

A POSSIBILIDADE DA CARACTERIZAÇÃO DE DOLO EVENTUAL EM VEZ DE CULPA CONSCIENTE NOS ACIDENTES PROVOCADOS POR CONDUTORES EMBRIAGADOS

André Luiz de Assunção¹

RESUMO: O presente estudo tem como principal objetivo distinguir o dolo eventual da culpa consciente nos crimes cometidos por condutores embriagados na direção de veículo automotor que resultam em mortes. Para tanto, o trabalho se desenvolveu a partir da análise das transformações e alterações ocorridas na legislação de trânsito brasileira desde a sua criação até o advento do Código de Trânsito Brasileiro. O trabalho se aprofunda, ainda, no estudo da literatura jurídica especializada a respeito das alterações feitas no Código de Trânsito Brasileiro, em especial a parte que trata dos crimes de trânsito. Ao adentrar-se especificamente ao tema proposto, primeiramente demonstra-se a diferença entre dolo e culpa, e em seguida distingue-se o dolo eventual da culpa consciente, bem como apresenta o entendimento doutrinário a respeito do tema. Por fim, concluiu-se que é possível a caracterização do dolo eventual em detrimento da culpa consciente nos crimes de trânsito praticados por condutores embriagados, embora a dificuldade reside no momento probatório, visto que a maior diferença entre os dois institutos se situa no *animus* do agente, na sua vontade íntima.

Palavras chave: Crimes de Trânsito. Dolo Eventual. Culpa Consciente. Embriaguez.

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos o tráfego de veículos aumentou significativamente e, junto com ele, aumentou também o número de mortes provocadas por acidentes de trânsito. Tentando acompanhar esse desenvolvimento, nossos legisladores alteraram por diversas vezes os dispositivos relacionados ao trânsito e à circulação de veículos, objetivando punições mais severas, principalmente para aqueles condutores que dirigiam em estado de embriaguez.

Nos tempos atuais, mais precisamente no que tange aos crimes de homicídio no trânsito, muito se tem discutido sobre as penas aplicadas aos infratores. Com a movimentação da mídia e o clamor social por punições mais

rígidas aos infratores, diversos doutrinadores, promotores e até mesmo magistrados vêm apoiando a aplicação do dolo eventual, expresso no art. 18, inciso I, do Código Penal, em vez da culpa, que se encontra prevista no art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro.

Primeiramente o artigo trará uma análise das transformações e alterações ocorridas na legislação de trânsito brasileira desde a sua criação até o advento do Código de Trânsito Brasileiro. Será demonstrado que, após a invenção do automóvel, e os acidentes automobilísticos que o acompanharam, as autoridades passaram a se preocupar em criar normas para sua regulamentação.

Num segundo momento o artigo se aprofundará na literatura jurídica especializada sobre o Código de Trânsito Brasileiro. Será feita uma análise demonstrando todas as alterações ocorridas no CTB, com destaque na parte que trata dos crimes de trânsito. Para isso, o artigo apresentará um breve histórico legislativo das normas que tratam a embriaguez ao volante como crime de trânsito, desde o momento em que tal ação era considerada crime de perigo concreto, até o rigor que a lei impões hoje, transformando-o em crime de perigo abstrato.

Na terceira e última parte, o artigo trará o conceito de dolo e culpa. Em seguida serão apresentadas as diferenças entre o dolo eventual e a culpa consciente, demonstrando que a principal distinção entre os dois institutos está no fato de que, respondendo o condutor pelo crime tipificado no Código de Trânsito, será julgado por um juiz singular e poderá receber uma pena entre dois e quatro anos de detenção. De modo que, sendo atribuído a ele o crime previsto no Código Penal, ou seja, homicídio doloso, a pena poderá ser fixada entre seis e vinte anos de reclusão, com a diferença de nesse último caso a competência ser do Tribunal do Júri.

A pesquisa proposta se faz necessária por ser assunto atual, estar constantemente exposto nas mídias e outros meios de comunicação, bem como pela divergência de opiniões entre os doutrinadores, e os tribunais. O tema ainda não foi pacificado pela doutrina e pelos tribunais, sendo atualmente questão polêmica. O objetivo é encontrar uma definição concreta e objetiva, com amparo na melhor doutrina, sobre a diferença entre dolo eventual e culpa consciente, com sua conseqüente adaptação aos crimes de trânsito. Esta pesquisa se

restringirá a abordar o tema de modo a adequar aos crimes praticados na direção de veículo automotor, principalmente nos que resultam em morte.

A metodologia utilizada será a pesquisa bibliográfica em doutrinas, e legislações pertinentes ao tema. A pesquisa partirá do geral para particular, versando primeiramente a respeito dos conceitos de dolo e culpa, para posteriormente adentrar na distinção de dolo eventual para culpa consciente, e por último adequar os crimes aos praticados no trânsito.

1. Uma análise das transformações e alterações ocorridas na legislação de trânsito brasileira desde a sua criação até o advento do “novo” Código de Trânsito Brasileiro.

Acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte no mundo. De acordo com dados estatísticos apontados pelo Portal da Saúde (do Ministério da Saúde), os acidentes de trânsito no Brasil são a segunda causa de morte de jovens, perdendo apenas para o crime de homicídio. Segundo a página das Nações Unidas no Brasil, a Organização Mundial da Saúde (OMS) publicou um relatório no dia 19 de outubro de 2015 destacando o Brasil como o país que mais registra mortes no trânsito na América do Sul. Ainda segundo a OMS, entre os dez países mais populosos do mundo, o Brasil é o que mais aplica leis de controle de risco. Notoriamente, o tema “acidentes de trânsito” vem repercutindo constantemente em todos os meios de comunicação.

Dentre estas mortes, as provocadas por embriaguez durante a direção de veículos automotores compõem uma parcela significativa. Segundo dados do portal, no Brasil, o óbito de jovens no trânsito correspondem a 17% do total. A taxa de mortalidade brasileira por acidentes de trânsito é de 22,5 por 100 mil habitantes, o que coloca o Brasil na segunda posição do ranking entre os países do Mercosul, atrás apenas da Venezuela.

O trânsito e o tráfego de veículos passaram por um longo caminho até chegar ao que é hoje. De acordo com o portal Trânsito Ideal (2013) o primeiro acidente de trânsito ocorreu em 1771 pelo próprio inventor do automóvel, o francês Nicholas Cugnot, que perdeu a direção ao tentar fazer uma curva e, por não ter freio, bateu o veículo em um muro. Logo em seguida foram criadas formas de sinalizar e disciplinar o uso da via, bem como leis de trânsito com o

intuito de proporcionar a segurança dos pedestres e condutores. Segundo Pontes (2009, p. 27) os primeiros automóveis providos de motor a explosão e a vapor chegaram ao Brasil nos fins do século XIX, momento em que também se iniciaram os primeiros problemas de segurança no trânsito. Ainda de acordo com o autor, o primeiro acidente de trânsito registrado no Brasil aconteceu em 1897, com o veículo a vapor de propriedade de José do Patrocínio, dirigido pelo poeta Olavo Bilac, os dois amigos se envolveram em um acidente. O poeta teria pego o veículo emprestado com o amigo, e após perder o controle, haja vista não possuir habilidade na condução do automóvel, chocou-se com uma árvore.

