



UNIVERSIDADE PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS

CURSO DE DIREITO

RODRIGO FABRI GOMES

**A LEI 13.546/2017 E AS ALTERAÇÕES NO HOMICÍDIO CULPOSO E LESÃO
CORPORAL CULPOSA NO TRÂNSITO**

JUIZ DE FORA - MG

2018

RODRIGO FABRI GOMES

**A LEI 13.546/2017 E AS ALTERAÇÕES NO HOMICÍDIO CULPOSO E LESÃO
CORPORAL CULPOSA NO TRÂNSITO**

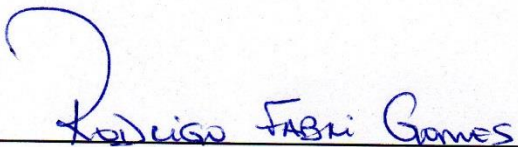
Monografia de conclusão de curso apresentada ao
curso de Direito da Universidade Presidente
Antônio Carlos - UNIPAC, como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Hermes Machado da Fonseca.

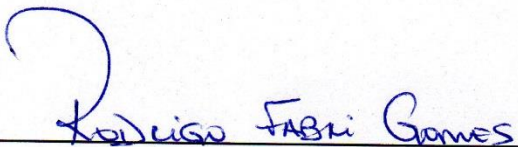
JUIZ DE FORA – MG

2018

FOLHA DE APROVAÇÃO



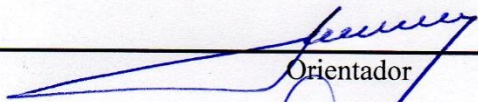
Aluno



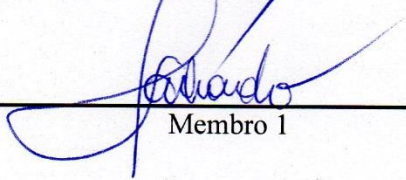
Tema

Monografia de conclusão de Curso apresentada ao Curso de Direito, da Universidade Presidente Antônio Carlos / Juiz de Fora, como exigência para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

BANCA EXAMINADORA



Orientador



Membro 1



Membro 2

Aprovada em 12 / 12 / 2018.

Dedico esse trabalho à Deus e a minha família, por todo amparo motivacional e espiritual que proporcionaram o prosseguimento desta jornada com paz, saúde e tranquilidade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a meus pais, Expedito e Carolina, que tanto lutaram pela minha educação e nunca me deixaram perder a fé.

Agradeço a minha filha, Julia, por toda a alegria que me proporciona todos os dias que passo com o seu convívio.

Agradeço a todos demais familiares, tios e primos, por todo o carinho, amor e força.

Agradeço a todos amigos que me incentivaram e auxiliaram a conseguir chegar nesse momento muito importante para minha vida.

Agradeço a meu orientador, Hermes Machado da Fonseca, pelo incentivo e pelos devidos aconselhamentos para a elaboração do presente trabalho.

A questão de até que ponto
merecem ser tidas em conta, na
determinação da culpa, as
capacidades individuais do sujeito
é objeto de viva polêmica.

Claus Roxin.

RESUMO

Os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa no trânsito decorrentes da ingestão de bebida alcoólica ou uso de substâncias psicoativas são fatos cotidianos na sociedade brasileira, que geram grande clamor social e da mídia por medidas drásticas contra os motoristas. Desde a criação do código de trânsito, já houveram diversas alterações no Código de Trânsito Brasileiro para adequar tais normas. No entanto, somente com a criação da lei 13.546/2017 que a pena atingiu a um patamar mais severo, adequado aos pedidos sociais. É importante destacar que houve bastante divergência, até então, nos posicionamentos jurisprudenciais e de doutrinadores da área sobre este tipo de crime se enquadrar como dolo eventual ou culpa consciente. A culpa temerária, inserida por essa nova lei, vem a ser um instituto capaz de reduzir a análise de dolo eventual, cabendo este apenas em circunstâncias de exceção. Desse modo, o presente trabalho visou analisar a necessidade de uma maior sanção para a qualificadora dos arts. 302 e 303 do CTB. Esse estudo tem como base uma pesquisa bibliográfica tipo revisão informativa, de onde são retirados os dados para análise e discussão. Os dados da literatura analisados permitiram concluir que foi uma solução muito bem recepcionada devido a aplicação de uma sanção adequada, com maior rigor, aos crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa nos casos de uso de bebida alcoólica ou uso de substâncias psicoativas.

Palavras-Chave: Homicídio Culposo. Lesão Corporal Culposa. Embriaguez. Substância psicoativa.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 ANÁLISE HISTÓRICA E SOCIOECONÔMICA	11
2.1 Evolução histórica da legislação de trânsito no Brasil	12
2.2 Análise estatística e social dos acidentes de trânsito no Brasil	16
3 DOLO E CULPA NOS CRIMES DE TRÂNSITO	19
3.1 Teorias da ação	19
3.2 Dolo	20
3.3 Teorias do dolo	21
3.4 Espécies de dolo	22
3.4.1 Dolo direto	22
3.4.2 Dolo eventual	23
3.5 Culpa	25
3.5.1 Culpa consciente e culpa inconsciente	26
3.6 Jurisprudências sobre os crimes de homicídio e lesão corporal decorrentes de acidentes de trânsito	27
3.6.1 Jurisprudências que verificam o dolo eventual em casos de embriaguez	27
3.6.2 Jurisprudências que avaliam ser homicídio culposo em caso de embriaguez	28
3.7 Culpa temerária	29
4 A LEI 13.546 E SUAS ALTERAÇÕES NO CÓDIGO DE TRÂNSITO	32
4.1 O homicídio culposo no trânsito	34
4.2 A lesão corporal culposa no trânsito	35
4.3 A aplicação do artigo 301 nos crimes previsto no Código de Trânsito	36
4.4 A culpa temerária para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa com a lei 13.546/2017	37
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	41
REFERÊNCIAS	44

1 INTRODUÇÃO

O Brasil é um dos países que possui uma das maiores taxas de acidentes de trânsito em todo o mundo, sendo que dados da Organização Mundial da Saúde afirmam a que a taxa de mortes por acidentes de trânsito chega a 23,4 mortos a cada 100.000 habitantes. Uma das principais causas que proporcionam tal fenômeno é o estado de embriaguez dos condutores de veículos, fatos este corriqueiramente noticiados pelos mais variados meios de comunicação que vem crescendo todos os anos, mesmo com a legislação não permitindo a ingestão de bebida alcoólica ou utilização de entorpecentes.

Desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro no ano de 1997, várias foram as alterações com o intuito de prevenir e coibir que pessoas motoristas de veículos não ingerissem bebidas alcoólicas ou entorpecentes, com o fim de reduzir as estatísticas alarmantes de acidentes de trânsito com vítimas feridas ou mortas.

Várias foram as leis que modificaram a interpretação dos artigos 302 e 303 do Código de Trânsito Brasileiro, que tratam, respectivamente, sobre o homicídio culposo e lesão corporal culposa, no que tange a aplicação concorrente com o crime de embriaguez ao volante: a lei nº 11.275/06, lei nº 11.705/08, lei nº 12.971/14 e a lei nº 13.281/16. Assim, ora os crimes eram considerados em separados, ocorrendo o concurso material, ora sendo a ingestão de bebida alcoólica ou uso de substância psicoativa como agravante do homicídio culposo e lesão corporal culposa no CTB.

Com esse panorama, foi criada em 19 de dezembro de 2017 a lei 13.546 com a finalidade de reprimir e agravar as sanções para os motoristas embriagados que provocarem acidentes de trânsito gerando vítimas fatais ou com lesões corporais graves ou gravíssimas, além de outras alterações no Código de Trânsito Brasileiro. Dessa forma, foram criadas as figuras do homicídio culposo qualificado e da lesão corporal qualificada pela embriaguez ou uso de substância psicoativa.

Até a criação da lei, muitos doutrinadores, acadêmicos e demais profissionais ligados à área jurídica que discutiam acerca do tema, analisavam a questão posicionando-se sobre a probabilidade de dolo eventual ou da culpa consciente, que se distinguem apenas pelo elemento subjetivo do motorista se este ‘se importa ou não se importa’ com o resultado de um provável acidente após ter ingerido álcool ou outra substância psicoativa.

Agora, com a lei 13.546/17, tal discussão que era o objeto essencial da imposição da sanção e da análise do crime é modificado. A conduta negligente do condutor de se alcoolizar ou de usar entorpecentes provocando algum acidente que provoque morte ou lesão corporal

grave ou gravíssima, independentemente de sua vontade, é considerada uma qualificadora para o crime culposos, inserindo, assim, a culpa temerária no Código de Trânsito Brasileiro.

Esse trabalho teve como objetivo geral analisar a necessidade da criação do homicídio culposos e lesão corporal culposa qualificados com penas aos condutores de veículos embriagados mais severas.

O primeiro capítulo teve como objetivo específico abordar a questão histórica da legislação de trânsito e os impactos socioeconômicos dos acidentes no Brasil, sobretudo os provocados por condutores embriagados.

O segundo capítulo consistiu na análise conceitual de dolo e culpa, distinguindo as diferentes espécies de tais gêneros, com base em abordagens doutrinárias e jurisprudenciais, que foram base de ampla discussão em meio acadêmico e judicial, buscando, sobretudo, verificar a distinção do dolo eventual e da culpa consciente.

Por fim, coube ao terceiro capítulo demonstrar o impacto trazido pela lei 13.546/17, criando os crimes de homicídio culposos e lesão corporal culposa qualificados pela embriaguez ou uso de substância psicoativa.

A pesquisa teve por base o modo explicativo, analisando a forma de aplicação dos institutos jurídicos em questão, além do modo qualitativo, com dados discutidos e corroborados com estatísticas sobre acidentes de trânsito na sociedade brasileira, interpretação do Código de Trânsito Brasileiro e leis posteriores que modificaram a interpretação acerca do tema, com base em análises doutrinárias, jurisprudenciais e de artigos jurídicos, tudo com a devida revisão bibliográfica na área do Direito.

O trabalho teve conclusões gerais do tema de acordo com proposições individuais, observando dados históricos sobre as mudanças na legislação de trânsito, dados socioeconômicos que envolvem os acidentes de veículos automotores, a conceituação de dolo e culpa, sobretudo no que tange a diferenciação dolo eventual e culpa consciente, e a culpa temerária inserida pela lei 13.546/2017, demonstrando a diferenciação da interpretação da norma.

2 ANÁLISE HISTÓRICA E SOCIOECONÔMICA

Inicialmente, este capítulo busca fazer uma síntese acerca da evolução histórica da legislação de trânsito no Brasil, desde as primeiras leis do início do século XX até as alterações recentes no Código de Trânsito Brasileiro. Posteriormente, analisaram-se dados estatísticos sobre os acidentes de trânsito, sobretudo os que cominem em lesões corporais e homicídios culposos, especialmente aqueles que tenham como fato gerador a embriaguez ao volante por parte do condutor do veículo.

Desde a primeira a legislação de trânsito, criada em 1910, com o intuito de regular a circulação viária de veículos automotivos até a presente legislação de trânsito, a sociedade passou por profundas mudanças em suas estruturas ao longo de pouco mais de um século. A população que era grande parte rural ainda no início do século XX, passou a ser predominantemente urbana no atual século XXI. Outro aspecto importante foi a grande expansão dos conhecimentos científicos no decorrer deste século, que fez criar importantes inventos para os mais diversos aspectos da vida social, principalmente no setor da indústria automobilística. Além disso, a Constituição Federal de 1988 introduziu uma série de políticas públicas que possibilitaram as pessoas residentes nas regiões mais distantes das escolas, o transporte e as garantias para o desenvolvimento dos estudos. Porém, mesmo com tais avanços tecnológicos e facilitadores criados pelas políticas sociais no país, observa-se também um crescente aumento do consumo de álcool e entorpecentes, devido ao grande apelo do marketing feito na mídia, para aquele caso, e pelo fortalecimento das organizações criminosas, para este caso (HORST, 2016).

