicos em sua literalidade que se mostram capazes de adequar o tipo penal ao fato de maneira mais completa.

Diz-se que uma norma penal incriminadora é especial em relação a outra, geral, quando possui em sua definição legal todos os elementos típicos desta, e mais alguns, de natureza objetiva ou subjetiva, denominados especializantes, apresentando, por isso, um *minus*, ou um *plus* de severidade. A norma especial, ou seja, a que acresce elemento próprio à descrição legal do crime previsto na geral, prefere a esta: *Lex specialis derogat generali; semper specialia generalibus insunt; generi per speciem derogantur*. Afasta-se, dessa forma, o *bis in idem*, pois o comportamento do sujeito só é enquadrado na norma incriminadora especial, embora também descrito pela geral. Nestes casos, há um *typus specialis*, contendo um crime específico, e um *typus generalis*, descrevendo um crime genérico. Aquele prefere a este (JESUS, 2013, p. 150).

Desta feita, entende-se que havendo uma norma mais específica, esta deverá ser utilizada para o enquadramento legal da conduta delitiva, eliminando a possibilidade de que o agente seja responsabilizado duplamente por normas distintas.

O critério da especificidade está em consonância com o Código Penal, que em seu artigo 12, caput, define que: “as regras gerais deste Código aplicam-se aos fatos incriminados por lei especial, se esta não dispuser de modo diverso” (BRASIL, 1940).

Lei especial afasta a aplicação de lei geral (*lex specialis derogat generali*), como, aliás, encontra-se previsto no art. 12 do Código Penal. Para identificar a lei especial, leva-se em consideração a existência de uma particular condição (objetiva ou subjetiva), que lhe imprima severidade menor ou maior em relação à outra. Deve haver entre os delitos geral e especial relação de absoluta contemporaneidade. Ex.: furto qualificado exclui o simples; crime militar exclui o comum; infanticídio exclui o homicídio (NUCCI, 2017, p. 105).

Assim, o afastamento da regra geral é medida regular quando da aplicação da lei penal, com exceção da possibilidade de retroatividade da lei para benefício do réu, onde a lei geral poderá prevalecer sobre a legislação especial editada posteriormente, desde que a geral seja mais benéfica ao réu.

Retomando o objeto do presente estudo, a legislação extravagante Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define em seu artigo 291 que: “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” (BRASIL, 1997).

Deste modo, nos delitos de trânsito, a tipificação deve ser feita pelo tipo penal definido pelo CTB, vez tratar-se de lei específica que tipifica os crimes na condução de veículo automotor como elemento do tipo objetivo dos delitos, portanto, a imputação penal deverá ocorrer conforme a determinação abstrata contida no Código de Trânsito Brasileiro.

2 DO CRIME EM ESPÉCIE: HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR

O crime de homicídio está tipificado no artigo 121 do Código Penal brasileiro e é descrito como a conduta de matar alguém, com pena prevista de reclusão de seis a vinte anos (CUNHA, 2017, p. 338).

Desta feita, homicídio é a conduta de um homem matar outro homem, ou seja, é “a eliminação da vida de uma pessoa praticada por outra pessoa”. Trata-se de um delito classificado como crime material, que se consuma com a produção do resultado naturalístico, tendo a morte da vítima que se vincular pelo nexos causal da conduta do agente (CUNHA, 2017).

Ainda pode ser descrito como um crime comum, uma vez que qualquer pessoa pode praticar a conduta ou ser a vítima. Assim, “a palavra alguém referida no caput do artigo 121 refere-se a todo aquele que tenha vida extrauterina” (NUCCI, 2017, p. 315).

O homicídio admite as formas dolosa e culposa, sendo o dolo e a culpa elementos do tipo subjetivo.

A forma dolosa (direta ou eventual) está prevista no caput, §§ 1º e 2º. A culpa vem tipificada no § 3º. O homicídio pretérito (dolo na lesão e culpa na morte) se ajusta ao disposto no art. 129, § 3º (CUNHA, 2017, p. 340).

Em se tratando de homicídio doloso, aplicam-se as causas de aumento de pena, conhecidas como majorantes e previstas no § 4º do artigo 121, sendo a pena aumentada em 1/3 se o crime for praticado contra pessoa menor de 14 ou maior de 60 anos (BRASIL, 1940).

No âmbito da legislação especial de trânsito, o homicídio é positivado no artigo 302, caput, do CTB:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Anteriormente, havia no parágrafo segundo do mencionado artigo a previsão de uma pena de 02 a 04 anos de reclusão para o agente que cometesse homicídio na condução de veículo automotor, estando sob influência de álcool. Porém, a legislação foi alterada e hoje, tal conduta é tipificada como um delito culposos, estando explícito no parágrafo terceiro do artigo 302:

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 2017).

O supracitado parágrafo é uma qualificadora do crime de homicídio na direção de veículo automotor e tem o condão de impor o entendimento de que a conduta do agente ocasionar um homicídio estando sob efeito de álcool ou outra substância que lhe cause dependência é culposa.

Ocorre que, antes do advento da Lei 13.547/2017, a doutrina vinha se posicionando no sentido de admitir a aplicação da tese de dolo eventual nestes casos. O Supremo Tribunal Federal (STF) já havia firmado posição reconhecendo a possibilidade do crime doloso no trânsito, conforme demonstra a jurisprudência abaixo colacionada:

Ementa: PENAL. HABEAS CORPUS. TRIBUNAL DO JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIO QUALIFICADO A TÍTULO DE DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EMBRIAGUEZ ALCOÓLICA. *ACTIO LIBERA IN CAUSA*. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO ELEMENTO VOLITIVO. REVALORAÇÃO DOS FATOS QUE NÃO SE CONFUNDE COM REVOLVIMENTO DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. ORDEM CONCEDIDA. 1. A classificação do delito como doloso, implicando pena sobremodo onerosa e influido na liberdade de ir e vir, mercê de alterar o procedimento da persecução penal em lesão à cláusula do *due process of law*, é reformável pela via do habeas corpus. 2. O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB) prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção ante a embriaguez alcoólica eventual. 3. **A embriaguez alcoólica que conduz à responsabilização a título doloso é apenas a preordenada, comprovando-se que o agente se embebedou para praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo.** [...] (HC 107801 / SP - SÃO PAULO. HABEAS CORPUS. Relator(a): Min. CÁRMEN LÚCIA.

Relator(a) p/ Acórdão: Min. LUIZ FUX. Julgamento: 06/09/2011
Órgão Julgador: Primeira Turma) (grifo nosso).

Ao analisar a ementa citada acima, verifica-se que, ainda que acatada a tese da desclassificação do delito de homicídio doloso para culposo, o STF deixou clara a ideia de que é possível a imputação penal da conduta em crime doloso quando há assunção do risco por parte do condutor embriagado. Ou seja, no caso analisado acima pela Primeira Turma do STF, não houve a aplicação da tipificação de homicídio doloso, mas ficou clara a ideia de que o condutor embriagado que der causa à morte de terceiros poderá responder pelo crime doloso, em situações concretas específicas. E decisões posteriores dos Tribunais brasileiros confirmaram essa possibilidade reconhecida pelo STF:

Ementa: RSE. JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIOS DOLOSOS CONSUMADO E TENTADOS, BEM COMO HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO E LESÕES CORPORAIS CULPOSAS NO TRÂNSITO. RÉU A.A.J. HOMICÍDIO DOLOSO CONSUMADO. PRONÚNCIA MANTIDA. **Havendo indícios de que o réu dirigiu bastante embriagado e com a carteira de habilitação cassada, sendo que nesta condição teria parado com seu veículo em meio a uma rodovia movimentada (sem acostamento) e caído no sono, sem alertar os demais motoristas com qualquer tipo de sinalização, o que pode ter contribuído (nexo causal) para o resultado naturalístico que lhe é imputado, há possibilidade de admitir, exclusivamente nesta etapa do processo, o dolo eventual imputado**, devendo os jurados analisar mais profundamente o fato concreto. [...] (Recurso em Sentido Estrito Nº 70072229941, Segunda Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Luiz Mello Guimarães, Julgado em 23/02/2017) (grifo nosso).