Segundo Pontes (2009, p. 27), a partir desse fato o Poder Público e o Automóvel Clube do Brasil começaram a se esforçar para tornar o trânsito mais seguro, falando-se em regras de circulação para proteger os pedestres e motoristas. Autoridades municipais de São Paulo e do Rio de Janeiro, com o objetivo de disciplinar o trânsito, criaram em 1903 a concessão das primeiras licenças para dirigir, sendo que em 1906, adotou-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas.

De acordo com Pinheiro e Ribeiro (2001, p. 1), a primeira norma brasileira regulamentando o trânsito foi o Decreto nº 8.324 de 27 de outubro de 1910, baixado pelo Presidente Nilo Peçanha, que teve o objetivo de disciplinar o tráfego de automóveis. No referido decreto, os condutores eram chamados de motoneiros, e seu art. 21 exigia que estes se “mantivessem constantemente senhores da velocidade do veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento todas as vezes que o automóvel pudesse ser causa de acidente”. Outras normas posteriores surgiram a partir de então, todas com o objetivo de tornar o trânsito de veículos mais seguro.

No entanto, segundo Almeida (2009, p. 15), somente após quase duas décadas da implantação da primeira indústria automobilística do Brasil foi aprovado o primeiro código de trânsito. Através do Decreto-lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, nasceu o primeiro Código de Trânsito Brasileiro. Segundo Morais (2014, p. 81) o referido Código dispunha de 147 artigos que tratavam sobre normas gerais de trânsito, tal como habilitação de condutores, sinalização da via, tráfego de automóveis, infrações, penalidades, entre outros. Contudo, de acordo com Almeida (2009 p. 15), pouco tempo depois, com apenas oito meses de vigência da norma, foi dada nova redação ao Código, com o Decreto-lei nº

3.651, de 25 de setembro de 1941, que também criou o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Este órgão ficou subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT), nas capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos estaduais.

Conforme afirma Moraes (2014, p. 81), foi em 1966 que outro código Nacional de Trânsito o revogou. Nessa mesma época coexistiam outras leis a respeito do tema criadas pelos Estados e Municípios, que, no entanto, a partir da Constituição Federal de 1988, passaram a desobedecer ao artigo 22, inciso XI desta. Segundo este artigo, somente a União poderia legislar em matéria de trânsito e transporte, de maneira que quaisquer legislações estaduais ou municipais não poderiam sequer ser aceitas. O Código Nacional de Trânsito (CNT) vigorou por 31 anos.

No ano de 1997, foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em vigor até hoje. O Código, de acordo com Silva (2004, p. 5), se caracterizou por ser “um Código da Paz, um código cidadão”. O Código trouxe um capítulo inteiro destinado ao cidadão, um ao transporte de escolares, um sobre crimes de trânsito e um apenas para os pedestres e condutores de veículos não-motorizados. O Código de Trânsito Brasileiro alcançou toda a população e trouxe uma preocupação muito grande em proteger e proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto.

Diferentemente do Código Nacional de Trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro trouxe um capítulo dedicado aos crimes de trânsito. Anteriormente, quando houvesse um crime mais grave cometido no trânsito, como lesão corporal ou homicídio, estes seriam analisados a luz do Código Penal Brasileiro (CPB). Dessa forma, o Código de Trânsito Brasileiro tornou mais rigoroso o tratamento perante o condutor que, embriagado, fosse surpreendido conduzindo veículos automotores, no intuito de amoldar a legislação específica à nova realidade do trânsito brasileiro. A embriaguez ao volante, antes do “novo” Código de Trânsito Brasileiro, era qualificada pela Lei das Contravenções penais (LCP), cujo artigo 34 previa pena de prisão simples para quem conduzisse veículo automotor em estado de embriaguez etílica, expondo a perigo a segurança de terceiros.

Segundo Moraes (2014, p. 82), diversas leis federais alteraram dispositivos previstos no Código de Trânsito Brasileiro, “sendo que as geradoras das

mudanças mais significativas, principalmente no que se refere à embriaguez ao volante, foram as Leis nº 11.275/2006, nº 11.705/2008, nº 12.760/2012 e, recentemente, a de nº 12.971/2014”.

2. Um estudo crítico da literatura jurídica especializada sobre o “novo” CTB, suas alterações, e os crimes de trânsito, praticados sob efeito de álcool.

2.1 Breve histórico legislativo

A partir do instante em que o ser humano começou a se juntar em grupos sociais, o Direito Penal sempre se fez presente. É sabido que somente o Estado tem o direito e a responsabilidade de punir aqueles que prejudicam a ordem social. Dessa forma, com o passar dos anos coube ao Estado criar meios de controle da sociedade, logo, o meio mais comum era, e ainda é, a pena.

Portanto, o Estado é incontestavelmente o único titular do direito de punir, embora existam imensuráveis episódios de punição aplicada por particulares, o que os torna ato de ilegalidade e inconstitucionalidade. O Direito Penal só deve se preocupar com a proteção dos bens mais importantes e necessários à vida em sociedade. Segundo Greco (2012, p. 47), o legislador, através de um raciocínio político, que oscila conforme o momento em que vive a sociedade, sempre que entender que os outros ramos do direito se revelem incapazes de proteger devidamente aqueles bens mais relevantes para a sociedade, seleciona, escolhe condutas, positivas ou negativas, que deverão merecer atenção do Direito Penal.

Mesmo na antiguidade, com seu direito primitivo, já era possível observar a existência de penas, que envolviam castigos e vinganças por atos lesivos a terceiros. Nos tempos primitivos, a vingança era o meio utilizado para se aplicar uma pena. Segundo Cavalcante (2002), “a ofensa, e portanto o direito de vingar-se, estendia-se a todo o clã, numa espécie de responsabilidade coletiva”. Concomitante a evolução do homem, e de sua organização em grupos sociais, verifica-se também o desenvolvimento da pena e do direito de punir. Cavalcante (2002) observa que a pena atravessou diversas fases:

No estágio inicial da reação instintiva à ofensa, se observa a vingança privada, em que, quando um indivíduo cometia um crime, era “apenado” pela vítima, pelos parentes e até pelo próprio grupo social; não se guardava proporção entre o crime e a vingança, a única diferença na pena se dava em virtude de ser o agressor um membro da tribo ou um elemento estranho, de outra tribo, caso em que ocorria a “vingança de sangue”, tida como obrigação religiosa e sagrada.