Na atualidade, os mais diversos meios de comunicação jornalísticos demonstram rotineiramente o alto índice de acidentes no trânsito envolvendo automóveis, motocicletas e caminhões em que o motorista estava dirigindo sob efeito de álcool ou de outra substância entorpecente. Dessa forma, o motorista devidamente habilitado, que passou por provas teóricas e práticas sobre a legislação de trânsito, deve reconhecer a necessidade da sobriedade na condução de seu automóvel, devido as mais variadas adversidades que podem ocorrer na circulação viária, como a travessia de pedestres, o trânsito de ciclistas, a presença de animais na pista, dentre outros. Porém, o que vem sendo observado, que mesmo com enrijecimento das leis de trânsito, com penas e multas mais severas aos motoristas infratores, poucas alterações significantes têm sido apresentadas nos índices de acidentes de trânsito, que colocam o Brasil como um dos países com maior violência no trânsito em todo o mundo (NOGUEIRA, 2018).

2.1 Evolução histórica da legislação de trânsito no Brasil

Com a Revolução Industrial realizada no final do século XIX na Europa, teve-se a criação de diversos maquinários para que a produção aumentasse significativamente, sobretudo os veículos automotores movidos a combustível. O primeiro automóvel que se tem notícia criada a propulsão à gasolina, foi criado por Karl Benz, em 1886. Em 1891, o inventor do avião Alberto Santos Dumont, adquiriu seu automóvel, um Peugeot, que foi o primeiro a desembarcar no Brasil. Já em 1897, temos a notícia do primeiro acidente automobilístico ocorrido no país, no qual Olavo Bilac estava conduzindo o veículo emprestado por José do Patrocínio, o qual colidiu em uma árvore, sendo este o fato precursor para a criação de uma regulamentação para o trânsito (MELO, 2008).

A primeira lei de trânsito que se tem notícia é o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, que regulamentou diversos aspectos da circulação viária no país, além de ‘medidas de segurança, tarifas, fiscalização e penalidades’. Posteriormente, diversos outros decretos foram criados para estimular a circulação e facilitar o deslocamento dos veículos, priorizando a criação de estradas, como os Decretos Legislativos nº 4.460, de 1922, e o nº 5.141, de 1928, bem como os Decreto nº 18.223, de 1928, e o nº 19.038, de 1929 (HORST, 2016).

O primeiro Código de Trânsito no Brasil foi criado em 1941, pelo Decreto Lei nº 2.994, que foi revogado 8 meses depois pelo Decreto nº 3.561, que criou o Conselho Nacional de Trânsito e os Conselhos Regionais de Trânsito. Em 1966, foi criado o Código Nacional de Trânsito, pela Lei 5.108, que foi revogada somente pelo atual Código de Trânsito Brasileiro, a Lei 9.503, publicada no dia 23 de setembro de 1997.

O atual Código de Trânsito teve um processo longo para sua criação, uma vez que a Comissão Especial foi designada no ano 1991 para a formulação do anteprojeto de lei. Contudo, até a sua devida formulação, vários outros projetos foram elaborados e rechaçados, principalmente por não incluírem um capítulo definindo quais são os crimes de trânsito, preocupando-se apenas com as infrações administrativas. Entretanto, como existia um clamor social e político para as punições para aqueles condutores responsáveis por acidentes de trânsito, que ceifavam diversas vidas e lesionavam diversas outras pessoas, sem contar todo o prejuízo moral e financeiro que afetavam as famílias vitimadas diretamente, bem como o Estado, com gastos advindos do sistema de saúde para o devido tratamento destas vítimas, em 1995 foi criado o Projeto de Lei com a devida inclusão dos crimes de trânsito, que até então eram apenas definidos pelos ditames previstos pelo Código Penal (PINHEIRO *apud* NOGUEIRA, 2018, p. 35).

O CTB está em seu vigésimo ano de vigência e desde então já sofreu diversas alterações legislativa, trinta e quatro registradas até a presente data. Como exemplo, até 2003, as alterações versaram sobre: na lei nº 9.602/98, foi determinado o prazo em até 30 dias para o recurso após o recebimento da notificação e impôs a necessidade de avaliação psicológica como requisito para a habilitação para conduzir veículos; na lei nº 9.792/99, foi revogada a necessidade de transportar kit de primeiros socorros dentro dos automóveis; na lei nº 10.350/01, foi exigida a avaliação psicológica para a renovação da CNH; na lei nº 10.517/02, foi permitido a motocicletas e motonetas tracionarem semirreboques; na lei nº 10.830/03, ficou estabelecido o limite em rodovia para as motocicletas o mesmo que aqueles determinados para os carros e camionetas. Tais modificações expressam mudanças que afetam a norma, assim como demais outras não elencadas neste parágrafo implementadas posteriormente, mas não diretamente o propósito que se busca com o presente trabalho que serão analisadas com as alterações das seguintes leis abaixo

No ano de 2006, começaram a surgir as leis que demonstraram a real necessidade de coibir qualquer uso de álcool na direção de veículo automotor. A lei nº 11.275/06, veio a modificar a conduta “dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa”, tipificada no artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro, em que até aquela época exigia uma quantidade mínima para configuração do delito (6 decigramas por litro de sangue), passando a definir que qualquer dosagem de álcool configuraria a infração administrativa (ARANÃO, 2006).

Entretanto, como argumenta Aranão (2006), esta alteração na lei estava eivada de vício, uma vez que no artigo 276 da mesma lei, também havia a necessidade da comprovação do mesmo índice de embriaguez no organismo do motorista para a configuração da mesma infração, sendo necessário a comprovação através do teste de alcoolemia, etilômetro, exame clínico com laudo emitido por médico examinador da Polícia Judiciária ou por exames realizados em clínicas especializadas indicados pelo órgão de trânsito ou pela Polícia Judiciária, em caso de uso de entorpecentes, conforme pode ser observado pela leitura da resolução nº 206 do CONTRAN, expedida em 20 de outubro de 2006 para regulamentação da legislação. Além disso, para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa houve um acréscimo do inciso V, no art. 302 do CTB, que culminou na embriaguez ao volante como causa agravante para aqueles crimes.

Em 19 de junho de 2008, foi criada a lei 11.705/08, também conhecida como a ‘Lei Seca’. Esta lei foi promulgada num processo subsequente a Medida Provisória 415/08, que restringia o comércio de bebidas alcoólicas às margens das rodovias federais. Porém, o combate

a condutores que dirigiam veículos sob efeito do álcool foi se tornando cada vez mais intenso, até que gerou a criação da referida lei, que definiu o valor de zero para a alcoolemia do sangue. Contudo, no mesmo ano foi gerado o Decreto Federal nº 6.488/08 que estabelecia uma tolerância de três decigramas de álcool por litro de sangue para a configuração do estado de embriaguez do condutor do veículo, fazendo retroceder a configuração do crime ao momento anterior da criação da lei 11.275/06, permanecendo apenas o valor de zero álcool no sangue no caso da infração administrativa contida no art.165, CTB (JOVELLI, 2008).

Analisando pelo aspecto do crime de lesão corporal culposa, o autor Fernando Capez (2016, p.287) explica que a ‘Lei Seca’ teve uma importante modificação na aplicação de suas penas nos casos em que envolvessem condutores de automóveis embriagados, ou que estivessem participando de corrida ou disputa sem autorização em via pública, ou transitando em velocidade superior a máxima permitida em 50 km/h, passando a ser vedado a transação penal, a composição civil e a representação, mesmo o crime sendo de menor potencial ofensivo, que está determinado na esfera do Juizado Especial Criminal, além da ação ser pública incondicionada, o que anteriormente era condicionada, devendo ser instaurado o inquérito policial, sem a possibilidade de se fazer o termo circunstanciado de ocorrência. Caso nenhuma dessas situações fossem constatadas diante do crime de lesão corporal, passariam a ser aplicadas as regras habituais para os crimes de menor potencial ofensivo da lei nº 9.099/95, sendo aplicado o relatório sumário do termo circunstanciado encaminhado ao Juizado Especial Criminal, onde poderia ser feita a transação penal, a composição civil ou a representação penal (CAPEZ, 2016).

A agravante anteriormente prevista no inciso V do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, foi revogada com a criação da lei 11.705/08, o que passou a fazer do crime de homicídio culposo associado com o crime de embriaguez ao volante ser respondido pelo condutor réu em concurso material, fato antes analisado apenas como aumento da pena. A lesão corporal culposa associada a embriaguez ao volante, não gerava o concurso material, uma vez que tal condição apenas servia para impedir a aplicação dos art. 74, 76 e 88 da lei nº 9.099/95 (JOVELLI, 2008).

Capez (2016, p.289) mostra que a lei 12.760/2012 foi “a qual passou a tipificar como crime a condução de veículo automotor por agente com capacidade psicomotora alterada em razão do álcool ou outra substância psicoativa geradora de dependência”, não havendo a necessidade de demonstrar a alcoolemia do motorista, desde que sejam evidenciados externamente sinais que mostrem a diminuição da capacidade psicomotora.

A resolução nº 432 de 23 de janeiro de 2013, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), foi uma importante ferramenta implantada para reforçar e coibir o uso de bebidas alcóolicas e outras substâncias psicoativas que alteram o comportamento do condutor do veículo. Esta resolução revogou a resolução nº 206, uma vez que colocou mais uma forma de ser constatada a embriaguez além dos exames de sangue, clínicos e do etilômetro: possibilitou ser verificada a alteração da capacidade psicomotora do condutor pelo próprio agente público fiscalizador, sendo comprovado por todos os meios de prova em direito (CONTRAN, 2013).

Outra lei de importante alteração foi a 12.971 de 9 de maio de 2014, que estabeleceu medidas mais severas para as infrações de ‘racha’, direção perigosa e ultrapassagem em locais proibidos. Um ponto que ficou bastante divergente nesta alteração foi a diferença na sanção da pena para o homicídio culposo decorrente de competição automotiva não autorizada, estipulada de 2 a 4 anos de reclusão (art. 302, § 2º), que anteriormente a pena era de detenção, e o homicídio culposo por causa do ‘racha’, que estabeleceu pena de 5 a 10 anos de reclusão (art. 308, §2º).

A lei 13.281 de 5 de maio de 2016, alterou diversos pontos dentro CTB, desde de competências administrativas, passando por procedimentos administrativos, infrações administrativas, até a forma de aplicação das penas restritivas de direitos impostas aos condutores após o cometimento de algum dos crimes previstos na lei de trânsito, que conseguiram a substituição da pena privativa de direitos.

Um importante advento desta lei foi a criação do art. 165-A no Código de Trânsito, que passou a permitir a notificação pelo agente de trânsito mesmo com a recusa do condutor do veículo em fazer os testes para constatar a alcoolemia. Conforme demonstra Hippler (2017), este tipo de infração administrativa gerava polêmica anteriormente por causa grande discussão acerca da ilegalidade de multas expedidas sem a devida comprovação do estado ébrio do motorista e da possibilidade da aplicação do princípio penal da não autoincriminação, ou *nemo tenetur se ipsum prodere*, em que ninguém é obrigado a fazer a prova contra si mesmo.