Assim, a doutrina e a jurisprudência se dividiam na compreensão da aplicação do Código de Trânsito e conseqüentemente da tese de crime culposo ou do Código Penal, através da ideia de crime doloso, quando se tratava de homicídio na direção embriagada. Enquanto o Código de Trânsito previa uma pena de dois a quatro anos e o julgamento pelo juiz singular, o Código Penal previa uma pena de seis a vinte anos e o julgamento pelo Tribunal do Júri.

E esta divergência doutrinária e jurisprudencial residia na lacuna deixada pela legislação quanto ao enquadramento conceitual da conduta do agente: se se tratava de culpa ou de dolo eventual. Assim, neste momento, abre-se a

necessidade de esclarecer melhor estes dois institutos, o que será feito neste capítulo.

2.1 DO DOLO E DA CULPA

O Direito Penal prevê que a atuação repressiva do Estado sobre a conduta do agente deve levar em consideração o princípio da culpabilidade, ou seja, deve analisar a existência de uma conduta culposa ou dolosa do agente. Assim, em não sendo verificada a culpabilidade na conduta, a imputabilidade penal deixa de ser viável (BITENCOURT, 2017).

Ao se analisar a imputabilidade penal, então, é necessário inicialmente identificar o ato delituoso e a existência de uma conduta culposa ou dolosa do agente. Neste sentido, os crimes podem ser dolosos ou culposos, a depender da conduta definida pelo agente.

O dolo está previsto no artigo 18, inciso I do Código Penal que diz o conceito de crime: “I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo” (BRASIL, 1940).

Então, dolo é a vontade do agente. Trata-se de uma vontade livre e consciente de produzir o resultado morte, no caso do homicídio. Age dolosamente o indivíduo que pratica a ação com consciência e voluntariedade (CUNHA, 2017).

Desta feita, conforme ensinamentos doutrinários, existem duas espécies de dolo: direto ou indireto (alternativo ou eventual).

Dolo direto: o agente prevê um resultado doloso, e age para realizá-lo;

Dolo indireto: possui duas formas. No dolo eventual, apesar de o agente não querer um resultado doloso, prevê que ele possa acontecer e aceita essa possibilidade; no dolo alternativo, o agente prevê o resultado, e aceita um ou outro dos resultados possíveis (NUCCI, 2017, p. 61).

Aduz-se, então, que o dolo direto é quando o sujeito ativo manifesta vontade de atingir o resultado, agindo com consciência para tal. O indivíduo quer a morte de determinada pessoa e atira na intenção na intenção de matar, por exemplo.

Quando se fala do dolo indireto, apesar do agente querer o resultado, sua vontade se manifesta de forma não única ou segura em direção a este resultado, ou seja, ele deseja o resultado, mas aceita um resultado diferente ou não quer o resultado, mas admite a possibilidade dele acontecer e aceita que aconteça. O dolo indireto, então, se divide em duas modalidades: alternativo ou eventual.

O dolo indireto alternativo no crime de homicídio, o agente quer a morte do sujeito passivo, mas admite outro resultado, como a lesão corporal. O agente atira na vítima, desejando matá-lo, mas esperando que, se não morrer, pelo menos fique gravemente ferido, por exemplo.

No crime de homicídio o dolo indireto eventual, o agente não se importa com o resultado, ele não quer a morte, mas admite que sua conduta possa levar à morte do sujeito passivo e concorda com este resultado. Não é seu desejo, mas se acontecer, é indiferente para o agente. Ele aponta uma arma rumo a uma multidão, sabendo que se atirar pode levar à morte de alguém e, mesmo assim, desfere o tiro, não se importando em matar alguém.

A culpa, por sua vez, está prevista no inciso II do artigo 18 do Código Penal, que diz que o crime é: “II – culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia” (BRASIL, 1940).

Segundo ensinou o professor Mirabete (2015, p. 74): “o crime culposo consiste em se alcançar um resultado antijurídico, não desejado, porém previsível, que poderia ter sido evitado se o agente tivesse dado atenção necessária ao praticar o ato”.

Assim, a conduta culposa pode ter origem em atos omissivos ou comissivos, sendo a vontade do agente o elemento fundamental para configurar o crime, porém, há o elemento da previsibilidade.

Um homem de conhecimentos medianos, ou seja, uma pessoa normal, seria capaz de prever o resultado de sua conduta? Se a resposta for afirmativa, diz-se que havia previsibilidade, portanto, culpa no resultado. Por exemplo: ao dirigir em alta velocidade um homem normal é capaz de prever a ocorrência de um acidente. Se assume este risco e causa um acidente dirigindo em alta velocidade, ocorreu um crime culposo, pois previu o resultado, mas acreditou

que ele pudesse não ocorrer ou, não pensou, não previu o resultado, quando deveria ou poderia tê-lo feito (NUCCI, 2017).

Assim, a previsibilidade é elemento definitivo para a caracterização da culpa. Quando o agente não toma as devidas cautelas normais a uma pessoa prudente e de conhecimento mediano para evitar o resultado, diz-se que ocorreu a previsibilidade objetiva (NUCCI, 2017).

A previsibilidade subjetiva é aquela traduzida no dever de cuidado que o agente deveria ter tomado a partir do uso de sua inteligência e de suas experiências pessoais. Por exemplo, o policial militar que deixa de guardar sua arma em local seguro e esta é usada por seu filho em uma brincadeira que leva à morte de outrem.

Nós temos nos familiarizado com a maioria dos riscos ou perigos das ações diárias, que já não chegam como tais à nossa consciência. O dever objetivo de diligência não espera que evitemos em absoluto estes perigos socialmente adequados, mas somente que não os mantenhamos além da medida socialmente adequada. Se uma pessoa tentar evitar todos os possíveis riscos que existem no mundo, ela seria um vegetal, completamente estática dentro de sua casa. Assim, cabe ao julgador determinar se alguém ultrapassou o limite da medida social adequada, levando em consideração a extensão do perigo e se a ação praticada pelo criminoso na verdade só foi uma simples descrição da prática real ou se foi abusiva (WELZEL, 2003, p. 128).

Desta feita, a culpa está diretamente ligada à previsibilidade do resultado. Se não era possível prever o resultado, nem objetivamente, nem subjetivamente, não se pode dizer que houve crime culposos.

A culpa advém de três condutas específicas: imprudência, negligência ou imperícia.

A imprudência é a culpa de quem age, ou seja, aquela que surge durante a realização de um fato sem o cuidado necessário.

A negligência é a culpa de quem deixa de agir, é a forma omissiva da culpa. É a omissão de quem tem o dever de cuidado.

A imperícia é a execução errada de um ato técnico de determinada profissão ou atividade (CAPEZ, 2018, p. 13).

Quando o agente pratica uma ultrapassagem perigosa, ele agiu com imprudência e se houver um acidente com morte, ele pode responder por

homicídio culposo devido sua imprudência na ultrapassagem. Por outro lado, se a morte no trânsito foi ocasionada por um acidente que teve como causa os freios não revisados de um veículo, o motorista pode responder por homicídio culposo devido sua negligência, ou seja, sua omissão no dever de vistoriar os freios de seu veículo. E, por fim, ao dirigir um veículo, o condutor provoca um acidente por não conhecer as leis de trânsito, ele responderá por homicídio culposo devido à sua imperícia, devido à sua inaptidão técnica para conduzir o veículo.

Assim, estando a culpa relacionada à previsibilidade do resultado, a doutrina aponta duas modalidades de culpa: consciente e inconsciente, própria ou imprópria.

Na culpa consciente, o agente previu o resultado, mas acreditou que ele nunca poderia acontecer. “O agente prevê o resultado, mas supõe levemente que não se realizou ou que podia evitá-lo” (ROSSETO, 2016, p. 27).