É nessa fase que surge a Lei de Talião, onde é determinado a proporção entre a ofensa e a reparação: “é o olho por olho, dente por dente”. Ocorreram, posteriormente, diversas fases onde o foco era a vingança, sem a mínima preocupação com a proporcionalidade no momento da aplicação da pena. Com a evolução da humanidade as penas perderam seu caráter vingativo para se tornarem medidas de moderação social, de maneira que castigos corporais foram aos poucos deixados para trás, visando as restrições à liberdade e às penas pecuniárias. No ano de 1764, com Cesare Bonesana, marquês de Beccaria, foi inaugurada a famosa obra “Dos delitos e das penas”. Este livro foi um grande avanço para o Direito Penal, pois o autor visava a proporcionalidade da pena com o crime cometido, entre outros dispositivos. Nas palavras de Beccaria (MORAIS, 2014, p. 79 apud BECCARIA, 2004, p. 68-69):

O interesse geral não é apenas que se cometam poucos crimes, mas ainda que os crimes mais prejudiciais à sociedade sejam menos comuns. Os meios de que se utiliza a legislação para impedir os crimes devem, portanto, ser mais fortes à proporção que o crime é mais contrário ao bem público e pode tornar-se mais frequente. Deve, portanto, haver uma proporção entre os crimes e as penas.

Segundo Moraes (2014, p. 81), conforme a necessidade social exigia, novas penas foram surgindo, juntamente com a evolução do ordenamento jurídico. Até a metade do século XX, o Direito Penal estava acostumado a cuidar de interesses jurídicos tangíveis e a proteger bens como a vida, a incolumidade física, a liberdade pessoal, a honra, o patrimônio, etc. No entanto, ainda segundo Moraes (2014, p. 81), “com a revolução automobilística e o aumento da utilização das vias terrestres, o direito pátrio precisou criar ferramentas capazes de regulamentar os conflitos oriundos de tal utilização”.

Assim, conforme foi dito, após várias normas surgirem para regular o tema, em 22 de janeiro de 1998, entrou em vigor a Lei nº 9.503/97, que instituiu

o atual Código de Trânsito Brasileiro. A partir de então, várias leis federais vieram modificar seus dispositivos, algumas trazendo mudanças significativas no que tange à embriaguez ao volante.

2.2 A atual lei seca e a análise do crime de homicídio de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro

No Código de Trânsito Brasileiro original, o dispositivo responsável por tratar o tema estava previsto no art. 306. De acordo com Moraes (2014, p. 82), o referido dispositivo “abordava a condução de veículo automotor, em via pública, estando o agente sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos, de modo a expor a incolumidade de outrem a um dano potencial”. A sanção prevista para tal delito era uma pena de seis meses a três anos de detenção, multa e suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Como é possível observar, o art. 306 exigia que o agente produzisse um perigo concreto para a configuração do delito. Segundo Santos (2014, p.110), crimes de perigo são aqueles que “descrevem somente a produção de um perigo para o objeto de proteção, distinguindo-se, por sua vez, em tipos de perigo concreto e tipos de perigo abstrato”. Para Medeiros (2011), o crime de perigo concreto “exige a comprovação do risco ao bem protegido. O tipo penal requer a exposição a perigo da vida ou da saúde de outrem”. O crime de perigo abstrato, por sua vez, não exige a comprovação do risco ao bem protegido. Nesse caso há uma presunção legal do perigo, que, por isso, não precisa ser provado. Santos (2014, p. 111) afirma que os tipos de perigo abstrato presumem o perigo para o objeto de proteção, ou seja, independem da produção real de perigo para o bem jurídico protegido.

De volta ao estudo do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, Moura (2008, p. 22) entende que “o mencionado crime visava proteger a segurança viária e a incolumidade pública e não exigia nenhum limite legal para a taxa de alcoolemia”. De acordo com o autor, embora o crime não fosse considerado de menor potencial ofensivo, tampouco percorresse o rito do procedimento sumaríssimo, o agente autor do crime poderia receber o benefício da transação penal.

Na esfera administrativa, o artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro, que igualmente tratava sobre a direção de veículo sob influência de álcool, em contraste com o artigo 306 do mesmo código, estipulava uma taxa mínima de alcoolemia em seis decigramas por litro de sangue para a configuração da infração administrativa. Em contrapartida, no artigo 165 não havia o requisito de o agente expor o bem jurídico tutelado a um perigo concreto. Como punição, previa medida de retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação. (MORAIS, 2014, p. 83). Para Almeida (2009, p. 48), houve um retrocesso do “novo” Código de Trânsito Brasileiro em relação ao antigo Código Nacional de Trânsito:

Andou mal o legislador ao apenas estipular a retenção do veículo do condutor embriagado até a apresentação de outro condutor habilitado, abrandando a penalização dos infratores das regras de trânsito, uma vez que o revogado CNT estipulava a apreensão do veículo do condutor embriagado [...].

Observa Moura (2008, p. 23) que em ambas as esferas, penal e administrativa, o método para comprovação do estado de embriaguez eram os mesmos, quais sejam, “teste de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame técnico ou científico que permitiam a certificação do estado do agente”, seguindo assim, o procedimento previsto no artigo 277 do Código de Trânsito Brasileiro. Contudo, de acordo com Moraes (2014, p. 83), apesar da previsão legal incluir o vocábulo “será submetido” quando mencionava o condutor, o entendimento pacífico era de que ninguém seria obrigado a produzir provas contra si mesmo, ou seja, o condutor teria livre arbítrio para realizar ou não o teste. Dessa forma, fazia-se uma distinção entre o crime (art. 306 do CTB) e a infração administrativa (art. 165 do CTB):

Quem dirigia bêbado (embriagado), mas corretamente (sem afetar o bem jurídico, segurança viária, sem estar sob influência da embriaguez), respondia por infração administrativa (art. 165 do Código de Trânsito); quem dirigia bêbado, mas anormalmente (em zig-zag, subindo calçada, passando sinal vermelho etc., ou seja, sob influência da embriaguez) respondia pelo delito do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (MORAIS, 2014, p. 84 apud CASAGRANDE, 2009, p. 29).

Com o advento da Lei 11.275/2006, o tema embriaguez ao volante passou a ser tratada de forma mais rígida, de modo que o art. 165 do CTB recebeu modificação em sua redação. Analisa Aranão (2006), que a nova redação do art. 165 retirou o percentual mínimo de seis decigramas de álcool por litro de sangue para configurar a infração, “corrigindo a imperfeição da redação original”. Ainda segundo Aranão (2006), houve uma ampliação na forma como a embriaguez poderia ser comprovada, transformando o parágrafo único do artigo 277 em primeiro e acrescentando o parágrafo segundo no referido artigo, determinando, *in verbis*:

No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou tópor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor.

A Lei 11.275/2006 também alterou o art. 302, referente aos crimes, inserindo o inciso V no parágrafo único do mencionado artigo, transformando embriaguez ao volante em causa de aumento de pena do crime de homicídio culposo no trânsito e, claro, também a de lesão corporal.