Para Nogueira (2018, p.51), as penas substitutivas são excelentes meios de correção por promoverem a sociedade prestação de serviços. Entretanto, esses condutores responsabilizados por crimes de trânsito são pessoas que podem não ter qualquer contato com o ambiente médico-hospitalar e que, às vezes, até mesmo por sua condição pessoal (motivos de saúde física, mental, dependência do uso de drogas, alcoolismo, dentre outros), não terão como cumprir a medida. Assim, o autor argumenta:

Para que o acusado seja engajado numa das atividades previstas, primeiro é necessário que lhe seja destinada tarefa compatível com sua formação, condição física e intelectual. Segundo, seja ele orientado e supervisionado todo o tempo. Terceiro, que ele, assistido de advogado, aceite prestar serviços nas atividades previstas e declare, ainda, que tem plena ciência delas. (NOGUEIRA, 2018, p.51)

Por fim, a última alteração de grande relevância foi a lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017, que alterou os crimes de homicídio culposo, lesão corporal culposa e o crime de ‘racha’, além de estabelecer no art. 291 que o juiz deve observar os requisitos legais do art. 59 do Código Penal para definir a devida pena a ser aplicada aos autores de crimes de trânsito. O crime do art. 308 do CTB teve importante modificação, uma vez que basta que apenas um veículo fazendo apresentação expondo à risco a integridade de pessoas que possam estar trafegando pelo local para a sua devida configuração no tipo penal de trânsito. O homicídio culposo e a lesão corporal culposa tiveram acrescentados em cada artigo definidor destes tipos de crime um parágrafo destinado a um tipo culposo com qualificadora pelo condutor estar em estado de embriaguez, com penas mais severas (de 5 a 8 anos de reclusão para o homicídio culposo e de 2 a 5 anos para a lesão corporal culposa). Estas qualificadoras, em tese, acabariam com a discussão de dolo eventual ou de culpa consciente nos crimes anteriormente citados, que até a presente data estão em discussões entre os estudiosos e doutrinadores da área, bem como nas jurisprudências que demonstram diferentes pontos de vista dos magistrados em suas decisões, que acabariam por gerar uma maior segurança jurídica (NOGUEIRA, 2018).

2.2 Análise estatística e social dos acidentes no Brasil

O Brasil possui diversas estatísticas que o colocam como um dos trânsitos mais violentos do mundo.

De acordo com Nogueira (2018, p.20), em uma notícia publicada no site do jornal Folha de São Paulo, o país possui um índice de 23,4 mortos a cada 100.000 habitantes, perdendo apenas para Belize, República Dominicana e Venezuela dentro do continente americano. Dados extraídos do artigo do jurista estudioso da área, Luiz Flávio Gomes (2013), demonstram que o país possui um número absoluto de 42.844 mortes anuais em decorrência de acidentes, referentes ao ano de 2010, o que coloca o Brasil em 4º lugar no mundo em total de mortes, ficando apenas atrás de China, Índia e Nigéria.

A Polícia Rodoviária Federal publicou um balanço estatístico demonstrando que no ano de 2017 a frota de veículos nacional aumentou em quase três milhões de veículos em

comparação com o ano de 2016, porém demonstrou uma redução na quantidade de acidentes automobilísticos em comparação entre os mesmos anos: cerca de 7,5% dentro das rodovias federais. Em números absolutos, foram 89.318 acidentes, com 6.244 mortes e 83.978 feridos somente no ano de 2017 nas rodovias federais. Pelos índices estatísticos apresentados, a terceira principal causa responsável pelo número de acidentes foi a ingestão de álcool, com 6.441 casos registrados, perdendo apenas para a falta de atenção a condução, com 34.406, e para o excesso de velocidade, com 10.420. Além disso, foram realizados 2.182.842 testes de alcoolemia pelo mesmo órgão estatal em que foram autuados 19.085 que estavam dirigindo sob influência do álcool e 5.994 foram presos, por apresentarem índice de álcool no sangue superior àquele necessário para a configuração do crime de trânsito de embriaguez (POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2018).

Além disso, dados do Ministério da Saúde demonstram que do ano 2015 para o ano de 2016, houve um aumento de 14% nas internações em decorrência de acidentes de trânsito. Foram um total de 180.443 atendimentos de urgência e emergência que geraram gastos de 253,2 milhões de reais para os cofres públicos, apenas no ano de 2016. Conforme cita Nogueira em seu livro *Crimes do Código de Trânsito* (2018, p.28), “esse valor não inclui os custos com reabilitação, medicação e o impacto em outras áreas da saúde”, o que nos permite compreender que tais gastos são apenas uma parcela de todas as despesas advindas com os sinistros que causam lesões corporais com sequelas graves, gerando um impacto gigantesco no sistema de seguridade social, uma vez que a maioria dos acidentados está numa faixa etária produtiva para o mercado de trabalho.

Uma pesquisa realizada por meio de consulta via sistema telefônico pelo mesmo Ministério da Saúde no ano de 2016, estima que cerca de 7,3% da população das capitais brasileiras dirigem alcoolizadas, conforme dados das declarações recebidas nesta pesquisa. O órgão estatal promove ações de prevenção junto com os estados e municípios campanha de conscientização, desde o ano de 2010, em que informa aos cidadãos a importância do cumprimento das normas previstas na lei nº 9.503/1997 para evitar acidentes e as possíveis lesões e mortes dele decorrentes, tudo isso, feito em pontos estratégicos nas cidades.

No dia 19 de janeiro de 2018 foi publicada a lei 13.614 que instituiu o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), inserindo no Código de Trânsito Brasileiro no artigo 326-A. A meta determina que em 10 anos haja uma redução de, no mínimo, à metade do número de mortes e lesões por acidente de trânsito através de metas anuais graduais a serem complementadas pelos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. Isso está em consonância com o que foi publicado pela Organização Mundial da Saúde em 2011, sendo

a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, determinando que todos os países signatários de seu acordo promovessem formas para o alcance desses resultados, como a criação de legislações mais rígidas, políticas públicas voltadas para a educação no trânsito, propagandas para reconhecimento da população sobre o grave impacto que essas vítimas trazem para toda a sociedade, dentre outros. Entretanto, cabe ressaltar que o próprio CTB já tinha dispositivos expressos na lei que sequer foram implementados na prática, na vida social dos brasileiros, como o art. 76:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito. (BRASIL, 1997)

Com isso, percebe-se que o Estado não cumpre com as determinações propostas por si mesmo expressas dentro da lei, medidas essas que poderiam ser muito mais significativas, gerando maior segurança para a prevenção de acidentes do que a criação anual de normas coercitivas para atendimento aos pedidos sociais e midiáticos referentes às tragédias do cotidiano. Dessa forma, é interessante destacar a citação de Rivero (apud Paes, 2012, p.7) que “uma vez fixada a lei, a única tarefa que incumbe às autoridades públicas é a de assegurar a sua tradução na realidade: tal é o papel do Executivo”, sendo este o principal fator que não se observa ser implementado para a legislação de trânsito, a real aplicação da norma.

3 DOLO E CULPA NOS CRIMES DE TRÂNSITO

Os crimes de lesão corporal e de homicídio são devidamente tipificados no Código de Trânsito como culposos em sua descrição, conforme os art. 302 e 303 do Código de Trânsito Brasileiro (lei nº 9.503/97), que possuem penas estipuladas entre um tempo mínimo e máximo para o cumprimento daquele que for julgado como culpado.

Entretanto, diversas decisões judiciais nos últimos anos vêm impondo penas mais severas a tais crimes por fazerem uma associação de circunstâncias que levaram ao ocasionar o delito como o homicídio mais o uso de bebida alcoólica, ou o homicídio mais o excesso de velocidade, ou o homicídio mais o não atendimento a vítima pelo condutor do veículo, dentre outros. Tais situações são definidas como crimes de homicídio com dolo eventual, aquele que o autor não queria o resultado, mas assume o risco de produzi-lo. Porém, existem outros magistrados que acerca de acidentes de trânsito que envolvam as mesmas circunstâncias no resultado homicídio, entendem que o motorista agiu com culpa consciente, aquela que o indivíduo não queria o resultado, mesmo ciente de sua possível probabilidade (GRECO, 2017).

Para entender o que vem a ser o dolo eventual e a culpa consciente, é necessário analisar o que vem a ser as teorias da ação, os conceitos do dolo e da culpa, com uma análise dos artigos do Código Penal Brasileiro e através de livros de doutrinadores conceituados no Direito Penal, para avaliar a aplicação de tais elementos subjetivos do crime, de forma que haja uma segurança jurídica na análise da interpretação dos institutos.

Cabe ainda fazer uma interpretação do novo instituto inserido pela lei 13.546/17, a culpa temerária. Esta forma de analisar o crime culposo ainda não existia dentro do Direito Penal Brasileiro. A culpa gravíssima foi inserida para atender ao apelo social para o agravamento da sanção de crimes que deixam graves celeumas na sociedade, seja pela gravidade das cenas ou pelo grande de número de mortes, que são cotidianamente mostradas nos mais variados meios de comunicação (NOGUEIRA, 2018).

3.1 Teorias da ação

Greco (2017) descreve os conceitos de ação com base nas teorias causal, final e social.

Para Greco (2017), na teoria causal houveram dois momentos para o desenvolvimento da concepção. O primeiro, denominado *teoria clássica*, dizia ser a ação “o movimento humano voluntário produtor de uma modificação no mundo exterior”, sendo necessário o ato de vontade para ter o injusto, por consequente o crime (*cogitationis poenam nemo patitur*). O segundo

momento, chamado de *teoria neoclássica*, surge em virtude de críticas recebidas pela tese anterior em atribuir a ação um fato estritamente natural, não determinando as hipóteses de omissão, fato este englobado por esta nova teoria causal. Nucci (2016) explica que nessa visão causalista dolo e culpa estão situados na culpabilidade, o que torna impossível a compreensão do crime pelo conceito bipartido (fato típico e antijurídico).

Para a teoria finalista, Greco (2017, p.280) define que “o homem, quando atua, seja fazendo ou deixando de fazer alguma coisa a que estava obrigado, dirige a sua conduta sempre à determinada finalidade que pode ser ilícita [...] ou lícita”. Entende-se que a conduta ilícita como aquela que visa a atingir um crime, logo, caracterizando o dolo, e a lícita a que não visava a um delito, mas que por imprudência, negligência ou imperícia atinge um resultado previsto como infração penal. Nucci (2017, p.77) elucida ainda que o finalismo “deslocou o dolo e a culpa da culpabilidade para o fato típico”, o que fez separar da necessidade da consciência da ilicitude, que permaneceu como critério da culpabilidade.

A teoria social analisa a conduta humana pautada na relevância social e jurídica, levando em conta aspectos pessoais, finalistas, causais e normativos dentro de determinada realidade social (GRECO, 2017).

3.2 Dolo

O dolo é assim descrito no art. 18 do Decreto-Lei 2.848 (Código Penal) como o crime “quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco”.

Para Nucci (2016), para a configuração deste elemento subjetivo do crime basta que o agente pratique a ação consciente em conformidade com o descrito para a conduta típica, denominada de dolo natural dentro da visão finalista (NUCCI, 2016).

Para Oliveira (2016, p. 205), “dolo, em sentido técnico penal, é a vontade de uma ação orientada à realização de um delito, ou seja, é o elemento subjetivo que concretiza os elementos do tipo”, não sendo necessária a inclusão do conhecimento da antijuridicidade pelo agente, uma vez que é utilizada a teoria finalista. O autor menciona que dois elementos de uma ação típica formam o dolo: o intelectual e o volitivo.