Na culpa inconsciente, o agente não previu o resultado, nem sequer cogitou que sua conduta pudesse levar a um resultado criminoso. Porém, se um homem mediano é capaz de prever tal resultado, o fato do agente não tê-lo feito, não o exime de culpa (ROSSETTO, 2016).

A culpa imprópria é aquela onde o agente prevê e quer o resultado, mas acredita estar diante de uma circunstância em que a lei permite a conduta, ou seja, o agente acredita perdurar ali as excludentes de ilicitude. A culpa imprópria está prevista no artigo 20, parágrafo 1º do Código Penal. Pode ser exemplificada como o caso onde o agente, acreditando estar sendo ameaçado de morte, passa a portar uma arma e, ao se deparar com um indivíduo estranho e ameaçador ao seu julgamento, desfere-lhe um tiro por acreditar estar em situação de legítima defesa. Ele apresenta o dolo de matar, mas o legislador entende que, neste caso, incidiu em erro, devendo responder por crime culposo (NUCCI, 2017).

A culpa própria é a culpa comum, onde o agente não quer o resultado nem o assume.

Salienta-se que o Código Penal Brasileiro define que a culpa é exceção, não regra. Somente se pode falar em crime culposo quando houver previsão expressa na lei neste sentido.

2.2 DOS CRIMES DOLOSOS E DOS CRIMES CULPOSOS

Conceituados dolo e culpa e compreendidos como elementos subjetivos do tipo penal, é importante localizá-los dentro dos conceitos de crime doloso e crime culposo.

Hans Welzel (2003) transportou a ideia de dolo e culpa do conceito de culpabilidade para o de fato típico (conduta) ao introduzir a teoria do finalismo. Assim, a conduta do agente não é mais entendida como somente uma ação humana objetiva, mas passou a ser sinônimo de ação humana dirigida a um fim, seja este ilícito ou não.

2.2.1 Teorias da Ação no Direito Penal

O estudo da ação no Direito Penal pode ser realizado através de duas teorias contrapostas: causalista e finalista. A principal diferença entre elas repousa no fato de que a teoria causalista considera que para que a conduta seja considerada uma infração penal basta que preencha os seguintes requisitos, em ordem de importância: conduta do agente, nexos causal, resultado, tipicidade da conduta, ilicitude, culpabilidade, imputabilidade do agente, exigibilidade de conduta diversa e, por fim, dolo ou culpa (MIRABETE, 2015).

Para os adeptos da teoria causalista, inicialmente se analisa todos os elementos citados, ficando a verificação do dolo ou da culpa do agente por último, por considerar ser esse elemento subjetivo o menos importante.

Para a teoria causal da ação, o dolo é subjetivo, intrínseco à consciência do agente que praticou a conduta. O importante é o resultado, esse sim que gera necessariamente uma responsabilização. Conhecida também como teoria clássica da ação, foi uma tentativa de se dar cientificidade ao estudo do conceito de crime (ROSSETTO, 2016, p. 31).

A teoria finalista da ação, desenvolvida por Hans Welzel (2003), defende que a infração penal só pode ser conceituada a partir de uma conduta tipificada, antijurídica e culpável. Assim, a culpabilidade é um pressuposto fundamental, sem ela não há infração penal (MIRABETE, 2015).

Na teoria finalista da ação considera-se, inicialmente, a consciência do agente, o que ele pensou no momento de praticar a conduta, se houve ou não a intenção de agir. A conduta é composta de ação/omissão somada ao dolo perseguido pelo autor, ou à culpa em que ele tenha incorrido por não observar o dever objetivo de cuidado (CUNHA, 2017, P. 84).

A teoria finalista da ação foi adotada pelo Código Penal Brasileiro, após sua reforma em 1984 e trouxe como grande novidade a existência de duas tipicidades: a objetiva e a subjetiva.

A fase interna, subjetiva da conduta, chamada de tipicidade subjetiva é a intenção do agente, sua motivação, estruturada no âmbito da mente do ser humano, na sua razão. Por outro lado, a tipicidade objetiva trata dos elementos fáticos da conduta, do enquadramento da conduta ao tipo penal descrito na lei (MIRABETE, 2015).

Assim, a teoria finalista da ação passou a analisar o crime como um ato subjetivo em seus motivos e objetivo em seus fatos. E, então, pode-se dizer da possibilidade de um crime objetivamente típico e subjetivamente atípico, como nos casos de erro de tipo ou um crime objetivamente atípico e subjetivamente típico, como nos casos de crime impossível (CAPEZ, 2018).

Portanto, a teoria finalista da ação, adotada pelo Código Penal Brasileiro define os elementos essenciais da culpabilidade como: imputabilidade¹, potencial conhecimento da ilicitude, exigibilidade de conduta diversa (CAPEZ, 2018).

É de fundamental importância a compreensão desta teoria para que se possa definir os crimes culposos, onde ela é aplicada integralmente. Cita-se

¹ Em Direito, chama-se de imputabilidade penal a capacidade que tem a pessoa que praticou certo ato, definido como crime, de entender o que está fazendo e de poder determinar se, de acordo com esse entendimento, será ou não legalmente punida.

como exemplo a possibilidade de uma pessoa que, dirigindo em alta velocidade, atropela e mata uma pessoa. Neste caso, deve ser analisado o fato típico (matar alguém), a ilicitude (matar alguém é declarado pela lei como crime) e, ainda, as motivações e objetivos subjetivos do agente, ou seja, se o resultado provocado (morte de alguém) era a finalidade do agente ao praticar a conduta (dirigir em alta velocidade).

O próximo tópico tratará, enfim, de definir as distinções entre os crimes culposos e dolosos, em âmbito penal e processual.

2.2.2 Dos crimes dolosos

O dolo é o elemento subjetivo implícito no tipo penal. “Resulta da vontade consciente dirigida à finalidade de realizar (ou aceitar realizar) a conduta prevista no tipo penal incriminador” (CUNHA, 2017, p. 84).

Desta feita, tem-se como elementos estruturantes do dolo a vontade e a consciência. Quando o agente prevê o resultado e seleciona os meios para concretizá-lo, diz existir o dolo direto. Quando o agente assume o risco de produzir o resultado, apesar de não ser exatamente o que ele se propôs a fazer inicialmente, diz-se existir o dolo eventual.

A definição do crime doloso, prevista no artigo 18, inciso I do Código Penal, considerando que se trata de crime onde o agente quis ou assumiu o resultado da conduta criminosa.

Os crimes dolosos contra a vida, como é o caso do homicídio, são julgados pelo Tribunal do Júri, através de um júri popular, presidido por um Juiz de Direito, enquanto os crimes culposos são julgados por um juiz, em uma vara criminal simples.

O crime doloso tem o dolo como elemento subjetivo do tipo, consistente na vontade livre e consciente de praticar o crime (dolo direto) ou na assunção do risco produzido pela conduta (dolo eventual).

O dolo direto pode ser classificado como de primeiro ou de segundo grau, conforme explica:

É de primeiro grau quando o agente tem a vontade e a consciência de alcançar o resultado criminoso. E de segundo grau ou de consequências necessárias quando o agente não deseja a produção do resultado, mas aceita-o como consequência necessária dos meios empregados (MIRABETE, 2015, p. 165).

O exemplo clássico de dolo direto de segundo grau trazido pela doutrina é o caso do agente que desejando matar o passageiro de um determinado voo coloca uma bomba no avião, assumindo as consequências de matar todos os demais passageiros, mesmo não sendo este seu desejo. Neste exemplo, tem-se o dolo de primeiro grau com relação ao alvo do agente e dolo de segundo grau com relação às demais vítimas em potencial.

O crime doloso caracterizado pelo dolo indireto pode ser definido através do dolo eventual ou do dolo alternativo.

O dolo eventual consiste na consciência de que a conduta pode gerar um resultado criminoso, mas há a assunção deste risco, mesmo diante da probabilidade de algo dar errado. Trata-se de hipótese onde o agente não manifesta a vontade de produzir o resultado criminoso mas, analisando as circunstâncias, sabe que este resultado pode ocorrer e não se importa, age da mesma maneira. Exemplo: O agente resolve praticar tiro ao alvo em seu sítio, sabendo que existem diversas residências ali por perto. Se vier a matar alguém, mesmo não tendo desejado atingir uma pessoa e tendo o conhecimento de que isso poderia ocorrer, estará praticando uma conduta dolosa por dolo eventual (CAPEZ, 2018, p. 11).