No ano de 2008, com o surgimento da Lei 11.705, conhecida como “Lei Seca”, houve um evidente endurecimento penal no que diz respeito a embriaguez ao volante. Foi estabelecido intolerância total ao álcool e caso o agente fosse abordado dirigindo com qualquer concentração da substância em seu organismo estaria sujeito as sanções previstas no artigo 165 do mesmo código. Observa Teixeira (2008), que a lei traz tolerância zero de alcoolemia, entretanto, diz a lei que há o limite de 0,2 grama de álcool por litro de sangue, que se refere, na verdade, à margem de erro do próprio bafômetro, conforme explica o próprio relator da lei, deputado Hugo Legal: “Para que não haja conflito, estabeleceu-se uma pequena margem de erro na questão da aferição do aparelho”.

Quanto ao crime de homicídio, previsto no artigo 302 do Código de Trânsito, destaca Moraes (2014, p. 88), que “a lei apenas revogou a causa de aumento de pena prevista no inciso V, que fora anteriormente inserida pela Lei 11.275/2006”. Em contrapartida, observa a autora que:

A lei fez alteração drástica no artigo 306, referente à direção de veículo automotor estando o sujeito sob influência de substância psicoativa. Enquanto que, antes do advento da lei mencionada, o artigo punia a direção de veículo sob a influência de álcool, desde que expondo a outrem a um perigo concreto, a nova redação do artigo previu a direção de veículo sob concentração mínima de seis decigramas de substância psicoativa por litro de sangue e, também, retirou a possibilidade de expor a outrem a um perigo concreto.

Notem que houve uma diferença substancial entre a medida administrativa e o crime. Enquanto no âmbito administrativo a tolerância passou a ser de 0,2 gramas de álcool por litro de sangue, para configuração do crime passou-se a exigir que o condutor fosse pego dirigindo com mais de 0,6 gramas de álcool por litro de sangue (o equivalente a duas latas de cerveja). Observa Morais (2014 p. 89) que, a partir de então, bastaria, para a aplicação de pena de detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a carteira de habilitação, que o sujeito apenas estivesse dirigindo embriagado, mesmo não causando perigo a terceiros. Ou seja, na nova definição, o crime de perigo concreto passa a se constituir crime de perigo abstrato.

No ano de 2012 surgiu mais uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro, com o advento da Lei 12.760/2012, a chamada “Nova Lei Seca”, visando maiores esclarecimentos aos artigos anteriormente modificados. No art. 277 houve mudanças significativas quanto ao modo como seria constatada a embriaguez, adicionando outras possibilidades. De acordo com o referido artigo poderiam ser utilizados, como meios de provas, vídeos, imagens e constatações de sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do agente. No artigo 306, analisa Morais (2014, p. 91), que a alteração se deu na porcentagem de decigramas por litro de sangue necessária para configurar o crime previsto no *caput* do artigo supracitado. Enquanto a lei anterior (Lei nº 11.705/2008) inseriu a concentração mínima de seis decigramas de álcool, a Lei nº 12.760/2012 retirou a porcentagem e deixou a redação do artigo muito semelhante àquela expressa antes do advento da Lei de 2008. Ainda segundo Morais (2014, p.91), a nova lei não previu concentração mínima de álcool no organismo, punindo apenas o condutor que conduzisse o veículo em estado de embriaguez, comprovada por algum dos meios permitidos pelo art. 277.

Contudo, a alteração é vista de forma diferente por Fernandez (2013):

[...]. Percebe-se que a exigência de determinada quantidade de álcool no sangue no organismo do indivíduo não foi extirpada do tipo, mas sim deslocada ao parágrafo primeiro, transformando-se em um dos meios de constatação da embriaguez. Neste ponto é importante frisar que a dosagem alcóolica no sangue passou a ser apenas um dos meios possíveis de se aferir a embriaguez, juntamente com os demais meios de prova elencados neste determinado parágrafo [...]

Assim, observa Fernandez (2013), que o parágrafo primeiro do art. 306 passou a ter dois incisos. O inciso I estipulando a concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue, e o inciso II estabelecendo “sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora”. Ambos os incisos passam a constituir formas distintas e autônomas de constatação da embriaguez.

Finalmente, no dia primeiro de novembro de 2014 entrou em vigor a Lei nº 12.971/2014, com o objetivo de endurecer ainda mais as sanções aplicadas aos condutores infratores. A principal mudança diz respeito ao valor das multas aplicadas no âmbito administrativo, contudo, houve também mudanças significativas no caso de cometimento de crimes de trânsito.

O aspecto principal da alteração encontra-se nos artigos 302 e 308 do CTB. Sannini Neto e Moraes (2014) explicam que no art. 302, que trata do homicídio culposo na direção de veículo automotor, foram inseridos dois parágrafos no lugar do parágrafo único. Conforme destaca o autor, as causas de aumento de pena, antes arroladas no parágrafo único do referido artigo, agora passaram a integrar o recém-criado § 1º. Já o § 2º buscou estabelecer uma qualificadora para o homicídio culposo na direção de veículo automotor, com o objetivo de impor maior rigor quando se tratar de condutor embriagado. Para Brito (2015), aqui surge um problema: “criar um homicídio culposo no trânsito qualificado pela embriaguez elimina o conflito doutrinário e jurisprudencial sobre o concurso material de crimes”. De acordo com o autor, após a alteração da Lei nº 11.705/2008, a embriaguez deixou de ser causa de aumento de pena do homicídio para configurar como crime autônomo. “Com esta nova redação, o crime de conduzir veículo com capacidade psicomotora alterada fica absorvido pelo mais grave, a morte. Isso é bom para quem dirige bêbado”, destaca o autor.

Outro problema descrito por Brito (2015) está na sanção imposta. O art.

302 *caput* prevê pena de 2 a 4 anos, na modalidade detenção. O § 2º do art. 302 prevê a mesma pena, contudo, na modalidade reclusão. Como bem observa o autor, “da detenção para a reclusão, o que muda é apenas o regime inicial de cumprimento de pena [...], mas é processualmente difícil chegarmos a esse momento. O art. 44 do CP autoriza a substituição de pena para esses crimes”.

Para o crime previsto no artigo 306 do CTB não houve grandes alterações. Conforme afirma Sannini Neto e Moraes (2014), no referido artigo apenas foi acrescentado no §2º o “teste toxicológico como uma das formas de verificação do elemento do tipo penal “capacidade psicomotora alterada”, que, inclusive, já podia ser empregado na prática por não ser meio de prova vedado na lei”.

O artigo 308 foi o dispositivo que sofreu maior alteração redacional provocada pela Lei nº 12.971/2014. O artigo supracitado trata do “racha”, dispondo atualmente da seguinte redação:

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada.