O elemento intelectual é a ação do sujeito que se enquadra dentro da ação típica, sendo o sujeito consciente dos elementos caracterizadores do delito. Como exemplo, é citado:

[...] o tipo subjetivo do homicídio doloso requer o conhecimento (e como depois se verá, a vontade) de que se realizem os elementos objetivos do tipo homicídio: que se mata alguém, que a ação realizada é adequada para produzir a morte de outra pessoa, que a vítima é uma pessoa e não um animal. (OLIVEIRA, 2016, p.206).

O elemento volitivo consubstancia-se na vontade, que não necessariamente precisa ser específica para a consumação do delito, podendo estar configurada apenas na intenção.

Fukassawa (2015, p.141) configura com mais expressões que exprimem a vontade e o saber do agente para a configuração do dolo, e que a ausência desse conhecimento gera a exclusão desta modalidade:

Em primeiro lugar, para se falar em dolo, o sujeito ativo deve saber o que faz e conhecer os elementos objetivos que caracterizam sua ação como ação típica. Deve saber que mata uma pessoa, no homicídio; que furta coisa alheia móvel, no crime de furto; que falsifica documento, no crime de falsificação de documento; que omite socorro necessário à pessoa que se encontra em perigo, no crime de omissão de socorro etc. Se ausente esse conhecimento, [...]ocorrerá o fenômeno denominado erro de tipo pela exclusão do dolo.

3.3 Teorias do dolo

Oliveira (2016) e Greco (2017) apresentam em seus livros teorias sobre a descrição do dolo, sendo que ambos falam das teorias do consentimento, do assentimento e do conhecimento, sendo que esta subdivide-se em teoria da representação e da probabilidade.

A teoria do consentimento, ou da aprovação, ou da vontade, demonstra que para o indivíduo que pratica o crime não basta a previsibilidade do resultado. Este agente precisaria estar seguro que os meios produziram o fim e atuaria desta forma, aprovando o ocorrido, atingindo o objetivo desejado (OLIVEIRA, 2016). Para Greco (2017), essa teoria é determinada pela mera vontade consciente do agente em realizar a conduta incriminadora.

A teoria do assentimento, também conhecida como teoria da indiferença, é a que o autor pratica a ação ciente das possibilidades da ocorrência de determinado resultado que possa se enquadrar em crime, assumindo sem qualquer preocupação o acontecido. Isso soluciona o impasse do dolo eventual e a culpa consciente, uma vez que nesta o autor não queria ou tinha esperanças de que o fato típico acontecesse (OLIVEIRA, 2016). Greco (2017, p.319) afirma que nesta tese “o agente não quer o resultado diretamente, mas o entende como possível e aceita”.

A teoria da representação parte do elemento cognitivo, no qual o indivíduo analisa a previsibilidade do resultado e prossegue com a ação, muitas vezes por acreditar que tal fim não aconteceria (OLIVEIRA, 2016). Greco (2017, p.319) define da mesma forma, complementando

ainda que “para a teoria da representação, não há distinção entre dolo eventual e culpa consciente, pois a antevisão do resultado leva à responsabilização do agente a título de dolo”.

A teoria da probabilidade consiste numa análise estatística das chances de uma conduta gerar o resultado previsto como infração penal. Por esta corrente, se a ação tiver grande índice para o acontecimento do resultado atingido, esta será analisada como dolo eventual, e caso o ato tenha poucas possibilidades de gerar a produção do tipo penal, este será visto como culpa consciente (GRECO, 2017). Já Oliveira, afirma que as diferenças dessas teorias do conhecimento, está no fato de que a da representação o diagnóstico feito pelo autor do crime sobre as chances de acontecer o delito, possui um índice bem mais elevado que o da anterior. Essa teoria possui entraves por coincidir com a culpa consciente, devido a mera análise do elemento cognitivo do dolo (OLIVEIRA, 2016).

Greco (2017) ainda explica que o Código Penal Brasileiro é embasado nas teorias da vontade, já que o agente deve agir com a intenção real de consumir o resultado criminoso, e na teoria do assentimento, porque mesmo não querendo o fim previsto como fato típico, assume o risco de produzi-lo, conforme extraído do art. 18, I.

3.4 Espécies de dolo

O dolo é definido em duas formas distintas mais abrangentes no Direito Penal, sendo o dolo direto e o dolo indireto ou eventual. Dessa forma, cabe analisar as diferentes definições dentro do crime doloso com base no entendimento majoritário das doutrinas, assim como as teorias do dolo.

Existem outras classificações sobre os tipos de dolo, como, por exemplo, o dolo cumulativo, o antecedente, o subsequente, o genérico, o específico, o alternativo, o preterdolo entre outros, que não serão abordados nessa monografia, que busca pormenorizar a diferença entre dolo direto e dolo eventual, e deste na discussão jurídica com a culpa consciente, além da culpa temerária para os delitos de trânsito.

3.4.1 Dolo direto

O dolo direto está tipificado no art. 18 do Código Penal em que “o agente quer o resultado descrito em lei, ainda que não tenha consciência de que sua vontade se encontra tipificada em lei” (OLIVEIRA, 2016, p.207).

Oliveira (2016) descreve o que seria o dolo direto de primeiro grau e o dolo direto de segundo grau. O de primeiro grau é aquele em que o autor tinha a vontade de buscar aquele resultado, independentemente da possibilidade, importando apenas o desejo. O de segundo grau é o que o agente para obter determinado resultado pratica a conduta, mesmo que para isso seja necessário a realização de outro fato típico para se assegurar da ocorrência. Como exemplo, o autor cita um caso do livro de Johannes Wessels, em que o proprietário provoca um incêndio intencional em um celeiro de sua propriedade para obtenção do prêmio do seguro (dolo direto de primeiro grau), consciente de que ali havia uma pessoa dormindo naquelas dependências, a qual morre carbonizada em meio as chamas (dolo direto de segundo grau).

3.4.2 Dolo eventual

O dolo eventual é definido por Oliveira (2016) como o que está descrito na parte final do art. 18, I, ou seja, quando o sujeito antevê a possibilidade de ocorrer o resultado em virtude de seus atos e prossegue com a conduta, não se importando com o resultado.

Bittencourt (2016) define que o dolo direto é demonstrado na vontade do agente querendo buscar o resultado previsto como crime, consciente das penalidades que podem ser atribuídas. O dolo eventual é uma espécie do dolo indireto, uma vez que a pessoa não pensa que seus atos podem gerar algum delito, mesmo ciente da possibilidade, prossegue com a ação, pouco se importando com o resultado.

Greco (2017, p.322) citando Muñoz Conde, “o sujeito não quer o resultado, mas conta com ele, admite sua produção, assume o risco etc”.

Para Cunha (2016, p. 195), no dolo eventual “o agente prevê uma pluralidade de resultados, dirigindo sua conduta para realizar um determinado evento, mas assumindo o risco de provocar outro (ex: quero ferir, mas aceito matar)”. O autor ainda demonstra uma formula desenvolvida por Reinhart Frank para a constatação prática do dolo eventual, sintetizada em uma frase: “seja como for, dê no que der, em qualquer caso não deixo de agir”.

Callegari (2011, não paginado) utiliza uma citação de Díaz Palos que afirma ser o dolo eventual “dolo antes que eventual”, para explicitar que o elemento volitivo, o ‘querer’, como o ponto chave para a definição, no caso do crime praticado na modalidade dolosa.

Conforme Nucci (2017) atualmente existem campanhas que demonstram a ameaça provocada pela direção perigosa e manifestamente ousada, que são formas de esclarecimento aos motoristas da proibição dessas condutas, como o ‘racha’, a direção em alta velocidade e sob

embriaguez, o que bastaria para que o caso fosse analisado como crime doloso, devido a indiferença demonstrada com a incolumidade pública.

André Luis Callegari (*apud* MENDES, 2011) analisa que esse posicionamento dos tribunais e do Ministério Público em oferecer denúncia contra o agente que provoque um homicídio ou lesões no trânsito por este ter estado embriagado no momento do acidente, ou com excesso de velocidade em seu veículo ou participando de racha, por causa do número de vítimas ou da gravidade das lesões destas, colocando tal fato na modalidade dolosa, fere conceitos elementares da teoria do delito. Isso porque o Código Penal Brasileiro adota as teorias da vontade e do consentimento para a análise das condutas que levaram ao crime, e não a teoria da probabilidade, que é compreendida nestas relações entre as condutas e os fatores que tem feito o judiciário a determinar o fato como proveniente de dolo eventual, o que levaria a uma responsabilidade objetiva dos autores do delito. Assim o autor expõe abaixo:

Não nos parece que o autor do delito de trânsito, mesmo embriagado, conte com o risco de matar ou ferir pessoas, pois caso aceitasse tal produção, evidente que estaríamos diante do dolo eventual. Tampouco haveria indiferença pelo autor em relação ao bem jurídico tutelado. Embora Welzel coloque a dificuldade de estabelecermos o “querer” do agente no caso concreto, posto que se trate de fenômeno anímico, parece que tão somente nos casos que restasse claramente evidenciado esse “querer” que poderíamos falar em dolo eventual. E esse “querer” deve ser buscado no fim último do agente, ou seja, quando houve a causação do resultado é que se deve perquirir qual era o seu “querer”, visto que, não havendo por parte do agente sequer a representação positiva do resultado, não se configura o dolo, restando, assim, a culpa. (CALLEGARI *apud* MENDES, 2011, não paginado)

Para Oliveira (2016), o dolo eventual não coaduna com a teoria da probabilidade, uma vez que basta a mera representação aliada a conduta indiferente do agente diante das consequências de suas ações.

Greco (2017, p.322) utiliza as conclusões de Bustos Ramírez e Hormazábal Malarée para demonstrar a dificuldade prática de detectar o dolo eventual, que analisam não passar de uma “culpa com representação, punida mais severamente”.

Interessante análise é feita por Fukassawa (2015, p.154) ao afirmar que “o motorista embriagado não pode conhecer o resultado que o seu comportamento vá produzi-lo, pois que fica fora do raio de seu conhecimento no momento de atuar”. Tal afirmação consiste na impossibilidade de o agente delimitar o resultado de sua ação, no momento do fato. O autor ainda acrescenta que nos crimes de trânsito o motorista, embriagado ou participando de ‘racha’, expõe a si mesmo ao perigo de se ferir ou morrer, um critério a ser considerado na imprudência de trânsito divergente do crime doloso.

Percebe-se que os autores são unânimes em afirmar que no dolo eventual o indivíduo deve assumir o risco do resultado provocado por sua conduta. Observa-se também, que a delimitação desta modalidade e a culpa consciente é tênue, cabendo ao magistrado interpretar o caso concreto da forma mais conveniente.

3.5 Culpa

O art. 18, II, do Código Penal define que o crime é culposos quando o resultado se deu por condutas negligentes, imprudentes ou por imperícia por parte do autor. No parágrafo único deste mesmo artigo, a previsão da modalidade culposa tem que estar prevista em lei como crime, caso contrário somente o fato doloso pode ser considerado como delito, com exceção aos casos previstos em lei.

Fukassawa (2015, p.118) elenca os elementos a serem observados para a caracterização do tipo culposos: “1) conduta voluntária; 2) violação do dever objetivo de cuidado; 3) previsibilidade objetiva; 4) o resultado lesivo involuntário; 5) tipicidade”.

A diferenciação do primeiro aspecto entre o dolo e a culpa é que nesta a conduta busca um fim lícito, mas os meios e as formas de seu uso foram utilizados de forma errônea, enquanto naquele o fim buscado pela ação é o fato ilícito (GRECO, 2017). Fukassawa (2015, p.118) complementa ainda que “a ilicitude do fato culposos reside não propriamente no resultado lesivo, mas no desvalor da ação praticada”.