Já no crime doloso por dolo alternativo, o agente pratica a conduta sabendo que podem ocorrer resultados distintos, por exemplo, lesão corporal ou morte, e assume que para si qualquer um dos resultados é válido.

Quando se trata de homicídio causado por direção embriagada, a questão reside na qualificação do dolo ou culpa do agente. Questão a ser debatida no terceiro capítulo deste trabalho. Antes, porém, cumpre esclarecer detalhes dos crimes culposos.

2.2.3 Dos crimes culposos

O crime culposo é aquele onde o agente pratica a conduta destinada a um determinado fim (seja ele lícito ou não), mas viola o dever de cuidado, lesionando um bem jurídico de terceiro. A violação ao dever jurídico de cuidado ocorre em três circunstâncias, conforme explica Capez (2018):

Negligência: o agente deixa de tomar as cautelas necessárias para que sua conduta não venha a lesar o bem jurídico de terceiro. É um relapso, ou seja, o agente deixou de fazer algo que deveria. Imprudência: é o caso do afoito, ou seja, aquele agente que pratica atos temerários, que não coadunam com a prudência que se deve ter no convívio social. Por fim, imperícia: decorre do desconhecimento de uma regra técnica profissional (p. 13).

A culpa tem sua punibilidade no desvalor do resultado praticado pelo agente. Os crimes culposos estão previstos no artigo 18, inciso II do Código Penal, sendo considerados exceções, devendo a conduta culposa ser punida somente em casos expressos em lei.

Assim, o crime culposo é composto de: a) uma conduta voluntária, dirigida a um fim lícito ou ilícito que não tenha destino o resultado ocorrido; b) a violação a um dever objetivo de cuidado, por negligência, imprudência ou imperícia; c) um resultado naturalístico involuntário, não desejado pelo agente; o nexo causal, ou seja, a relação entre a conduta do agente e o resultado ocorrido no mundo fático; d) a tipicidade, ou seja, o fato deve estar previsto na forma dolosa e; e) a previsibilidade do resultado (BITENCOURT, 2017).

Processualmente, o crime culposo é julgado por um juiz singular, na vara criminal simples, mesmo quando se trata de homicídio.

2.3 DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NOS DELITOS DE TRÂNSITO

Como já mencionado anteriormente nesta pesquisa, o dolo eventual e a culpa consciente se assemelham bastante, levando, muitas vezes, a aplicação de um em detrimento de outro, conforme o entendimento dos operadores do direito envolvidos na análise do crime. E, quando se trata de delitos de crime, prevaleceu na jurisprudência e na doutrina pátrias, por longos anos, acirrada discussão acerca da aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente em

casos de homicídios praticados por agente embriagado na direção de veículo automotor.

Nucci (2017, p. 47) define o dolo eventual ou indireto como “a vontade do agente dirigida a um resultado determinado, porém vislumbrando a possibilidade de ocorrência de um segundo resultado, não desejado, mas admitido, unido ao primeiro”. Assim, entende-se que o agente não queria diretamente o segundo resultado, mas sabia que ele poderia ocorrer, não se importando e assumindo o risco de produzi-lo em função de sua conduta.

Porém, na culpa consciente, conhecida como culpa com previsão, “o agente prevê que sua conduta pode levar a um certo resultado lesivo, embora acredite, firmemente, que tal evento não se realizará, confiando na sua atuação para impedir o resultado” (NUCCI, 2017, p. 48).

Na culpa consciente, o agente prevê a possibilidade do resultado vir a acontecer, mas não admite que ele vá se concretizar porque confia em sua habilidade para evitá-lo.

Analisando desta forma, verifica-se que a principal distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente encontra-se na postura do agente que, no primeiro não se importa se o resultado danoso ocorrer e no segundo, confia que ele não ocorrerá.

Em se tratando de delitos de trânsito, então, o agente que conduz veículo automotor sob efeito de álcool ou de outra substância psicoativa que cause dependência pode estar assumindo o risco de provocar um acidente com morte ou lesão corporal grave, mas dificilmente esteja acreditando que isso vá acontecer. Daí, o entendimento majoritário de que os casos se enquadram em crimes culposos (culpa consciente) e não em crimes dolosos (dolo eventual).

Ocorre que, com uma gana punitiva ou buscando uma resposta satisfatória à sociedade, diferentes doutrinadores, o Ministério Público e alguns Tribunais passaram a adotar a ideia de que nos crimes de trânsito praticados sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas, o agente responderia por crime doloso, baseado no dolo eventual.

Este posicionamento levou diversos motoristas embriagados aos bancos do Tribunal do Júri. Quando a lei define a proximidade entre o dolo eventual e a culpa consciente, acaba por gerar essa brecha, pois, conforme ensina Maciel (2017):

[...] a fórmula empregada pela lei – “assumir o risco” – torna o dolo eventual muito próximo da denominada culpa consciente, o que faz gerar, conseqüentemente, inúmeros problemas práticos na aplicação de tais institutos. E a confusão se dá por duas razões: 1ª) em ambos os institutos o agente prevê o resultado e mesmo assim prossegue praticando a conduta, ou seja, em ambos os casos não há mera previsibilidade (possibilidade de previsão); há mais que isso, há efetiva previsão do resultado; 2ª) a expressão “assumir o risco” se tomada em seu sentido comum, leigo, permite considerar como dolosa qualquer conduta que a rigor é culposa, já que a culpa nada mais do que uma conduta arriscada (MACIEL, 2017, p. 1).

Analisando sob o prisma acima, o motorista que dirige em alta velocidade para chegar mais rápido a um determinado local praticou uma conduta arriscada, aos olhos leigos, assumiu o risco de provocar um evento danoso.

Desta feita, nos crimes de homicídio praticados por embriaguez ao volante, o que prevaleceu foi a imputação de crime doloso, ainda que nos autos não houvesse elementos concretos para afirmar que o agente agiu, sequer, com dolo eventual. Assim, levava-se ao julgamento de juízes leigos (jurados do Tribunal do Júri) o agente que, embriagado, provocou acidente com lesão corporal grave ou morte, tornando muito fácil a condenação, pois, convencer juízes leigos de que o agente assumiu o risco e, por isso, agiu com dolo eventual, é uma simples questão semântica.

Ementa: RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. TRIBUNAL DO JÚRI. HOMICÍDIO DOLOSO (DOLO EVENTUAL) PRATICADO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. ART. 121, CAPUT, DO CÓDIGO PENAL. MANUTENÇÃO DA DECISÃO DE PRONÚNCIA. Uma linha muito tênue separa o dolo eventual da culpa consciente, pois em ambos os casos o possível resultado é conhecido e não é desejado pelo agente. A diferença reside no fato de que, na culpa consciente o agente sequer cogita a hipótese de tal resultado realmente vir a ocorrer, enquanto no dolo eventual aceita a possibilidade, simplesmente aceitando o risco que corre de produzir o resultado. Diante de tão sutil diferença, seria mesmo imprudente

privar os jurados da apreciação do fato, que consiste em um acidente de trânsito causado por motorista embriagado. PEDIDO DE DESCLASSIFICAÇÃO. ALEGAÇÃO DE AUSÊNCIA DE ANIMUS NECANDI NA CONDUTA DO ACUSADO. INVIABILIDADE DE RECONHECIMENTO DESDE LOGO DIANTE DA INEXISTÊNCIA DE CERTEZA ABSOLUTA QUANTO AO DOLO DE MATAR. A desclassificação do delito importa em apreciação do animus necandi, matéria de competência exclusiva do Tribunal do Júri, só podendo ser operada nesta fase processual quando há certeza absoluta da inexistência do dolo de matar. EXCESSO DE LINGUAGEM. INOCORRÊNCIA. Não se configura o excesso na pronúncia quando o prolator se limita a fundamentar sua decisão, nos termos do artigo 93, inciso IX, da CF, apenas descrevendo depoimentos testemunhais, a fim de embasá-la. NEGARAM PROVIMENTO AOS RECURSOS (Recurso em Sentido Estrito Nº 70036376309, Primeira Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Marcel Esquivel Hoppe, Julgado em 07/07/2010).