Na nova redação do artigo a pena culminada para o dispositivo é de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. De acordo com Sannini Neto e Moraes (2014), com a mudança da expressão “desde que resulte dano potencial” por “gerando situação de risco” o legislador “mantém o delito como de perigo concreto, exigindo demonstração da situação de risco no caso prático”. No entender de Greco (2014), porém, o tipo penal revogado contentava-se com o perigo potencial de dano, isto é, cuidava de infração penal de perigo abstrato, onde a simples prática do comportamento, independentemente da comprovação do perigo, já configurava o tipo em estudo. Segundo Greco (2014), aqui andou bem o legislador, pois, houve também um aumento da pena máxima cominada em abstrato, o que impossibilita o fato de ser julgado pelo Juizado Especial Criminal.

Para Brito (2015), a Lei nº 12.971/14 também acalma os ânimos de quem defendia o dolo eventual presumido e automático nos homicídios cometidos em racha ou sob efeito de álcool. Para o autor, “a nova redação reforça que se as

circunstâncias demonstrarem que o autor não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, o crime será culposo”. No entanto, observa Silva (2014), que embora ainda seja possível o reconhecimento do dolo eventual, é notório que os juízes terão com a nova previsão legal mais prudência quando da análise das circunstâncias envolvendo o “racha” e o resultado morte. Assim, assegura o autor, “teremos uma clara tendência em enfraquecer teses pretendendo o reconhecimento do dolo eventual, buscando-se uma pena mais significativa, em que levaria o caso a júri”.

3. Estudo dos dois institutos, dolo e culpa, e apresentação da opinião de doutrinadores e juristas a respeito do tema.

3.1 Dolo

Segundo o Código Penal Brasileiro (CPB), em seu art. 1º, não há crime sem lei anterior que o defina, e não há pena sem prévia cominação legal. Ainda de acordo com o Código Penal para haver crime é necessário que o agente haja com dolo ou culpa. Sem que ocorra um desses elementos subjetivos o fato é atípico. Nos termos do art. 18 do CPB o crime será doloso quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo.

A doutrina tem o costume de distinguir o dolo eventual em direto e indireto. Assim, como assegura Greco (2012, p. 187), a primeira parte do art. 18 do Código Penal diz que será direto o dolo quando o agente quer, efetivamente, cometer a conduta descrita no tipo: “O agente, nesta espécie de dolo, pratica sua conduta dirigindo-a finalisticamente à produção do resultado por ele pretendido inicialmente”. Ainda segundo o autor, trata-se do dolo por excelência, pois o agente quer praticar a conduta descrita no tipo.

No que se refere à outra espécie de dolo, qual seja, o indireto, Noronha (2001, p.138) ensina que é quando, “apesar de querer o resultado, a vontade não se manifesta de modo único e seguro em direção a ele, ao contrário do que sucede na espécie anterior”. É por tal razão que o dolo indireto se subdivide em duas modalidades: dolo alternativo e dolo eventual.

Segundo Mantovani (2011) o dolo alternativo ocorre quando o agente prevê e quer um ou outro dos resultados possíveis da sua conduta, já o eventual, acontece quando a intenção do agente se dirige a um resultado, aceitando,

porém, outro também previsto e conseqüente possível da sua conduta.

Como exemplifica Greco (2012, p.190), haverá o dolo alternativo quando o agente, a certa distância, efetua disparos com uma arma de fogo contra duas pessoas, querendo matar, uma ou outra. “Fala-se em dolo eventual quando o agente, embora não querendo diretamente praticar a infração penal, não se abstém de agir e, com isso, assume o risco de produzir o resultado que por ele já havia sido previsto e aceito”. (GRECO, 2012, p.190).

3.2 Culpa

Segundo Greco (2012, p.195), a conduta humana que interessa ao Direito Penal poderá ocorrer de duas formas: ou o agente atua dolosamente, querendo ou assumindo o risco de produzir o resultado, ou, culposamente, dá causa a esse mesmo resultado, agindo com imprudência, imperícia ou negligência. O Código Penal Brasileiro prevê a modalidade de crime culposos em seu artigo 18, inciso II, afirmando que este ocorrerá quando o agente der causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia. No entanto, para o autor, essa definição não é suficiente para que possamos aferir com precisão se determinada conduta praticada pelo agente pode ser ou não considerada culposa:

A conduta, nos delitos de natureza culposa, é o ato humano voluntário dirigido, em geral, à realização de um fim lícito, mas que, por imprudência, imperícia ou negligência, isto é, por não ter o agente observado o seu dever de cuidado, dá causa a um resultado não querido, nem mesmo assumido, tipificado previamente na lei penal. (GRECO, 2012, p.196).

O que se entende, na visão do autor, é que tanto o tipo doloso quanto o culposos possuem proibição de condutas no Código Penal. Contudo, enquanto o tipo proíbe, no caso dos crimes dolosos, uma conduta dirigida a uma finalidade, nos crimes culposos o que se proíbe é a forma com a qual tal finalidade é atingida. Assim, a punição recairá sobre a violação de um dever de cuidado, pois o agente dá causa ao resultado atuando de forma negligente, imperita ou imprudente. Para Medeiros (2010) é correto afirmar, que a conduta do autor foi voluntária, mas o resultado alcançado não era pretendido, tendo ocorrido por uma das modalidades já mencionadas, pois o agente deixou de tomar um cuidado objetivo, que lhe era exigível em face das circunstâncias.

Segundo Greco (2012, p.202), pelo fato de haver em todos os delitos

culposos essa ausência de observância a um dever de cuidado é que parte da doutrina, quando os analisa, a eles se refere como “direito penal da negligência”. Dessa forma, para o autor, seguindo a mesma linha de raciocínio, “o direito penal da negligência seria o gênero, do qual são espécies a imprudência, a imperícia e a própria negligência”. A imprudência implica na prática arriscada e imoderada de uma conduta, de modo que, se o agente tivesse sido mais atento, poderia prever e evitar o resultado danoso.

Para Noronha (2001, p.144) a imprudência é “como um agir sem a cautela necessária”, consistente no “atuar o agente com precipitação, insensatez ou inconsideração”. A negligência é a displicência, o desleixo em face de uma cautela que não foi adotada.

A negligência é a modalidade mais ampla da culpa, pois envolve inércia, inação e passividade. Assim, Noronha ensina que “negligente é o sujeito que, tendo a possibilidade de agir, não o faz, seja por indolência ou preguiça”. (NORONHA, 2001, p. 144).

A última modalidade da culpa é a imperícia, que consiste na falta de habilidade, de aptidão ou de conhecimento técnico para a realização de determinado ato, incorrendo através dele um resultado lesivo. Segundo Greco (2012, p. 203) essa inaptidão pode ser momentânea ou não; estando ligada, basicamente, a atividade profissional do agente.

Para Noronha (2001, p.145), no entanto, não se pode confundir imperícia com o erro profissional. Enquanto o erro profissional pode ser perdoado pelo direito penal, a imperícia configura um delito culposo. Salienta Noronha que somente no caso prático pode-se distinguir um do outro.