A inobservância a um dever jurídico de cuidado leva em consideração se o agente fez do modo correto, com os devidos cuidados, o que se propôs, afastando a possibilidade da culpa desse jeito. Caso contrário, não tendo este zelo na ação e ainda provocando lesão a bem jurídico tutelado penalmente, existe a culpa, sendo o autor devidamente responsabilizado. Nesta análise já é constatada a necessidade de haver o nexo causal entre o dever de cuidado e o resultado lesivo consequente (GRECO, 2017, p.331).

Para o aspecto da previsibilidade existem duas vertentes possíveis: a objetiva e a subjetiva. A previsibilidade objetiva consiste na análise de como um homem médio agiria na mesma situação em que decorreu o fato delituoso, se este era previsível e haveria maiores chances de evitar o resultado. Já a previsibilidade subjetiva não analisa através da observação do padrão médio, e sim através de circunstâncias particulares ao agente, devido suas limitações e experiências acerca da previsibilidade do caso concreto (GRECO, 2017).

O resultado deve ser algo que o autor não buscava, em qualquer hipótese, sequer assumido como possível e pretendido. Se o fim de sua ação fosse algo como aceito pelo

indivíduo, não há que se falar em culpa, uma vez que está configurado a conduta dolosa (GRECO, 2017).

A tipicidade refere-se a devida previsão legal para a modalidade culposa no crime analisado. Conforme previsão do art. 18, parágrafo único, do Código Penal, a modalidade culposa para o crime constitui-se de forma excepcional no nosso ordenamento jurídico vigente. É o caso dos crimes de homicídio e lesão corporal culposa previstos no arts. 302 e 303 do Código de Trânsito Brasileiro (FUKASSAWA, 2015).

As modalidades de condutas culposas estão descritas no próprio art. 18, II, da lei nº 2.848/1941, que são a negligência, a imprudência e a imperícia.

A imprudência “é o ato perigoso praticado sem os devidos cuidados” (GRECO, 2017, p.336). A negligência é a “ausência de precaução ou indiferença em relação ao ato realizado” (OLIVEIRA, 2016, p.212). A imperícia “é a falta de aptidão técnica, momentânea ou não, para desempenho de atividade profissional, arte ou ofício” (GRECO, 2017, p.212).

O crime culposos é visto como uma modalidade de tipo em aberto, uma vez que não existe previsão legal sobre todas as formas de condutas que levam a tal caracterização, o que deve ser complementado com análises jurisprudenciais e doutrinárias (GRECO, 2017).

A diferença entre culpa consciente e inconsciente é analisada pelo aspecto da previsibilidade. Sendo assim, a consciência da culpa vem do resultado ter sido previsível pelo indivíduo, mas que não queria que isso tivesse acontecido. Já a inconsciência da culpa está no fato de não haver qualquer previsibilidade (GRECO, 2017).

3.5.1 Culpa consciente e culpa inconsciente

Uma definição que exprime corretamente o que vem a diferenciar os tipos de culpa está prevista no Decreto-Lei nº 1.001/1969 (Código Penal Militar), em seu art. 33, II, conceituando que a culpa consciente quando o agente “não prevê o resultado que podia prever”, e a culpa inconsciente a que o indivíduo esteja prevendo o fim, “supõe levemente que não se realizaria ou que poderia evitá-lo” (FUKASSAWA, 2015, p.127).

A questão fundamental na diferenciação da inconsciência para a consciência da culpa está fundamentalmente atrelada a previsibilidade da ação. Se a conduta não tinha previsão por parte da pessoa, esta será decorrente de negligência, imprudência ou imperícia, o que configura a culpa inconsciente. Já a culpa consciente está configurada na previsibilidade da ação, quando o indivíduo tinha como possível o resultado, mas que não queria e nem assume de forma alguma isto como pretendido (FUKASSAWA, 2015).

A figura da culpa consciente é complexa de ser analisada ao se comparar com o dolo eventual, uma vez que ambos têm a representação do resultado, porém o que difere é a questão subjetiva do agente em assumir ou não aquela conduta lesiva, o que vem causando controvérsias doutrinárias e jurisprudenciais acerca do tema. Esse mínimo aspecto pode interferir de forma direta na sanção a ser atribuída ao crime, que pode ser analisado da forma culposa, seja no Código Penal, seja no Código de Trânsito Brasileiro para os delitos decorrentes de acidentes automobilísticos, ou ser apurado pelo dolo, sendo a única previsão a do Código Penal e do Código de Processo Penal, que será, nos casos de homicídio, a condenação feita pelo Tribunal de Júri.

3.6 Jurisprudências sobre os crimes de homicídio e lesão corporal decorrentes de acidentes de trânsito

Diante das controvérsias de posicionamento jurídicos e doutrinários acerca dos acidentes de trânsito que venham a resultar em homicídios e lesões corporais, faz-se necessário uma apresentação de julgados que venham a demonstrar os posicionamentos antagônicos dos magistrados e tribunais ao longo desses últimos anos acerca do tema.

3.6.1 Jurisprudências que verificam dolo eventual em casos de embriaguez

Existe uma corrente jurídica que vinha julgando casos como homicídios com dolo eventual. Extraí-se do livro de Greco (2017, p.339) alguns julgados que, conforme entendimento dos magistrados, a embriaguez associada a excessiva velocidade, além da quantidade e gravidade das lesões ou mortes provocadas nas vítimas, foi determinante para esta devida configuração da modalidade do delito. Dessa forma julgou o STJ em 2015:

O Superior Tribunal de Justiça tem decidido que o dolo eventual não é extraído da ‘mente do agente’, mas das circunstâncias do fato, de modo que a ocorrência das duas mortes e da lesão corporal, ou seja, a ofensa à integridade física de três vítimas, faz parte do resultado assumido pelo agente, que, sob a influência de álcool e em alta velocidade, trafegou na contramão de direção. No caso, tais elementos foram bem delineados na denúncia, demonstrando-se a antevisão do acusado a respeito do resultado assumido, sendo capaz, portanto, de justificar a imputação. (STJ, HC 301.295/SP, Rel. Min. Sebastião Reis Junior, 6a T., DJe 13/05/2015).

Também compreendeu desta forma o TJSP no *habeas corpus* abaixo:

O dolo eventual, abrigado na segunda parte do art. 18, inciso I, do Código Penal, caracterizado na conduta do agente que assente no resultado representado, tem sido, atualmente, reconhecido com grande frequência nos delitos de trânsito, como resultado das inúmeras campanhas realizadas, demonstrando o risco da direção perigosa e a necessidade de punir o motorista que revela seu desapego à incolumidade alheia” (STJ, HC 296.621/DF, Rel. Min. Walter de Almeida Guilherme, Desembargador convocado do TJ-SP, 5a T., DJe 11/11/2014).

Para o dolo eventual o agente pouco importa com o resultado, assumindo-o como previsto. Na culpa consciente o indivíduo não assume o resultado, porque isto lhe importa (GRECO, 2017).

Essa formula não poderia prosseguir, uma vez que configuraria uma afronta a teoria do dolo que rege o Código Penal, que está pautada nas teorias do assentimento e consentimento, e não na teoria da probabilidade, esta que aceita índices percentuais sobre as chances de um indivíduo ter sua ação avaliada como dolosa ou culposa (CALLEGARI *apud* MENDES, 2011).

Existem fortes posicionamentos críticos acerca desse posicionamento do judiciário de associar o homicídio decorrente de acidente de trânsito com as causas anteriormente explicitadas. Para CALLEGARI (*apud* MENDES, 2011), essa associação do crime com causas gravíssimas não pode fazer com que tais fatos venham a ser julgados como homicídio doloso. Deve-se observar que o homicídio doloso, mesmo que seja por dolo eventual, deve ser julgado pelo Tribunal de Júri, e suas penas serão aquelas previstas no Código Penal, no art. 121, que podem variar de 6 a 20 anos de reclusão, o que pode ensejar um grave prejuízo a vida do réu, que não tenha outros registros de crimes em sua vida. Dessa forma, a lei 13.546/17, mesmo com uma pena mínima altíssima para um crime culposos, vem a amenizar essa situação a alguns casos.

3.6.2 Jurisprudências que avaliam ser homicídio culposos em caso de embriaguez

Nestes casos abaixo, estarão sentenças que vislumbram a embriaguez não gerar a presunção de dolo eventual, logo, devendo ser analisadas como crimes culposos. Para o STF (HC-107.801/SP):

Assim também compreende o STJ (HC-58826):

PENAL. PROCESSUAL PENAL. *HABEAS CORPUS*. 1. HOMICÍDIO. CRIME DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ. DOLO EVENTUAL. AFERIÇÃO AUTOMÁTICA. IMPOSSIBILIDADE. 2. ORDEM CONCEDIDA. 1. Em delitos de trânsito, não é possível a conclusão automática de ocorrência de dolo eventual apenas com base em embriaguez do agente. Sendo os crimes de trânsito em regra culposos, impõe-se a indicação de elementos concretos dos autos que indiquem o oposto, demonstrando que o agente tenha assumido o risco do advento do dano, em

flagrante indiferença ao bem jurídico tutelado. 2. Ordem concedida para, reformando o acórdão impugnado, manter a decisão do magistrado de origem, que desclassificou o delito para homicídio culposo e determinou a remessa dos autos para o juízo comum.

O TJCE coaduna com a mesma caracterização para o crime (apelação criminal 51310200580601761):

Configura-se crime de homicídio culposo quando o agente, ao dirigir veículo embriagado, provoca acidente causando lesão corporal em uma vítima e morte em outra. No caso, o apelante, ao dirigir veículo, violando o dever objetivo de cuidado, ao deixar de prestar atenção e guardar distância segura do veículo à sua frente, embriagado, agindo com imprudência, colidiu com a parte traseira de uma motocicleta, lesionando o seu condutor, causando, ainda, a morte do garupeiro, por traumatismo craniano” (Apelação Criminal 51310200580601761, Rel. Des. Francisca Adelineide Viana, j. 16.2.2012)

E o TJSP decidiu nesta mesma linha (Recuso em sentido estrito):

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. Triplo homicídio simples, dois deles na forma tentada, no trânsito. Embriaguez ao volante. Materialidade devidamente comprovada. Dolo indireto eventual. Pleito de desclassificação. Recorrente que havia ingerido bebida alcoólica e colidiu seu veículo contra outro que trafegava em sentido contrário da rodovia, resultando numa morte e duas tentativas. Assunção do risco de causar o infortúnio não implica, compulsoriamente na aceitação da produção do resultado. O dolo eventual demanda um e outro, ao passo que a culpa consciente se caracteriza pela previsão objetiva do resultado e na certeza que não se verificará. Elementos indiciários insuficientes de que o condutor do veículo automotor tinha assumido o risco anuindo em produzir o resultado morte. Desclassificação. Recurso Provido, com Determinação. (Relator(a): Camargo Aranha Filho; Comarca: Monte Alto; Órgão Julgador: 15ª Câmara de Direito Criminal; Data do julgamento: 01/12/2016; Data do registro: 05/12/2016).

Greco (2017) observa que o Código Penal adotou como teorias a do consentimento e a do assentimento para caracterização do dolo. Além disso, o mesmo autor exprime que uma formula matemática para impor o dolo eventual para os crimes de trânsito em haja homicídio, associado a embriaguez e a velocidade excessiva do veículo, não pode ser algo absoluto em nosso sistema jurídico. Os julgados analisados acima vão de encontro aos dizeres ditos por este doutrinador.