E até setembro de 2011 foi assim que também se posicionou o STJ (Superior Tribunal de Justiça):

HABEAS CORPUS. TRIBUNAL DO JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIO SIMPLES A TÍTULO DE DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EXAME DE ELEMENTO SUBJETIVO DO TIPO. ANÁLISE APROFUNDADA DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. IMPOSSIBILIDADE. VIA INADEQUADA. COMPETÊNCIA DO CONSELHO DE SENTENÇA. ORDEM DENEGADA. 1. A decisão de pronúncia encerra simples juízo de admissibilidade da acusação, exigindo o ordenamento jurídico somente o exame da ocorrência do crime e de indícios de sua autoria, não se demandando aqueles requisitos de certeza necessários à prolação de um édito condenatório, sendo que as dúvidas, nessa fase processual, resolvem-se contra o réu e a favor da sociedade. É o mandamento do art. 408 e atual art. 413 do CPP. 2. O exame da insurgência exposta na impetração, no que tange à desclassificação do delito, demanda aprofundado revolvimento do conjunto probatório, já que para que seja reconhecida a culpa consciente ou o dolo eventual, faz-se necessária uma análise minuciosa da conduta do recorrente, procedimento este inviável na via estreita do habeas corpus. 3. Afirmar se agiu com dolo eventual ou culpa consciente é tarefa que deve ser analisada pela Corte Popular, juiz natural da causa, de acordo com a narrativa dos fatos constantes da denúncia e com o auxílio do conjunto fático-probatório produzido no âmbito do devido processo legal, o que impede a análise do elemento subjetivo de sua conduta por este Sodalício. 4. Na hipótese, tendo a decisão impugnada asseverado que há provas da ocorrência do delito e indícios da autoria assestada ao agente e tendo a provisional trazido a descrição da conduta com a indicação da existência de crime doloso contra a vida, sem proceder à qualquer juízo de valor acerca da sua motivação, não se evidencia ilegalidade na manutenção da pronúncia pelo dolo eventual, que, para sua averiguação depende de profundo estudo das provas, as quais deverão ser oportunamente sopesadas pelo Juízo competente no âmbito do procedimento próprio, dotado de cognição exauriente. 5. Ordem denegada (STJ, HC 199100/SP, 5ª Turma, rel. Min. Jorge Mussi, j. 04/08/2011).

As jurisprudências acima são exemplos do entendimento que dominou os tribunais brasileiros até meados de 2011, quando o STF (Superior Tribunal Federal) foi instado a se manifestar, em sede de Habeas Corpus que tratava acerca da colocação do dolo eventual ou da culpa consciente nos casos de homicídio no trânsito provocado por motorista embriagado.

O que se discutia, na verdade, não era somente uma questão processual (onde será julgado o crime, arbitramento ou não de fiança pelo delegado de polícia, dentre outras), mas a questão de penas extremamente distintas (homicídio doloso com pena de 6 a 20 anos e o culposo com penas de 2 a 4 anos), além da comoção social que tais crimes causam.

Diferentes doutrinadores colocam a necessidade de se enfrentar a questão de forma objetiva, a exemplo:

Penso que há duas formas de enfrentar pragmaticamente a situação, minimizando seus funestos resultados (mortes resultantes da embriaguez na direção de veículo automotor): a) intensificar a fiscalização com o fito de impedir que motoristas guiem bêbados; b) aumentar de forma proporcional, estudada e arrazoada a pena descrita no artigo 302, do CTB (JESUS, 2010, p. 35).

Enquanto o legislador não se desincumbia da função de revisar a lei e o Poder Executivo encontrava dificuldades para implementar uma política de fiscalização eficiente para evitar homicídios no trânsito provocados por motoristas alcoolizados, o Supremo Tribunal Federal foi obrigado a se posicionar, dando uma resposta jurídica para a tipificação de tais condutas.

Em setembro de 2011, no julgamento do HC 107801 o STF definiu um precedente capaz de evitar a aplicação indevida do dolo eventual a estes casos, provocando novos posicionamentos processuais no julgamento de tais crimes e uma reviravolta jurídica capaz de gerar uma sensação de impunidade tal que levou a sociedade a pressionar o Legislativo para a criação de uma lei capaz de punir severamente o motorista que dirige embriagado. Este será tema de estudo aprofundado no terceiro tópico deste trabalho monográfico.

3. IMPUTAÇÃO DO CRIME DE HOMICÍDIO NO TRÂNSITO APÓS O ADVENTO DA LEI 13.546 DE 2017

O Brasil viu, nos últimos anos, diferentes tentativas legislativas de punir com maior severidade o motorista que insiste em beber ou utilizar substâncias psicoativas e assumir a direção de um veículo. Graves casos de acidentes de trânsito decorrentes de embriaguez ao volante foram registrados, enquanto o legislador ainda busca a lei ideal para punir tais condutas.

E, o número alarmante de mortes e lesões gravíssimas provocadas em acidentes envolvendo motoristas bêbados ou sob efeito de drogas levou, de início, à aprovação de medidas severas para a punição da embriaguez. Como já analisado neste estudo, a aprovação da Lei n. 11.705/08, conhecida como Lei Seca e, logo em seguida, a Lei n. 12.760/12 (corrigindo falhas na Lei Seca e aprimorando a redação do artigo 306 do CTB) são exemplos da luta do Estado legislador contra os infratores.

Ainda, houve outras leis aprovadas para modificar as disposições relacionadas aos crimes de trânsito: homicídio culposo, lesão corporal culposa e competição ilegal na direção de veículo automotor.

O que se percebe é que, originalmente, o artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro prevê, em seu caput, pena de detenção de dois a quatro anos para a conduta de praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor. No parágrafo único havia as causas de aumento de pena (GANEM, 2018).

A Lei n. 12.971/14 acrescentou dois parágrafos ao caput do artigo 302: o primeiro dispendo acerca das mesmas majorantes da lei anterior. Já o segundo, especificando uma qualificadora: a morte ser causada por agente que conduzia veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determinasse dependência ou estivesse participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda, demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente. No caso da

majorante do segundo parágrafo do artigo 302, a pena prevista passava a ser de reclusão de dois a quatro anos. (BRASIL, 2014).

O que a nova lei tratou de fazer foi modificar a natureza da pena, de detenção para reclusão, possibilitando que o juiz aplicasse o cumprimento do regime inicial fechado nos casos de agente reincidente, o que não ocorria antes com a previsão de detenção, que não permite o regime fechado como termo inicial de cumprimento de pena (GRECO, 2019).

A Lei n. 12.971/14 trouxe duas problemáticas jurídicas: o concurso entre homicídio e a embriaguez na direção de veículo automotor e o conflito entre o parágrafo segundo do artigo 302 e o parágrafo segundo do artigo 308 do CTB, conforme analisado abaixo.

3.1 CONFLITOS JURÍDICOS QUANTO AO HOMICÍDIO NA DIREÇÃO EMBRIAGADA

A embriaguez na direção de veículo automotor era originalmente uma infração penal autônoma tipificada no artigo 306 do CTB e uma causa de aumento de pena do homicídio culposo.

A Lei n. 11.705/08 revogou a causa de aumento de pena com a finalidade de tornar possível o concurso de crimes entre o homicídio e a embriaguez.

Já com a introdução da qualificadora do §2º do art. 302 promovida pela Lei n. 12.971/14, o concurso de crimes deixou de ser possível novamente, afinal, a embriaguez servia apenas para qualificar o homicídio, sendo o concurso de crime caracterizado como *bis in idem*.