3.3 Distinção entre dolo eventual e culpa consciente

Paulo Queiroz (2008, p. 520) já afirmava, citando o doutrinador, jurista e filósofo do direito alemão, Hans Welzel, que “delimitar o dolo eventual da culpa consciente, conforme disse Welzel, é um dos problemas mais difíceis e discutidos do direito penal”. Greco (2012, p.205) define e caracteriza as duas espécies da seguinte forma:

Na culpa consciente, o agente, embora prevendo o resultado, acredita sinceramente na sua não ocorrência; o resultado previsto não é querido ou mesmo assumido pelo agente. Já no dolo eventual, embora o agente não queira diretamente o

resultado, assume o risco de vir a produzi-lo. Na culpa consciente, o agente, sinceramente, acredita que pode evitar o resultado; no dolo eventual, o agente não quer diretamente produzir o resultado, mas, se este vier a acontecer, pouco importa.

Cezar Roberto Bitencourt (2012, p. 135) observa que houve uma divergência na doutrina em relação ao conceito de dolo, a qual resultou em diversas teorias. Tais teorias pretendiam principalmente oferecer uma distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente, para uma correta valoração do tipo penal.

No entanto, como a distinção entre dolo eventual e culpa consciente paira sob uma penumbra, uma zona gris, é fundamental que se estabeleça com a maior clareza possível essa região fronteira, diante do tratamento jurídico diferenciado que se dá às duas categorias.

Para Bitencourt (2012, p. 137), “haverá dolo eventual quando o agente não quiser diretamente a realização do tipo, mas aceitá-la como possível ou até provável, assumindo o risco da produção do resultado”. A culpa consciente, segundo Bitencourt (2012, p 144), ocorre quando o sujeito sabe do risco de sua conduta, “representa a produção do resultado típico como possível, mas age deixando de observar a diligência a que estava obrigado”. Na culpa consciente o agente tem plena convicção que o resultado não ocorrerá.

Assim, observa Bitencourt (2012, p. 145):

Os limites fronteiros entre dolo eventual e culpa consciente constituem um dos problemas mais tormentosos da Teoria do Delito. Há sempre um traço comum: a previsão do resultado proibido. Mas, enquanto no dolo eventual o agente anui ao advento desse resultado, assumindo o risco de produzi-lo, em vez de renunciar à ação, na culpa consciente, ao contrário, repele a hipótese de superveniência do resultado, e, na esperança convicta de que este não ocorrerá, avalia mal e age.

3.4 Entendimento doutrinário referente ao dolo eventual e à culpa consciente nos crimes de homicídio no trânsito causados por embriaguez

Com a movimentação da mídia e o clamor social por punições mais rígidas aos infratores, alguns juízes e promotores passaram a adequar os crimes de

trânsito na esfera do dolo eventual, contido na segunda parte do artigo 18, inciso I, do Código Penal Brasileiro, retirando-os da esfera da culpa consciente. Como explanado anteriormente, na culpa consciente o indivíduo deixa de observar uma diligência a que estava obrigado, prevê um resultado, previsível, mas avalia mal e age. Nesse caso, o agente tinha a plena convicção de que o resultado lesivo não ocorreria. Já no caso do dolo eventual, o agente, prevê o resultado como possível ou provável, mas mesmo assim age aceitando o risco de produzi-lo. (BITENCOURT, 2012, p.145). Isto é, o agente conhece a possibilidade do resultado lesivo, acredita que o mesmo não ocorrerá, contudo não se importa se vier a ocorrer.

Dessa maneira, é esse liame entre o não querer, trazido pelos delitos culposos, e o fato de assumir o resultado, levando o crime ao patamar doloso, que tem gerado dois entendimentos diversos na jurisprudência brasileira. Alguns, considerando o homicídio ocorrido no trânsito causado por embriaguez como culposo; outros, entendendo que o agente assumiu o risco e, portanto, deve responder por crime doloso. Embora a doutrina faça distinção entre os tipos de dolo, ambos estão tipificados no mesmo artigo do Código Penal, portanto, para a legislação só há um tipo de dolo, e este deve ser julgado perante o Tribunal do Júri.

Há autores que defendem a ideia de que homicídios causados na direção de veículo automotor sempre serão considerados crimes culposos, uma vez que, primeiramente, consta no artigo 302 do CTB o enunciado “praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor”. Dessa forma, Pierangeli (2007, p.72 apud MORAIS, 2014, p.116) ensina que, analisando somente a lei, os adeptos do entendimento culposo, incluindo ele próprio, acreditam que, “ao decidir de forma dolosa, o juiz se sobrepõe ao Poder Legislativo, passando a legislar”. Isto porque o enunciado do artigo supracitado em tese não deixaria brechas para entendimento diverso, qual seja, a aplicação do dolo eventual.

Para Zaffaroni e Pierangeli (2006, p. 431), é complexa a diferenciação entre a culpa consciente e o dolo eventual, por constarem no *animus*, na vontade íntima da pessoa, sendo isto, um fator que impossibilita a vontade do dolo eventual conforme explicação:

O limite entre o dolo eventual e a culpa com representação é um terreno movediço, embora mais no campo processual do que no

penal. Em nossa ciência, o limite é dado pela aceitação ou rejeição da possibilidade de produção do resultado, e, no campo processual, configura um problema de prova que, em caso de dúvida sobre a aceitação ou rejeição da possibilidade de produção do resultado, imporá ao tribunal a consideração da existência de culpa, em razão do benefício da dúvida: *in dubio pro reo*.

Para os defensores do homicídio culposo em crimes causados por embriaguez por parte do motorista, entre eles Greco (2012, p.206), é acertada a aplicação das penas do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, pois “na culpa consciente, [...] o agente não quer e nem assume o risco de produzir o resultado, porque se importa com a sua ocorrência. O agente confia que, mesmo atuando, o resultado previsto será evitado”. Dessa forma aponta o autor:

Essa fórmula criada, ou seja, embriaguez + velocidade excessiva = dolo eventual, não pode prosperar. Não se pode partir do princípio de que todos aqueles que dirigirem embriagados e com velocidade excessiva não se importam em causar a morte ou mesmo lesões em outras pessoas. Com isso queremos salientar que nem todos os casos em que houver a fórmula embriaguez + velocidade excessiva haverá dolo eventual. Também não estamos afirmando que não há possibilidade de ocorrer tal hipótese. Só a estamos rejeitando como uma fórmula matemática absoluta.

Ainda segundo Greco (2012, p.207), o clamor social no sentido de que os motoristas que dirigem embriagados e/ou em velocidade excessiva devem ser punidos rigorosamente, quando causam lesões irreversíveis ou mesmo tiram a vida de pessoas inocentes, não pode ter o a capacidade de transformar toda a nossa estrutura jurídico-penal. “Não podemos, simplesmente, condenar o motorista por dolo eventual quando, na verdade, cometeu a infração culposamente”.