3.7 Culpa Temerária

A culpa temerária ou culpa gravíssima é um instituto novo na legislação penal brasileira inserido pela Lei nº 13.546/2017.

Greco (2017) ao analisar a vigência da lei nº 12.971/2014, que provocou alterações no crime de ‘racha’, impondo sanções mais graves, e o acréscimo do §2º no art. 302 do CTB,

demonstra a dificuldade que o legislador demonstrou ao tipificar um crime de forma severa, para atendimento aos apelos sociais e da mídia. No art, 302, §2º, do Código de Trânsito, a alteração basicamente consistiu numa alteração da sanção de detenção para reclusão, mantendo a mesma quantidade de pena, o que praticamente não gera nenhuma modificação na prática. O que era necessário era criar uma modalidade qualificada para o homicídio culposo, que só veio a ser estruturada na vigente lei 13.546/2017.

Como analisa Selma Pereira de Santana (2005, p. 69) a ‘sociedade de risco’, através da mecanização de diversas atividades e do aumento significativo do número de fontes de perigo, propiciou a instrumentalização deste tipo de culpa. A mesma autora assim conceitua:

O nosso posicionamento sobre eles resume-se na conclusão de que a culpa temerária constitui um grau essencialmente aumentado ou expandido de culpa. O conceito implica uma especial intensificação da culpa, não só em nível de culpabilidade, mas também em nível do tipo do ilícito. No primeiro nível, torna-se indispensável a prova autônoma de que o agente, não omitindo a conduta, revelou uma atitude particularmente censurável de leviandade ou de descuido perante o comando jurídico-penal. No último nível, é imprescindível que se esteja perante uma ação particularmente perigosa e de um resultado de verificação altamente provável, á luz da conduta adotada. (SANTANA, 2005, p.93).

Santana (2005, p.116) observa que esta conceituação do crime culposo no Código Penal Brasileiro é “uma definição insatisfatória” que gera um “entendimento irreal, lacunoso e inproveitável”, “desconectado da vida prática”, por não fazer qualquer alusão aos graus de culpa já existentes em diversos códigos de países europeus, fato este importante para a compreensão da culpa temerária. Numa análise dogmática a diversos autores do Direito Penal (Mirabete, Capez, Jesus, Tavares, Hungria, Bruno, Fragoso e Costa), Santana percebe haver pouco debate acerca do tema, que é percebido como fato que não precisa ser analisado, como diz Damásio E. Jesus, e os demais até citam haver uma determinação de diferentes níveis, mas pouco aprofundam no tema.

Fukassawa (2015) argumenta que embora não exista a possibilidade de graduar o dolo, na culpa isto é possível, uma vez que por ser um desastre decorrido do dever de cuidado necessário para determinada ação, a temeridade exigida para determinada conduta poderá ser maior ou menor, conforme o caso concreto. O autor propõe que a culpa pode ser estipulada pelo grau em levíssima, leve ou grave. No caso a ‘negligência máxima ou excessiva’, a que seria a mesma que a culpa temerária, consiste no agir desprovido de cautela com em relação a toda pessoa diligente. A culpa leve é aplicada ao zelo demonstrado pelo ‘homem médio’. E a culpa levíssima, o fato decorrido de descuido extraordinário, sendo este último sequer incumbido ao direito penal, cabendo apenas eventual ressarcimento na esfera cível.

Diversas expressões caracterizam o que vem a ser a culpa temerária na prática jurídica:

Algumas expressões frequentemente encontradas na jurisprudência, são utilizadas para evidenciar a chamada culpa temerária ou culpa qualificada, tais são elas: ‘negligência grosseira’, ‘omissão das precauções ou cautelas mais elementares’, ‘alto grau de descuido’, ‘grau inusualmente alto’, ‘grau especialmente elevado de atropelo do cuidado’, ‘frívola falta de consideração’, ‘expressão de um alto e inqualificável teor de imprevisão’ ou de profunda ausência de cuidado elementar’, tudo a indicar que, havendo um maior grau de previsibilidade do evento, maior deverá ser a culpa. (FUKASSAWA, 2015, p. 171).

Fukassawa (2015, p.172) complementa que para a configuração da modalidade de ‘negligência grosseira’ há necessidade de que essa conduta seja descrita por lei ou regulamentos, “razão porque se tal ocorrer relativamente a uma regra não escrita, não se poderá falar em crime hiperculposo”.

Em decorrência das elevadas penas para os delitos culposos, principalmente pelos inseridos com a lei 13.546/2017, os quais são tipificados de maneira semelhante no Código Penal, com sanções muito menos rigorosas, pode existir argumentação sobre a inconstitucionalidade da aplicação destas infrações penais. Entretanto, como argumenta Fukassawa (2015) essa punição mais grave ao condutor que comete o crime de trânsito é uma forma com que o legislador faça prevenir a incidência recorrente desses delitos:

Para o legislador de trânsito, o crime de homicídio culposo ou lesão corporal culposa, praticado na direção de veículo automotor se apresenta mais grave em relação a idêntico crime em que o autor não ocupe essa situação ou não realize desse modo. Intuitivo e compreensível que a prevenção geral foi estabelecida em razão da frequência e do grande número de acidentes no trânsito com as funestas e trágicas consequências disso. Quisera punir mais gravemente em função de uma situação social e histórica de momento, como quê necessidade social de exercer maior e melhor controle sobre maus e imprudentes motoristas os quais, através do automóvel, atentam contra a incolumidade individual e pública. A proporcionalidade da pena não se estabelece, assim, somente em relação ao delito, mas, também, em função da sua maior nocividade social, nocividade esta que poderá ser mais acentuada nos crimes culposos do que alguns dolosos. (FUKASSAWA, 2015, p.224-225).

Esta questão da inconstitucionalidade não teria mais lógica de ser posta em xeque se fosse as alterações não disposta em lei específica, como é o caso dos delitos de trânsito, mas dentro do próprio Código Penal (FUKASSAWA, 2015).

4 A LEI 13.546/2017 E SUAS ALTERAÇÕES NO CÓDIGO DE TRÂNSITO

A deputada federal Keito Ota (PSB/SP) apresentou no dia 15 de maio de 2013 um projeto de lei (PL nº 5.568/2013) que visava fazer alterações no Código de Trânsito Brasileiro, principalmente estabelecendo tolerância zero e uma punição às pessoas que embriagadas na direção de veículo automotor, com sanções de prestação de serviços à comunidade e multa. Após trâmite pela Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, Comissão de Viação e Transportes e Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania do Senado, o projeto recebeu emendas, retirada de partes do texto, que chegaram até a criação da Lei 13.546/2017 (BEM, 2018).

Os principais pontos do projeto inicial, elaborado pela deputada Keito Ota eram: o aumento da pena, nos limites de cinco a oito anos, do homicídio culposo em caso de qualquer concentração de álcool no sangue ou de substância psicoativa; o aumento de um terço à metade lesão corporal culposa em que o condutor esteja nas condições de embriaguez ou com capacidade psicomotora alterada pelo uso de entorpecente; pena mínima expandida para um ano no crime de embriaguez ao volante (BEM, 2018).

Interessante notar que diversos meios de comunicação noticiaram que esta lei visava enrijecer as medidas contra os condutores de veículos que estivessem alcoolizados, gerando maior rigor nas medidas administrativas e penais contra estas pessoas. Percebe-se conforme o projeto inicial elaborado por Ota, que realmente isso seria constatado, uma vez que visava o aumento da pena mínima para o delito previsto no art. 306 do CTB, passando a pena mínima para um ano. Entretanto, o projeto final ficou apenas com a primeira proposta prevista pela deputada, o aumento da pena para o homicídio culposo cometido na condução de veículo por condutor embriagado ou que fez uso substância entorpecente, passando a ser de cinco a oito anos (BEM, 2018).

A alteração no art. 291, §3º, CTB, que foi gerada na comissão de viação e transportes foi revogada pelo veto presidencial, que limitava em quatro anos a quantidade de pena em crimes para aplicação da substituição da pena privativa de liberdade em pena restritiva de direitos, nos casos de reincidência dos crimes previstos com aumento nas penas da lei 13.546/2017. O veto foi justificado devido a insegurança jurídica a ser provocada por essa aplicação, uma vez que as penas mínimas em dois dos três crimes alterados pela lei em questão são de cinco anos, conforme entendimento de que o artigo 12 do Código Penal prevalece sobre o art. 44, I do mesmo *códex*. Cabe destacar que esta regra é aplicada apenas aos delitos dolosos,

enquanto nos culposos, independentemente da pena, pode ser feita a comutação do tipo de sanção (BEM, 2018).

A lei 13.546 foi promulgada em 19 de dezembro de 2017, modificando os artigos 291, 302, 303 e 308 do Código de Trânsito Brasileiro.

A alteração editada pela nova lei, no art. 291 do CTB inseriu o parágrafo 4º, prevendo a necessidade de o juiz avaliar a fixação da pena conforme o que está expresso no art.59 do Código Penal, fazendo a avaliação das circunstâncias judiciais como a culpabilidade do agente, circunstâncias e consequências do crime (NOGUEIRA, 2018).

O art. 308 do Código de Trânsito teve modificação no núcleo do tipo, podendo agora ser configurado neste delito o indivíduo que estiver fazendo “exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor”. Além disso, tal crime já havia tido importante modificação anterior quando da criação da lei 13.281/16 que revogou o art. 302, §2º, CTB, que previa uma qualificadora para a morte decorrente de acidente de trânsito na qual o motorista estava participando de alguma competição automobilística não autorizada, com uma punição de 2 a 4 anos, enquanto o ‘racha’ que viesse a provocar homicídio culposo tinha pena prevista de 5 a 10 anos. Isso gerava um conflito entre as normas, que geravam dúvidas sobre qual norma a ser aplicada nos casos, criando assim o *in dubio pro reo* (NOGUEIRA, 2018).

As mudanças que inseriram as qualificadoras do homicídio culposo e na lesão corporal culposa no CTB foram uma maneira que os legisladores encontraram para punir com maior rigor os condutores de veículos que estão alcoolizados ou com a capacidade psicomotora alterada pelo uso de entorpecentes e venham a provocar acidentes com vítimas gravemente feridas e/ou fatais, fato este que vinha constantemente sendo interpelado e repercutido pelos meios de comunicação devido ao grande clamor social (NOGUEIRA, 2018).

Convém destacar, conforme exposto por Kallouf Neto (2018), que o Superior Tribunal de Justiça já compreendia a embriaguez, desde que isoladamente, não era causa satisfatória para a presunção de dolo eventual nos crimes cometidos na condução de automóvel. É o caso da análise do Recurso Especial 1.689.173 – SC (2017/0199915-2), o ministro do Superior Tribunal de Justiça Rogério Schietti que criticou a interpretação utilizada por grande parte dos tribunais, expondo não ser aceitável a aplicação de fórmulas matemáticas para impor penas mais pesadas, em virtude das baixas punições dos crimes de trânsito, forçando uma realidade desequilibrada com os fatos (KALLOUF NETO, 2018).

A novel Lei 13.546/17, desde sua entrada em vigência, com os crimes art. 302, §3º, e art. 303, §2º, ambos previstos no Código de Trânsito Brasileiro, estipula que tais infrações penais sejam consideradas culposas, cabendo ao magistrado analisar possível conteúdo

probatório que leve a considerar o crime como dolo eventual, cabendo ao Ministério Público comprovar, de acordo com cada caso, que o risco assumido pelo réu realmente foi comprovado, inexistindo, assim, a possibilidade de haver dolo presumido pela embriaguez (KALLOUF NETO, 2018).