Diante de tais questionamentos jurídicos, a Lei n. 13.281/16 tratou de revogar o §2º do art. 302, fazendo com que o homicídio cometido na direção de veículo automotor por agente embriagado fosse entendido como concurso entre os artigos 302 e 306 do CTB. E era esse o entendimento que prevalecia, fazendo com que o agente fosse punido com maior severidade.

Porém, a Lei n. 13.549/17 novamente afastou a possibilidade de concurso entre os crimes de homicídio e embriaguez ao volante, tratando a

embriaguez como uma circunstância qualificadora do crime de homicídio ou do crime de lesão corporal culposa (GANEM, 2018).

No crime de homicídio, se o motorista causador da morte estiver dirigindo sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a pena passa a ser de reclusão de cinco a oito anos (art. 302, §3º). Já no caso de lesão corporal culposa, se o agente estiver com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima, a pena passa ser de reclusão de dois a cinco anos (GOMES, PAULINO E PAULINO, PAULINO, 2019, p. 25).

Conforme muito bem explicaram Gomes, Paulino e Paulino (2019), com a nova Lei n. 13.546/17 houve um agravamento do *quantum* da pena e a manutenção da pena de reclusão, o que permite a aplicação do regime inicial fechado.

Para a aplicação da qualificadora acima, no crime de homicídio, basta que se demonstre a ingestão da substância. A Resolução n. 432/13 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) disciplina o procedimento para a apuração da embriaguez, definida como: “a confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa” (BRASIL, 2013).

Segundo a mencionada Resolução, o motorista que provoca um acidente de trânsito será submetido a procedimentos para apuração da ingestão de álcool. São procedimentos previstos o exame sanguíneo, o laboratorial, o uso do etilômetro (bafômetro) e ainda a verificação de sinais que indicam alteração da capacidade motora do condutor pelo agente de trânsito (BRASIL, 2013).

Por fim, ao se analisar os conflitos jurídicos advindos às alterações legislativas que culminaram com a Lei n. 13.546/17, tem-se a mudança promovida no artigo 291 do CTB:

Art. 291. 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 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver: (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.705, de 2008)

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 3º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017)

§ 4º O juiz fixará a pena-base segundo as diretrizes previstas no art. 59 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime. (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (BRASIL, 2017).

O parágrafo terceiro vetado previa a possibilidade de aplicação da substituição de pena prevista no inciso I do caput do artigo 44 do Código Penal quando a pena privativa de liberdade aplicada não fosse superior a quatro anos. Porém, o dispositivo foi vetado sob o argumento de que:

O dispositivo apresenta incongruência jurídica, sendo parcialmente inaplicável, uma vez que, dos três casos elencados, dois deles preveem penas mínimas de reclusão de cinco anos, não se enquadrando assim no mecanismo de substituição regulado pelo Código Penal. Assim, visando-se evitar insegurança jurídica, impõe-se o veto ao dispositivo” (BRASIL, 2017).

Apesar do veto ter razão quanto aos crimes de racha e lesão corporal, no crime de homicídio culposo a substituição poderia ocorrer, pois nos crimes culposos a substituição é cabível independente da pena aplicada.

Como se deduz da análise acima acerca das alterações legislativas, o crime de homicídio culposo no trânsito passou a ter tratamento específico, dentro do Código de Trânsito Brasileiro, com a promulgação da Lei n. 13.546/17, afastando-se a possibilidade de condenação do agente por homicídio doloso fundamentado no dolo eventual. Porém, esta discussão jurídica está longe de se encerrar com a promulgação desta mais recente lei.

Assim, o que se define sobre o crime de homicídio na direção de veículo, estando o condutor em estado de embriaguez, pode ser resumido da forma a seguir descrita.

3.2 HOMICÍDIO DOLOSO OU CULPOSO – COMPETÊNCIA DO JÚRI

O endurecimento da pena prevista no § 3º do art. 302 do CTB é uma tentativa do legislador de dar uma resposta a uma polêmica quanto à possibilidade ou não de imputação do delito de homicídio doloso, mediante dolo eventual, em acidentes de trânsito com resultado morte, quando o motorista se encontra embriagado.

Em fevereiro de 2018 um ex-deputado paranaense foi condenado a 9 anos e 4 meses de prisão pela morte de duas pessoas, em Curitiba. O crime teria ocorrido em 2009 e o agente estaria sob efeito de álcool e em alta velocidade. Em primeira instância, prevaleceu a tese de homicídio doloso com dolo eventual, porém, em dezembro de 2017 o Superior Tribunal de Justiça (STJ) havia decidido que “o estado de embriaguez de motorista não é suficiente por si só para a imputação de homicídio doloso, com dolo eventual, a quem cause a morte de outrem no trânsito” (RESP 1.689.173/SC).

Assim, a condenação foi revista e o processo voltou à primeira instância para julgamento pelo juiz singular.

Este entendimento defendido pela 6ª Turma do STJ foi definitivamente consolidado pelo Habeas Corpus 107801 julgado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em 06 de setembro de 2011. Naquela oportunidade, a Suprema Corte analisou o caso de um motorista que, ao dirigir em estado de embriaguez, causou a morte de vítima em acidente de trânsito (GOMES, 2019).

Anteriormente imputada como conduta dolosa, a decisão do STF desclassificou-a para homicídio culposo na direção de veículo, entendendo que a responsabilização dolosa pressupõe que a embriaguez do agente tenha sido proposital para lhe dar coragem, ou alibi, para praticar o crime, o que não era o caso.

Sendo assim, mais um acusado que havia respondido perante o Tribunal do Júri teve seu julgamento anulado e os autos remetidos à vara criminal comum. Ao expor seu voto, o ministro Fux (2011) selou o que seria o ditame para outros casos semelhantes:

O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção perante a embriaguez alcoólica eventual. A embriaguez que conduz à responsabilização a título doloso refere-se àquela em que a pessoa tem como objetivo encorajar e praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo. Tanto na decisão de primeiro grau, quanto no acórdão da Corte Paulista, não ficou demonstrado que o acusado teria ingerido bebidas alcoólicas com o objetivo de produzir o resultado morte. A análise do caso não se confunde com o revolvimento do conjunto fático-probatório, mas sim de dar aos fatos apresentados uma qualificação jurídica diferente (STF, HC 107801. FUX, 2011).

O estado de embriaguez do agente, no homicídio de trânsito, não pode ser determinante para a aplicação da tese de dolo eventual. Outras circunstâncias precisam estar presentes, como o motivo da embriaguez, excesso de velocidade, avanço de sinal vermelho, entre outras. Este é o entendimento consolidado pelo STF em 2011 e que foi determinante para a aprovação da Lei n. 13.546/17.

O homicídio no trânsito, praticado sob a influência de álcool ou outras substâncias psicoativas, tem natureza culposa, sendo competente para seu julgamento o juiz singular.

3.3 O CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Neste momento, faz-se uma pausa para uma ressalva importante. A embriaguez ao volante é majorante do crime de homicídio no trânsito previsto no artigo 302 do CTB. Porém, caso o motorista esteja dirigindo sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas, mesmo que não provoque acidente, está cometendo o crime chamado de embriaguez ao volante, previsto no artigo 306, caput, do CTB.

No crime de embriaguez ao volante, previsto no artigo 306 do CTB, o crime se consuma se a capacidade psicomotora do agente estiver alterada em função do estado de embriaguez, diferente do crime de homicídio, previsto no § 3º do artigo 302 do CTB.

Porém, o que se percebe na prática, é que a influência do álcool deverá ser constatada nos mesmos limites ditados para o crime de embriaguez ao volante: “é preciso que as capacidades sensoriais e de orientação do motorista estejam impactadas” (ARAS, 2019, p. 2).

O que se percebe, então, é que o crime de homicídio culposo no trânsito previsto no § 3º do artigo 302 do CTB segue as regras estabelecidas para os artigos 303 e 306 do CTB, ou seja, o mero consumo de álcool ou substância semelhante não é suficiente para definir sua configuração, sendo necessária a comprovação da alteração da capacidade psicomotora do agente, conforme definido nos §§ 1º e 2º do artigo 306 e na Resolução 432/2013 do CONTRAN.