Embora grande parte da doutrina entenda pela inadmissibilidade do dolo eventual nos crimes de trânsito praticados por condutores em estado de embriaguez, há aqueles que acreditam na possibilidade de tal aplicação. O que se observa com as jurisprudências que optam pelo dolo eventual é que, nas palavras de Morais (2014, p. 151), “a conduta violenta de certos acidentes de trânsito tem reclamado, por parte da sociedade, uma punição mais severa a crimes praticados na direção de veículo automotor”. Além do mais, relata a

autora, que está ocorrendo um aumento do número de defensores da possibilidade de se aplicar o dolo eventual em condutas típicas de homicídio e lesões corporais em acidentes de trânsito causados por embriaguez. Nucci (2012, p. 211) seguindo o mesmo entendimento, expressa sua opinião sobre o reconhecimento do dolo eventual em determinados crimes:

Tem sido posição adotada, atualmente, na jurisprudência pátria, considerar a atuação do agente em determinados delitos cometidos no trânsito não mais como culpa consciente, e sim como dolo eventual. As inúmeras campanhas realizadas, demonstrando o risco da direção perigosa e manifestamente ousada, são suficientes para esclarecer os motoristas da vedação legal de certas condutas, tais como racha, a direção em alta velocidade sob embriaguez, entre outras. Se, apesar disso, continua o condutor do veículo a agir dessa forma nitidamente arriscada, estará demonstrando seu desapego à incolumidade alheia, podendo responder por delito doloso.

Honorato (2007, p.482) também sustenta a aplicação do dolo eventual, entendendo que, estando o condutor sob influência de bebida alcoólica, “além do dolo direto em relação a embriaguez ao volante, exsurge o dolo eventual em relação aos resultados produzidos [...], vez que, na direção do veículo, o agente assumiu o risco de produzir os resultados”. Assim, na opinião do autor, deve o agente responder em concurso material por dois crimes, tanto a embriaguez ao volante, previsto no artigo 306 do CTB, quanto o homicídio doloso, expresso no art. 121 do Código Penal.

Dessa forma, apesar de ser regra o homicídio culposo no que diz respeito aos crimes de trânsito, há quem defenda que o dolo eventual não pode ser afastado em casos de embriaguez no volante, rachas e velocidades excessivas, pois é necessário que seja levado em consideração o abalo à garantia da ordem pública na sociedade. O certo é que, como na maior parte dos crimes previstos no Código Penal, e em outras leis extravagantes, cada caso deve ser analisado de forma específica. O grande impeditivo da aplicação do dolo eventual está no momento probatório, o que tem levado a maior parte da jurisprudência a decidir pelo crime culposo, cuja pena é mais branda.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscou-se no decorrer do artigo, analisar a distinção entre dolo eventual e culpa consciente, no que diz respeito aos crimes de trânsito. Primeiramente, este artigo buscou examinar as transformações e alterações ocorridas na legislação de trânsito brasileira desde a sua criação até o advento do Código de Trânsito Brasileiro. Viu-se que, inicialmente, os crimes mais graves cometidos no trânsito, tais como lesão corporal ou homicídio, eram analisados à luz do Código Penal, até que, em 1997 surgiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que criou um capítulo exclusivo dedicado aos crimes de trânsito.

Nitidamente, com o desenvolvimento da sociedade, cada dia observamos mais veículos circulando nas vias públicas. Como consequência disso, o número de acidentes de trânsito vêm crescendo significativamente. Para tentar conter esse avanço cruel do número de mortes no trânsito, nossos legisladores vêm alterando constantemente as normas que tratam do trânsito e da circulação de veículos. Como foi possível perceber através deste artigo, a combinação de álcool e direção é um dos maiores problemas atuais de nossa sociedade, motivo pelo qual tem havido um endurecimento ainda maior das sanções aplicadas aos condutores infratores.

No presente artigo analisou-se cada uma das mudanças ocorridas no CTB, principalmente no que tange aos crimes, e podemos verificar que tem havido um enorme esforço da legislação em acompanhar o crescimento do tráfego de veículos, bem como punir mais duramente quem dirige embriagado. Na redação original, o CTB tratava a embriaguez ao volante como crime de perigo concreto, ou seja, não bastava dirigir embriagado para configurar crime, era exigível a exposição a perigo da vida ou da saúde de outrem. Contudo, embora para configurar infração administrativa era estipulada uma taxa mínima de alcoolemia em seis decigramas por litro de sangue, para a configuração do crime não existia valor definido.

Com a alteração proporcionada pela Lei nº 11.275/2006 houve uma ampliação na forma como a embriaguez ao volante poderia ser constatada, possibilitando a comprovação mediante “outras provas em direito admitidas” pelo agente de trânsito, em face de sinais de excitação ou tópor por parte do agente

infrator. Dessa forma, o agente de trânsito contava com maior abrangência para legitimar a prisão do infrator.

Posteriormente foi observado que com a alteração feita pela Lei nº 11.705/2008 a embriaguez ao volante passou de crime de perigo concreto para crime de perigo abstrato. Ou seja, não era mais necessário um dano potencial cometido pelo condutor embriagado, bastando apenas que este fosse abordado conduzindo seu veículo com pelo menos 0,6 gramas de álcool por litro de sangue. Essa alteração na legislação ficou conhecida como “Lei Seca”.

No ano de 2012, surgiu a “Nova Lei Seca” que veio com o intuito de endurecer ainda mais a prática de dirigir embriagado. Na referida lei, a mudança mais significativa foi a forma como a embriaguez poderia ser constatada. Como foi possível observar neste artigo, a partir do advento da “Nova Lei Seca” outros meios de prova puderam ser admitidos, tais como vídeos, imagens, e constatações de sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do agente. Outra importante alteração trazida pela lei foi a porcentagem de decigramas por litro de sangue necessária para configuração do delito. Enquanto que na lei anterior (11.705/2008) a concentração exigida era de 0,6 gramas de álcool por litro de sangue, a nova lei retirou essa porcentagem.

A mudança mais recente ocorrida no CTB veio em 2014 com a Lei nº 12.971/14, que teve como principal alteração o valor aplicado às multas. Na parte criminal da lei observamos que houve uma confusão do legislador ao retirar o parágrafo único do art. 302, e inserir dois parágrafos no lugar. O referido dispositivo, que trata do homicídio culposo, criou uma qualificadora por embriaguez, o que fez com que acabasse o conflito doutrinário e jurisprudencial sobre o concurso material de crimes. Assim, a embriaguez que deixou de ser causa de aumento de pena do homicídio, (após a alteração promovida pela lei nº 11.705/2008) e ficou como crime autônomo, voltou a ser absorvida pelo mais grave, a morte. Entende-se que essa mudança favoreceu quem dirige embriagado. Outra “barbearagem” legislativa ocorrida foi a pena cominada ao *caput* do art. 302 e à qualificadora do §2º do mesmo artigo. Como foi analisado no presente artigo, o crime qualificado ficou com a mesma pena, mas na modalidade reclusão, o que altera de fato apenas o regime inicial de cumprimento de pena.