4.1 O homicídio culposo no trânsito

O crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor está expresso no art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), com pena de detenção de 2 a 4 anos e suspensão ou proibição para dirigir, com agravantes expressas nos §1º, incisos I a IV, com penas acrescidas de 1/3 à metade, para os indivíduos que cometerem o delito não possuindo carteira de habilitação, ou na faixa de pedestres ou na calçada, ou deixando de prestar socorro à vítima, quando sem risco pessoal, ou pelo motorista de transporte de passageiros no exercício da atividade. O §3º inseriu a culpa temerária para o crime, incluindo que o motorista embriagado ou sob efeito de substância psicoativa, será penalizado de cinco a oito anos de reclusão.

Compreende-se por homicídio como a eliminação da vida de uma pessoa por conduta humana voluntária, por dolo ou culpa. O indivíduo é considerado vivo após o nascimento, fora do útero materno. Caso o crime culposo de trânsito tenha como vítima um feto no ventre de sua mãe, não há que se falar em homicídio, e será incriminado de acordo com o art. 129, §2º, V, do Código Penal (FUKASSAWA, 2015).

O homicídio culposo é definido por Nogueira (2018) como crime comum, que pode ser praticado por qualquer pessoa que esteja conduzindo veículo automotor, praticado contra qualquer pessoa, desde o nascimento com vida, sendo o bem jurídico tutelado a vida humana.

Discordando do entendimento anterior e seguindo as lições de Fukassawa (2015, p. 193) reconhecendo que o delito é, na verdade, uma modalidade de crime próprio ou especial, por necessitar que o sujeito ativo esteja dirigindo um veículo, cujo resultado se deu por imprudência, imperícia ou negligência. Este autor, assim como Capez (2016), criticam acerca do núcleo do tipo previsto para a definição do crime, uma vez que o verbo utilizado é o *praticar*, que remete a diversos atos cotidianos (praticar esporte, praticar boa conduta etc), devendo ao invés disso ter sido usado o verbo como, o ‘matar culposamente alguém’, o que faz buscar uma análise interpretativa com o Código Penal acerca dessas definições.

Para a devida configuração do delito do art. 302 da lei nº 9.503/1997 e que a pessoa que estava no automóvel seja responsabilizada por tal infração penal, é necessário que esta estivesse na condução do veículo automotor no momento da ocorrência do fato, sob

interpretação de deixar de ser crime de trânsito e ser empregado o art. 121, §3º, do Código Penal. Como exemplo, a hipótese de quando o motorista estaciona mal seu veículo em uma via íngreme e, depois de alguns minutos de já ter saído do automóvel, este vem a descer desgovernado ocasionando a morte de um transeunte (FUKASSAWA, 2015).

4.2 A Lesão corporal culposa no trânsito

A lesão corporal culposa está prevista no CTB, em seu art. 303, com pena prevista de 6 meses a 2 anos de detenção, além da suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Visa a proteger a incolumidade individual, que é a integridade pessoal ou à saúde da pessoa (NOGUEIRA, 2018).

O §1º do referido artigo 303, prevê o aumento de 1/3 a metade da pena nos casos quando o autor do crime for inabilitado, ou aconteça o crime na faixa de pedestres ou sobre a calçada, ou sem prestar socorro à vítima, ou pelo motorista de transporte de passageiros que estiver na atividade.

A lei 13.546/17 inseriu a modalidade do crime hiperculposo, na hipótese do motorista que estiver embriagado ou sobre efeito de entorpecentes que causar lesão grave ou gravíssima na vítima, sendo a sanção de 2 a 5 anos de reclusão. Nesse caso, quando resultar ferimentos leves, não incidirá o referido parágrafo deste artigo, cabendo interpretação sobre o concurso formal dos delitos dos art. 302 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro (NOGUEIRA, 2018).

O crime tipificado no artigo 303, CTB possui uma pena mais rigorosa do que a prevista no art. 129, §3º, do Código Penal, sendo que este prevê sanção de detenção de três meses a um ano para o mesmo delito. Luiz Régis Prado (*apud* Hadassa, 2017) afirma que para um crime culposo a pena tem que ser menos rigorosa por tratar-se de injusto menor. Heitor Costa Júnior (*apud* FUKASSAWA, 2015) citando autores como Von Hippel, Almendigen, Puglia e Fillipo Gramatica, não vislumbra a possibilidade de inclusão do delito culposo no Direito Penal.

Para Fukassawa (2015), assim como na violação da lei penal para o homicídio decorrente de acidente de trânsito, o legislador foi falho ao descrever o fato típico como ‘praticar’ lesão corporal culposa, sendo necessário ao operador do direito fazer uma interpretação remissiva ao Código Penal para a compreensão da norma legal. Para o autor seria melhor descrito o crime como ‘ofender culposamente a integridade física de outrem’, em virtude do princípio da legalidade, em busca de uma melhor conveniência da descrição típica.

Este delito de trânsito é um crime de menor potencial ofensivo, por ter sua pena máxima limitada a dois anos de detenção, cabendo, dessa forma, a representação do ofendido

para prosseguimento na causa. Entretanto, caso seja constatada as circunstâncias elencadas no art. 291, §1º, I, II ou III, do CTB, o crime deixa de ter essa característica passando a ser um crime de ação pública incondicionada, devendo ser instaurado o inquérito policial para a apuração do crime.

Com a inclusão do art. 312-A no Código de Trânsito, as penas para os crimes que eram previstas em privativas de liberdade passaram a poder ser convertidas em restritivas de direitos, ou em prestação de serviços à comunidade ou a entidades públicas, que seja em atendimentos de equipe de pronto-socorristas ou em hospitais que recebam vitimados de acidentes de trânsito. Mesmo em crimes de penas maiores que 4 anos, desde que na modalidade culposa, como é o caso previsto nos arts. 302 e 303 do CTB, a sanção que limita a livre locomoção pode ser convertida em restritiva de direitos, segundo entendimento do art. 44 do Código Penal.

Nogueira (2018) que critica essas medidas devido as condições do próprio indivíduo submetido a estes serviços, uma vez que o mesmo pode não ter capacidade ou conhecimento para o exercício da atividade, podendo complicar o resgate ou o tratamento das pessoas feridas.

4.3 A aplicação do artigo 301 nos crimes previstos no Código de Trânsito

O art. 301 do Código de Trânsito Brasileiro prevê que nos casos de acidentes que resulte vítima, o condutor que prestar pronto e integral socorro, não se imporá a pena de prisão em flagrante, nem se exigirá fiança.

Entretanto nos casos em que envolvem a embriaguez ao volante o crime, conforme Júnior (2017), a norma exposta tem diferentes interpretações acerca da sua aplicabilidade.

A primeira corrente vai de encontro ao previsto pelo artigo 301 proposto pelo legislador originário do CTB, ou seja, havendo o amparo imediato por parte do motorista a vítima, independentemente de como esteja, aquele não deverá ser preso, nem lhe ser imposta a fiança. Essa interpretação compreende a mera subsunção da leitura do texto da lei, para uma aplicação justa aos bens jurídicos tutelados pelo Direito Penal (JUNIOR, 2017).

A segunda corrente avalia que os crimes de trânsito que envolvem situação de uso de bebida alcóolica ou de entorpecentes, devido a um histórico de legislações repressivas e com políticas públicas voltadas à prevenção, fiscalização e intolerância, não podem ser alvo de livramento da prisão em flagrante e da não estipulação da fiança (LEITÃO JUNIOR, 2017).

Mesmo que o condutor venha a manifestar toda sua benevolência e presteza no atendimento às vítimas, não se pode deixar de observar que ele se colocou em situação de perigo e risco ao estar em estado de embriaguez. Seria como “prestigiar a torpeza humana em

detrimento da vida de outras e da proteção no trânsito” (LEITÃO JUNIOR, 2017, não paginado).

A interpretação usada por essa segunda vertente busca compreender o espírito da lei, através de uma análise teleológica das constantes alterações criadas para gerar uma ‘tolerância zero’ a embriaguez ao volante. A não imposição da prisão em flagrante, bem como a não determinação da fiança, por causa do socorro aos vitimados, quando o motorista, voluntariamente, ingeriu a quantidade de álcool ou drogas necessárias para a caracterização do art. 303, §2º, CTB, seria como um pretexto para o autor do crime sair ileso das punições previstas, sendo um verdadeiro contrassenso ao que o legislador buscou com todo o rigor da sanção determinada para a infração penal (LEITÃO JUNIOR, 2017).

Ao contrário do que Leitão Júnior (2017) expôs em seu artigo, Cabette (2018) deixa claro que o cumprimento do dispositivo legal do art. 301 do Código de Trânsito Brasileiro deve prevalecer, apartado das circunstâncias que envolvem o acidente que possam afastar a vedação do flagrante e da fiança.

Na lei 11.705/08, durante a elaboração do projeto, houve a pretensão de afastar a incidência do art. 301 do CTB nas hipóteses em que o condutor estivesse em estado de embriaguez, na disputa de ‘racha’, dirigindo pelo acostamento, na contramão, ou em velocidade superior em 50 km/h para a máxima permitida para a via. Isto nunca chegou a vigorar, por violar os objetivos da política criminal estabelecida, que é a busca pela minoração das consequências e a preservação do bem jurídico maior, a vida. Além disso, o autor do delito ainda poderá ser responsabilizado perante a Justiça, no decorrer do processo, que poderá, inclusive, decretar a prisão do indivíduo (CABETTE, 2018).

Citando Lopes (*apud* CABETTE, 2018), os requisitos necessários para a devida aplicação do afastamento da prisão em flagrante nesse caso são: “a) que o condutor do veículo seja o causador do acidente; b) que haja vítima no acidente; c) que preste pronto e socorro integral”. Dessa forma, a existência da embriaguez do autor não é um pressuposto que afasta ou reduz a incidência do dispositivo legal (CABETTE, 2018).

4.4 A culpa temerária para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa com a lei 13.546/2017

Na exposição de motivos do Código Penal de 1940, o legislador dispôs que na modalidade culposa “tanto vale não ter consciência da anormalidade da própria conduta, quanto estar consciente dela, mas confiando, sinceramente, em que o resultado lesivo não sobrevirá”,

compreendendo não existir diferenciação para a conduta negligente, imprudente ou imperita do autor que pratica crime culposos, independentemente da consciência da ilicitude (FUKASSAWA, 2015, p. 196).

Entretanto, a culpa temerária já vinha sendo discutida à época da criação do Anteprojeto do Novo Código Penal, prevendo em seu art. 121, §§ 5º e 6º, a possibilidade da inclusão deste instituto para os homicídios decorrentes de crimes de trânsito. Inicialmente, os legisladores estavam analisando os delitos como exclusivamente culposos, o que no decorrer do trâmite legislativo foi retirado (BEM, 2018).

Com a criação da lei nº 13.546/2017, tanto o homicídio culposos quanto a lesão corporal culposa em decorrência do condutor do veículo estar embriagado ou sob efeito de substância psicoativa foram sancionados com penas mais severas, de acordo com os apelos sociais, midiáticos e de operadores do direito em geral, pois alguns destes últimos vislumbravam ser a aplicação do dolo eventual ser algo aplicado como medida extrema, diante da aplicação do tribunal do júri para o julgamento do homicídio doloso. Entretanto, como observado por Cunha (*apud* BEM, 2018) devido a pena mínima elevada do homicídio culposos decorrente de negligência grosseira, muito se tem dito sobre a baixa pena mínima para a modalidade dolosa (BEM, 2018).