CRIME	EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO QUANDO EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ
ARTIGO	Art. 306, caput, do CTB	Art. 302, §3º, do CTB
PENA	Detenção, de 6 meses a 3 anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor	Reclusão, de 5 a 8 anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor
EMBRIAGUEZ NO TIPO	Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.	Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.
CONSTATAÇÃO	Concentração igual ou superior a 0,6 por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3mg de álcool por litro de ar alveolar (art. 306, §1º)	Idem
OUTROS MÉTODOS	Sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora	Idem

FONTE: (ARAS, 2019, p. 3).

A embriaguez ao volante é um crime determinante para o entendimento da metodologia aplicada para a constatação da embriaguez como majorante no crime de homicídio culposo no trânsito.

3.4 MUDANÇAS TRAZIDAS PELA LEI 13.546/17 AO ARTIGO 302 DO CTB

O parágrafo terceiro inserido no artigo 302 do CTB se destina a punir com maior rigor o agente que mata no trânsito ao conduzir veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (BRASIL, 2017).

Anteriormente, a pena era de dois a quatro anos de detenção e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, em concurso material com a do crime do artigo 306 do CTB (6 meses e 3 anos e multa).

Agora, com a promulgação da Lei n. 13.546/17, a pena passa a ser de reclusão de cinco a oito anos e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, se o agente estiver conduzindo o veículo sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, sem a possibilidade de cúmulo material (ARAS, 2019).

O que se depreende é que a embriaguez é, agora, uma forma qualificada do crime de homicídio culposo no trânsito. A forma simples do crime está prevista no caput do artigo 302 do CTB, com pena prevista de dois a quatro anos de prisão. As causas de aumento de pena entre um terço e metade são inseridas no §1º:

I – não possuir o condutor permissão para dirigir ou carteira de habilitação;

- II – o agente praticá-lo em faixa de pedestre ou na calçada;
- III – deixar o motorista de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;
- IV – quando o agente estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros no exercício de sua profissão ou atividade (BRASIL, 2017).

Pode-se afirmar que o artigo 302 do CTB é o que mais vem sofrendo alterações com as mudanças legislativas propostas nos últimos anos. Antes ele previa uma forma qualificada. Seu antigo §2º estipulava a aplicação de pena de reclusão de 2 a 4 anos ao agente que conduzisse veículo embriagado ou que participasse, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda demonstração de perícia em manobra de veículo, não autorizada pela autoridade competente.

Tal dispositivo foi revogado pelo artigo 6º da Lei n. 13.281/2016. E, atualmente, o crime de homicídio no trânsito (artigo 302 do CTB) possui uma forma simples (caput), causa especial de aumento de pena (§1º) e forma qualificada (§3º), sendo essa forma qualificada o objeto central do estudo desta pesquisa.

3.4.1 A Fiança

O Código de Processo Penal (CPP), em seu artigo 322 define que são afiançáveis apenas pelo juiz os crimes de reclusão com penas superiores a quatro anos. Art. 322. “A autoridade policial somente poderá conceder fiança nos casos de infração cuja pena privativa de liberdade máxima não seja superior a 4 (quatro) anos” (BRASIL, 1941).

Assim, define-se que as modalidades simples dos crimes do artigo 302, do artigo 303 (caput e § 1º) e do artigo 308 do CTB podem ser afiançadas pela autoridade policial.

Porém, os crimes do artigo 302 (§§ 1º e 3º) e do artigo 308 (§§ 1º e 2º) do CTB são afiançáveis somente pelo juiz, depois que o agente se submeter à audiência de custódia.

Preso em flagrante, o agente será conduzido à presença do magistrado que, em sede de audiência de custódia, decidirá sobre a conversão do flagrante em prisão preventiva, determinando, em caso de liberdade provisória, a fiança e as condições a serem cumpridas para a liberdade do mesmo.

3.4.2 Vigência da Lei n. 13.546/17

A Lei n. 13.546/17 é uma lei penal de maior gravidade que as leis anteriores. Prevê penas mais duras. Assim, em respeito ao princípio da anterioridade, previsto na Constituição Federal de 1988², a aplicação da lei penal somente se dará com sua vigência.

Segundo o artigo 6º da Lei n. 13.546/17, ela entrará em vigor após o período de cento e vinte dias de sua publicação no Diário Oficial da União (DOU), o que ocorreu em 20 de dezembro de 2017.

Conforme estabelecido no artigo 8º, §1º da Lei Complementar 95/1998, o prazo de *vacatio legis* não segue a regra prevista para a contagem dos prazos materiais prevista no artigo 10 do Código Penal. Esse prazo inclui o dia da publicação e o último dia do prazo de vacância, que neste caso, é de 120 dias.

Art. 8º A vigência da lei será indicada de forma expressa e de modo a contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento, reservada a cláusula “entra em vigor na data de sua publicação” para as leis de pequena repercussão.

§1º A contagem do prazo para entrada em vigor das leis que estabeleçam período de vacância far-se-á com a inclusão da data de publicação e do último dia do prazo, entrando em vigor no dia subsequente à sua consumação integral (BRASIL, 1998).

Tendo sido publicada em 20 de dezembro de 2017, a Lei n. 13.546/17 passou a ter vigor a partir do dia 19 de abril de 2018, definindo que, a partir desta data, o homicídio cometido no trânsito estando o condutor sob efeito de álcool ou de outras substâncias psicoativas deverá ser julgado conforme as

² O princípio da anterioridade da lei penal está previsto no artigo 5º, inciso XXXIX da CF/88: “Não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal” (BRASIL, 1988).

regras do artigo 302, §3º do CTB, como homicídio culposo no trânsito com a qualificadora da embriaguez.

A discussão processual acerca do homicídio da direção de veículo, por hora, encontra-se marcada pelo entendimento da Suprema Corte Brasileira e da vigência da Lei n. 13.546/17. Isto, porém, não afasta o debate jurídico e social acerca da necessidade de um endurecimento das penas e dos procedimentos para julgamento dos agentes que, num ato de irresponsabilidade, assumem a direção de um veículo automotor depois de terem ingerido álcool ou outras substâncias similares.

CONCLUSÃO

A evolução da sociedade com seus novos equipamentos, máquinas e instrumentos fez com que a velocidade passasse a ser uma constante no dia a dia das pessoas. Velocidade de informações, de agir, de pensar, de projetar. E esta velocidade trouxe, também, algumas consequências, como a velocidade com que se propagam os números acerca das mortes provocadas no trânsito.

Vidas ceifadas por imprudência, por imperícia, por negligência, geralmente cometidos por irresponsabilidade aliada ao excesso de velocidade. E, de todas as irresponsabilidades cometidas pelos condutores de veículos automotores, a que mais provoca a ira da sociedade e o clamor por justiça é a morte causada por um motorista embriagado.

E, infelizmente, o Estado Juiz ainda não possui a velocidade ou a veracidade dos condutores de veículos para punir o agente que, estando sob efeito de álcool ou substâncias psicoativas, provoca a morte de um indivíduo, no trânsito. A sociedade vem exigindo uma postura mais firme das autoridades, penas mais rigorosas e medidas suficientes para acabar com tamanha barbárie.

Como resposta, o Estado Juiz vinha aplicando a teoria do dolo eventual para julgar os homicídios cometidos no trânsito por direção embriagada. Entendia-se que o agente, ao assumir a direção de um veículo automotor depois de ter ingerido bebida alcoólica ou de ter feito uso de substâncias que causem dependência, assume também o risco de matar alguém, pouco se importando com o resultado morte. Estaria configurado, para o julgador, o crime de homicídio doloso previsto no artigo 121 do Código Penal, devendo o agente ser julgado pelo Tribunal do Júri e submetido a penas de seis a vinte anos de reclusão.

Porém, este entendimento não era pacífico. Diferentes juristas entendiam que, neste caso, não se fazia presente o requisito para a configuração do dolo eventual: a vontade do agente de provocar o resultado

morte. Assim, defendiam a ideia de crime de homicídio culposo, acreditando prevalecer a tese de culpa consciente.