Na parte final deste artigo fizemos uma análise da distinção entre o dolo

eventual e a culpa consciente. Assim, demonstrou-se que a principal diferença está na aceitação ou rejeição da possibilidade de produção do resultado por parte do agente. Foi visto que muitos juristas têm defendido a aplicação do dolo eventual para atender o clamor social por penas mais duras.

Assim, conclui-se o presente artigo ratificando que a análise deve ser feita no caso em concreto, pois existe uma linha tênue entre os dois institutos, dolo e culpa, que dificulta a caracterização de um ou do outro. Dessa forma, em razão do benefício da dúvida: *in dubio pro reo*, é que se acredita que na falta da certeza de que tenha havido aceitação do resultado lesivo pelo agente, deverá este responder pelo delito na modalidade culposa.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Robledo Moraes Peres de. *A constitucionalidade e a legalidade dos meios de prova de embriaguez alcoólica segundo o código de trânsito brasileiro*. Vitória, 2009. Disponível em:

<http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Monografia_Robledo_Peres_UFES.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2016.

ARANÃO, Adriano. *A prova da embriaguez ao volante em face da lei nº 11.275/2006*. 2006. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/9301/a-prova-da-embriaguez-ao-volante-em-face-da-lei-n-11-275-2006>>. Acesso em: 4 abr. 2016.

BITENCOURT, Cezar Roberto. *Tratado de direito penal: parte geral*. São Paulo: SARAIVA, 2012.

BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro (CTB)*. Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: 2016.

BRASIL. Ministério da saúde. *Portal da Saúde*. 2015. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/secretarias/svs/noticias-svs/18054-paises-assinam-acordo-para-reduzir-numero-de-vitimas-de-transito>>. Acesso em: 23 mar. 2016.

BRITO, Auriney. *Lei nº 12.971/2014 e as novas regras para homicídio culposo e racha no trânsito*. 2015. Disponível em:

<<http://aurineybrito.jusbrasil.com.br/artigos/121937002/lei-12971-14-e-as-novas-regras-para-homicidio-culposo-e-racha-no-transito>>. Acesso em: 4 abr. 2016.

CAVALCANTE, Karla Karênina Andrade Carlos. Evolução histórica do direito penal. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, III, n. 11, nov 2002. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=4756>. Acesso em: 30 mar. 2016.

FERNANDEZ, José Eduardo Gonzalez. *A nova lei 12.760/2012 e seus reflexos para a atividade de polícia judiciária*. 2013. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/7778/A-nova-lei-12760-2012-e-seus-reflexos-para-a-atividade-de-policia-judiciaria>>. Acesso em: 4 abr. 2016.

GRECO, Rogério. *Curso de Direito Penal: parte geral*. Rio de Janeiro: Impetus, 2012.

GRECO, Rogério. *Os absurdos da lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014*. 2014. Disponível em: <<http://www.impetus.com.br/artigo/786/os-absurdos-da-lei-n-12971-de-9-de-maio-de-2014>>. Acesso em: 5 abr. 2016.

HONORATO, Cássio Mattos. *Sanções do código de trânsito brasileiro*. Campinas: Millennium, 2007.

MANTOVANI, Denise Cristina. *Qual é a distinção entre dolo direto, dolo eventual, culpa consciente e culpa inconsciente?* 2011. Disponível em: <<http://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2626425/qual-e-a-distincao-entre-dolo-direto-dolo-eventual-culpa-consciente-e-culpa-inconsciente-denise-cristina-mantovani-cera>> Acesso em: 5 maio. 2016.

MEDEIROS, Danielly. *Diferença entre crime de perigo concreto, abstrato e atual/iminente*. 2011. Disponível em: <<http://direitoemquadrinhos.blogspot.com.br/2011/05/diferenca-entre-crime-de-perigo.html>> Acesso em: 1 abr. 2016.

MEDEIROS, Leonar B. *Considerações sintéticas sobre os dispositivos do código penal brasileiro*. 2010. Disponível em: <<http://penalemresumo.blogspot.com.br/2010/06/art-18-o-dolo-e-culpa.html>> Acesso em: 5 maio. 2016.

MORAIS, Jéssica Suelen de. *Dolo eventual e culpa consciente nos crimes de homicídio no trânsito causados por embriaguez ao volante*. Curitiba: Highlands, 2014.

MOURA, Humberto Fernandes de. *Alguns aspectos sobre a lei seca*. Revista IOB de Direito Penal e Processo Penal. São Paulo, v. 9, n. 52, p.21-31, out./nov. 2008.

Nações Unidas no Brasil. 2015. Disponível em: <<http://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul>>. Acesso em: 9 dez. 2015.

NORONHA, E. Magalhães. *Direito penal: v. 1, introdução e parte geral*. 36. ed. São Paulo: Saraiva, 2001.

NUCCI, Guilherme de Souza. *Código penal comentado*. 11. Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dorival. *CTB Interpretado*. 2. ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2001.

PONTES, Marcelo. *O papel da polícia no processo de obtenção da autorização para a realização de eventos e obras em via pública*. Florianópolis, 2009. Curso de aperfeiçoamento de oficiais da polícia militar de Santa Catarina, Universidade do Sul de Santa Catarina. Disponível em: <<http://www.pmr.v.sc.gov.br/publicacoesETrabalhosArquivo.do?cdPublicacao=2980>>. Acesso em: 25 mar. 2016.

QUEIROZ, Paulo. *Direito Penal: parte geral*. Rio de Janeiro: LUMEN JURIS, 2008.

SANNINI NETO, Francisco; MORAES, Rafael Francisco Marcondes de. Lei nº 12.971/2014: barbeiragens legislativas nos crimes de trânsito. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano 19, n. 3982, 27 maio 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/28611/lei-federal-n-12-971-2014-mudancas-e-barbeiragens-legislativas-nos-crimes-de-transito>>. Acesso em: 4 abr. 2016.

SANTOS, Juarez Cirino dos. *Direito Penal: parte geral*. 6. ed. Curitiba: ICPC Cursos e Edições, 2014.

SILVA, José Geraldo da. *Código de trânsito brasileiro anotado*. 2004. Disponível em: <http://www.sobrevivencianotransito.com.br/pdf/codigo_transito_annotado.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2016.

SILVA, Marcelo Rodrigues da. Inovações da lei 12.971/2014 relativas aos crimes de trânsito. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano 19, n. 4010, 24 jun. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/28461>>. Acesso em: 5 abr. 2016.

TEIXEIRA, Daniela Rocha. Uma visão geral sobre os principais aspectos da Lei 11.705/2008. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XI, n. 55, jul. 2008. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=3088>. Acesso em: 4 abr. 2016.

TRÂNSITO IDEAL. *Breve história do trânsito*. 2013. Disponível em: <<http://www.transitoideal.com.br/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito>>. Acesso em: 9 dez. 2015.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. *Manual de direito penal brasileiro v.1: parte geral*. 6. Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.