Em 2017 o STJ se posicionou acerca da desqualificação do crime de homicídio doloso para culposo, no caso de direção embriagada. No mesmo ano, o STF também consolidou entendimento no mesmo sentido. Assim, o Judiciário firmou posição pela definição do homicídio culposo nos casos descritos. Mas faltava uma clareza na legislação, faltava ação por parte do Legislativo.

Em 20 de dezembro de 2017 o Presidente Michel Temer promulgou a Lei n. 13.546/17 que tratou de alterar artigos do Código de Trânsito Brasileiro para, entre outras coisas, caracterizar o homicídio no trânsito por direção embriagada como homicídio culposo com qualificadora.

A pena prevista antes era de reclusão de 2 a 4 anos e passou a ser de detenção de 5 a 8 anos. A fiança que antes, entendia-se, podia ser concedida pela autoridade policial, agora somente pode ser definida pelo juiz, depois de realizada a audiência de custódia.

O que se buscou com o estudo desta nova legislação foi compreender se o objetivo do legislador de dar maior severidade na punição da conduta de matar na direção embriagada de veículo automotor foi alcançado.

Pois bem, neste sentido, conclui-se que a Lei n. 13.546/17 não atingiu seu objetivo pois, inicialmente, tirou do julgador a possibilidade de enquadrar a conduta como dolosa e aplicar o rigor da pena prevista no crime de homicídio do artigo 121 do Código Penal Brasileiro.

Ao tipificar a conduta do homicídio com direção embriagada no §3º do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, o legislador definiu tratar-se de homicídio culposo com a qualificadora da embriaguez. Apesar de definir penas mais severas que as anteriormente previstas, afastou a discussão acerca do dolo ou culpa nos crimes de trânsito.

Ressalta-se que ainda há a possibilidade de se enquadrar o homicídio como doloso, caso as circunstâncias do fato comprovam que o agente se embriagou com o objetivo de se encorajar para praticar um homicídio que já

pretendia ou nos casos de outras circunstâncias que comprovem o dolo: avançar sinal vermelho, alta velocidade, entre outras.

Quanto à fiança, a mudança trazida também é simbólica. Se visualizar-se o crime de homicídio anteriormente previsto no CTB, com pena de 2 a 4 anos, definia-se a possibilidade de a autoridade policial arbitrar fiança. Porém, antes, se o homicídio no trânsito era cometido sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas, o agente respondia em concurso material pelo homicídio e pela direção embriagada. Somadas as penas, excedia-se ao mínimo de sete anos. Assim, anteriormente a autoridade policial também não poderia arbitrar fiança.

Agora, com o aumento de pena, mesmo não sendo mais possível o concurso material entre o homicídio e a direção embriagada, a fiança também só pode ser estipulada pelo juiz, pois é superior a quatro anos.

Desta feita, tem-se que a direção embriagada, com o advento da Lei n. 13.546/17, como crime autônomo, previsto no artigo 306 do CTB, possui pena própria, mas pode ser entendida como uma qualificadora, prevista no §3º do artigo 302, do crime de homicídio no trânsito.

Ao exposto, a nova legislação de trânsito serviu para dirimir controvérsias doutrinárias e jurisprudenciais acerca do homicídio no trânsito com direção embriagada. Definiu-se sua tipificação como homicídio culposo e sua competência como juiz singular. Aumentou-se a pena base e acabou com a polêmica sobre a possibilidade de aplicação de fiança ou não pela autoridade policial. Porém, longe disso, ela ficou de ser satisfativa ao desejo da sociedade de endurecimento das penas, de punição exemplar dos infratores. Prova disso é o número ainda alarmante de mortes no trânsito no Brasil.

O que leva a concluir que nenhuma lei, por si só, será capaz de erradicar uma prática cultural arraigada no brasileiro: beber e dirigir. Assim, necessárias, além de novas leis, campanhas educativas, fiscalização eficiente e a colaboração de todos os cidadãos.

REFERÊNCIAS

AMBEV. **Retrato da Segurança Viária no Brasil** – 2017. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: https://www.ambev.com.br/conteudo/uploads/2017/09/Retrato-da-Seguran%C3%A7a-Vi%C3%A1ria_Ambev_2017.pdf. Acesso em 12 jan. 2019.

ARAS, Vladimir. **Homicídio culposo e outros crimes de trânsito após a lei 13.546/17**. São Paulo, 2019. Disponível em: <https://vladimiraras.blog/2019/04/18/homicidio-culposo-e-outros-crimes-de-transito-apos-a-lei-13-546-2017>. Acesso em: 12. Jan.2019.

BRASIL. Lei n. 13.546, de 19 de dezembro de 2017. Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, D.F., 2018.

_____. Decreto-Lei n. 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal Brasileiro**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm. Acesso em 12 jan. 2019.

_____. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010** / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: DENATRAN, 2010.

_____. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://planalto.com.br>. Acesso em: 21 abr. 2019.

_____. Lei 12.760, 20 de dezembro de 2012. **Altera a Lei n. 9.503**, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://planalto.com.br>. Acesso em: 23 abr. 2019.

_____. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Resolução nº 432**, de 23 de janeiro de 2013. Ministério das cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: DENATRAN, 2013.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Comentários à Lei 11.705/08 alterações do Código de Trânsito Brasileiro**. Porto Alegre: Núria Fabris, 2009.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal**, volume 1: parte geral (arts. 1º a 120) - 16. ed. - São Paulo: Saraiva, 2018.

CUNHA, Rogério Sanches. **Lei 13.546/17**: Altera disposições do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://meusitejuridico.com.br/2017/12/20/lei-13-54617-altera-disposicoes-codigo-de-transito-brasileiro>. Acesso em 21 ago. 2018.

GANEM, Pedro Magalhães. **O homicídio culposo na direção de veículo automotor e a embriaguez ao volante**. Disponível em: <http://pedromaganem.jusbrasil.com.br/artigos/lei-13546-17-o-homicidioculposo-na-direcao-de-veiculo-automotor-e-a-embriaguez-ao-volante>. Acesso em 12 set. 2018.

GOMES, Ordeli Savedra; PAULINO, Luís Carlos; PAULINO, Arnold Torres. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Ed. Juruá, 2019.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal**: Parte Geral - 14ed. - Rio de Janeiro: Impetus, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2010**: população do Brasil é de 190.732.694 pessoas. Disponível em: <https://ibge.com.br>. Acesso em 24 ago. 2018.

JESUS, Damásio de. **Direito Penal**, volume 1 : parte geral, 35ª edição. São Paulo: Saraiva, 2013.

_____. **Crimes de Trânsito**: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9.53, de 23 de setembro de 1997). São Paulo: Saraiva, 2010.

MACIEL, Sílvio. **Acidentes de trânsito: dolo eventual ou culpa consciente? STF responde**. Jusbrasil, 2017. Disponível em: <https://silviomaciel.jusbrasil.com.br/artigos/121819106/acidentes-de-transito-dolo-eventual-ou-culpa-consciente-stf-respondeu>. Acesso em 18 set 2019.

MARCÃO, Renato. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Editora Saraiva, 2017.

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de direito penal**, volume 1: parte geral, arts. 1º a 120 do CP - São Paulo, Atlas, 2015.

NUCCI, Guilherme Souza. **Manual de Direito Penal**, 13ª edição. São Paulo: Forense, 2017.

OMS. **Relatório Global Sobre o Estado de Segurança Viária 2015**. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety. Acesso em 12 jan. 2019.

ROSSETTO, Enio Luiz. **Código penal militar comentado**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

STJ. RECURSO ESPECIAL : REsp 16.891 SC. Relator: Ministro Joel Ilan Paciornik. DJ: 13/12/2008. **JusBrasil**, 2009. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/recurso-especial-resp-stj>. Acesso em: 14 fev. 2019.

WELZEL, Hans. **Direito Penal**. Campinas: Romana, 2003.