Bem (*apud* BEM, 2018, p.107) relata que sempre existiu uma insatisfação do Ministério Público quanto a baixa sanção da pena prevista para o homicídio culposos, principalmente o previsto no Código de Trânsito Brasileiro, o que fez tal órgão ensejar a propositura de ações em que envolvam condutores alcoolizados na direção de veículos que provocaram acidentes com vítimas fatais como homicídio doloso, vislumbrando a aplicação da pena mínima deste último, buscando ‘à moda brasileira’ substituir a teoria do delito por método simplório para agravar a pena, que consistia em considerar o homicídio em acidente de trânsito por embriaguez do motorista como crime por dolo eventual.

Bem (2018, p.108) argumenta que a inclusão do §3º, no art.302, do CTB, não pode gerar automática compreensão de que todo homicídio associado a embriaguez ou ao uso de substância psicoativa pelo motorista deve ser interpretado como culpa qualificada. O autor ainda entende haver uma melhor definição caso fosse implantado uma teoria cognitiva, já que raríssimas vezes o réu assume o risco ao ter se alcoolizado demasiadamente antes do acidente e, ainda, reconhecer que teria tomado essa atitude independentemente do resultado, buscando, assim, sair do subjetivismo para uma definição objetiva de dolo e culpa.

Conforme entendimento de autores como Greco (2017), Oliveira (2016), Nucci (2016), relatam que o Código Penal Brasileiro está orientado quanto a teoria do dolo, pelas

teorias da vontade e do assentimento, não cabendo, assim, a determinação apenas pelo elemento cognitivo para os casos conforme a quantidade de teor alcóolico no sangue e do conhecimento pelo motorista das possibilidades de acidente em virtude da embriaguez, mesmo que o aplicador do direito pense em formas para impor uma sanção mais grave ao autor.

Além disso, argumenta da seguinte forma Nogueira (2018, p.102):

A ingestão de álcool, por si só, faz com que o agente esteja sob influência do álcool, em maior ou menor grau. Não pode o intérprete da lei penal implementar exigência sequer prevista na própria lei, com o objetivo de beneficiar os autores desses crimes graves, contra o espírito da lei, que veio exatamente para punir com maior rigor os autores desses delitos.

De acordo com a Resolução 432 do CONTRAN, a influência do álcool é comprovada por todos os meios de prova admitidos em direito (vídeos, testemunhas, perícia, exame clínico, exame de etilômetro etc). Além desses, a mesma norma prevê que o relato do agente de trânsito descrevendo os sinais de embriaguez do condutor (olhos vermelhos, andar cambaleante, fala desconexa, sonolência etc) também é uma forma para a constatação dessa situação (CONTRAN, 2006).

Fukassawa (2015) expressa que a culpa, representada num crime como o homicídio ou lesão corporal, devido a conduta negligente representada pelo indivíduo, em razão do perigo exposto à ordem social, pode ter um desvalor semelhante ao da conduta dolosa, já que a consequência do fato é o fim da vida ou a lesão grave de uma pessoa. Por isso o autor avalia a possibilidade de estabelecer os graus de culpa, estabelecendo ser mais grave aquela em que houve culpa consciente e mais branda a inconsciente, cabendo a análise da temeridade nos casos concretos.

Prossegue ainda Fukassawa (2015) ainda demonstrando que o critério de grau de culpa é algo possível nesta condição do crime, o que se distingue quando se fala em conduta dolosa. Dessa forma, o autor demonstra que a violação do dever de cuidado pode se aferir da seguinte forma, como classificação provida do direito romano: culpa levíssima, um fato que foge a ação de alguém prudentíssimo; a culpa leve, como algo que escapa as precauções de um 'homem médio'; e a culpa grave, sendo a cautela necessária que toda pessoa diligente deve ter, porém esta age de forma negligentemente grosseira.

Santana (2015, p.143) esclarece que para configurar a culpa temerária, há que se reconhecer o elemento subjetivo, consistindo na representação de todas as circunstâncias do fato, em face de um perigo não-permitido, e na confiança total da não realização do fato típico, pois, caso contrário, estaria configurado o dolo eventual. Dessa forma, a autora prevê que

apenas a culpa na modalidade consciente pode ser considerada como um crime hiperculposos, não sendo possível na culpa inconsciente, uma vez que esta carece de elementos e pressupostos para a caracterização do tipo objetivo.

Portanto, a lei nº 13.546/2017, introduziu o instituto da culpa temerária para suprimir a lacuna de maiores sanções para os crimes culposos decorrente de acidentes de trânsito com resultados de morte e lesão corporal graves e gravíssimas, provocados por condutores embriagados ou sob efeito de drogas, que tanto repúdio e indignação provocam na sociedade e nos meios de comunicação. Era evidente que a imposição do dolo eventual, nesses casos, ofendia aos direitos e garantias individuais previstos na Constituição Federal, além da ofensa à teoria do dolo que conduz o Código Penal Brasileiro. Dessa forma, a embriaguez ou o uso de substância psicoativa nos casos de homicídios e lesões corporais culposas decorrentes do trânsito, finalmente atingiram uma pena digna da reprovação da conduta, após diversas leis que alteraram o referido dispositivo (NOGUEIRA, 2018).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil é um país de extensa malha rodoviária e com um número de veículos aumentando vertiginosamente ao longo dos últimos anos. Observa-se que hoje o automóvel é um meio de transporte necessário, tanto para o trabalho quanto para o conforto e comodidade da população. Decorrente dessa elevação do fluxo de veículos, percebe-se, também, uma alta nos índices de acidentes de trânsito, com especial atenção naqueles fatos que envolvam motoristas que tenham feito uso de bebida alcoólica ou de algum tipo de entorpecente, uma vez que nesses casos as consequências são as piores, como a morte e lesão grave de pessoas vitimadas, em grande parte das situações registradas.

O Código de Trânsito Brasileiro, criado pela Lei nº 9.503/1997, que entrou em vigor 22 de janeiro de 1998, já sofreu 34 alterações em seus dispositivos para se adaptar ao contexto social, bem como ter capacidade de punir de forma mais rigorosa os crimes que produzem maior repúdio e clamor coletivo.

Somente nos dispositivos que envolvem os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa associada a embriaguez ou uso de substância psicoativa, foram cerca de cinco alterações elaboradas por leis que modificavam a interpretação dos crimes: na lei 11.275/2006, a embriaguez era uma causa de agravante prevista para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa no trânsito; na lei 11.705/2008, retirou a agravante promovida pela lei anterior, sendo possível o concurso do crime do art. 302 com o crime previsto no art. 306, e acrescentou ao art. 291 do CTB a necessidade de ser ação pública incondicionada para as lesões corporais culposas, passando a ser vedado a transação penal, a composição civil e a representação; a lei 12.971/2014, retirou a possibilidade de aplicar o concurso dos crimes, criando uma modalidade de homicídio decorrente de embriaguez ou uso de substância psicoativa com a mesma pena do homicídio culposo comum, porém sendo na forma de reclusão ao invés de detenção, o que na prática não alterava em nada; e na lei 13.281/2016, novamente volta a poder a ocorrer o concurso material dos crimes de homicídio culposo e embriaguez.

Até a penúltima alteração que atingia diretamente a interpretação dos artigos 302 e 303 do CTB, percebia-se que havia grande confusão na esfera legislativa sobre como impor a sanção ao crime, se a embriaguez era uma qualificadora ou era resultante do concurso material com o crime previsto no art. 306 da mesma lei. Isso gerava grande discussão jurisprudencial e doutrinária sobre como tais crimes deveriam ser interpretados nos casos concretos.

Percebe-se que para atender aos protestos sociais e dos meios de comunicação, os magistrados passaram a adotar uma postura de que nos fatos em que o homicídio associado a embriaguez, o crime deveria ser processado por dolo eventual, o que foge a esfera da legislação trânsito, incorrendo para o delito previsto no art. 121 do Código Penal. No decorrer dos anos, começou a haver uma mudança da mentalidade da magistratura e dos autores da área do Direito Penal, compreendendo que a análise dos casos concretos devesse partir da premissa da teoria do dolo. Assim, no dolo eventual, o elemento subjetivo depende da assunção do resultado pelo autor. Entretanto, houveram sentenças que aplicavam a fórmula, homicídio ‘mais’ ingestão de bebida alcoólica ou de entorpecente, para aplicar uma punição mais severa ‘à moda brasileira’.

A lei 13.546/2017, publicada em 19 de dezembro de 2017, foi uma solução muito bem recepcionada devido a aplicação de uma sanção adequada, com maior rigor, aos crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa nos casos de uso de bebida alcoólica ou uso de substâncias psicoativas, além do delito de ‘racha’. No que diz respeito aos dois primeiros delitos citados, devido a modalidade prevista ser consequente de conduta culposa pelo agente, há de se falar que foi aplicado o instituto da culpa temerária, uma vez que há uma qualificadora para os crimes.

Cabe salientar que a possibilidade de aplicação do dolo eventual em crimes de trânsito que tenham como resultado a morte ou a lesão grave ou gravíssima não está descartada. Entretanto, o número de casos interpretados desta forma tende a diminuir drasticamente, uma vez que até mesmo a pena mínima prevista para o art. 302, §3º, do Código de Trânsito e o art. 121, do Código Penal, possuem uma diferença pequena, um ano entre uma e outra, ficando apenas determinadas exceções a serem julgadas pelo dolo.

Além disso, nos casos em que o autor do delito de trânsito com vítima venha a socorrer e prestar integral socorro, não será preso em flagrante delito, nem fiança poderá lhe ser arbitrada, conforme previsão do art. 301 do CTB. Mesmo que o condutor tenha gerado a situação de risco e perigo pela situação de embriaguez ou do uso de substância psicoativa, que em decorrente disto venha a gerar o homicídio culposo ou a lesão corporal culposa, a busca pela preservação da vida e o respeito daquele que foi vitimado deve prevalecer ao condutor do veículo que ocasionou o acidente. Esse dispositivo legal não leva em consideração a circunstância em que o motorista estava no momento do fato, o que deve ser aplicado a todos aqueles que socorrerem os feridos provenientes do infortúnio.

A culpa temerária, ‘negligência grosseira’ ou ‘crime hiperculposos’, são nomenclaturas aplicadas a esse delito tipificado de forma mais gravosa que a habitual qualificadora dos crimes culposos expressos no CTB para o homicídio e lesão corporal, em decorrência dessa situação

de perigo provocada, neste caso, pela capacidade psicomotora alterada pelo uso de bebida alcoólica ou de substâncias psicoativas. Tal instituto aplicado aos crimes culposos, associado aos graus de culpa, é um importante meio alternativo para a devida aplicação de sanções aos delitos, hoje ainda pautada na mera negligência, imprudência e imperícia, não havendo qualquer diferenciação, inclusive quanto a consciência da ação de culpa pelo autor.

REFERÊNCIAS

ARANÃO, Adriano. A prova da embriaguez ao volante em face da Lei nº 11.275/2006. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/9301/a-prova-da-embriaguez-ao-volante-em-face-da-lei-n-11-275-2006>>. Acesso em: 15 ago. 2018.

BEM, Leonardo Schmitt de; MARTINELLI, João Paulo Orsini. Considerações Críticas sobre a Lei nº 13.546/2017 – Crimes cometidos na direção de veículos automotores. IN: Revista do Ministério Público do Estado de Goiás. Goiânia: ESMPGO, 2018. Disponível em: <http://www.mp.go.gov.br/revista/edicao_atual.pdf>. Acesso em: 20 out. 2018.

BITTERN COURT, César Roberto. **Tratado de direito penal:** parte geral. São Paulo: Saraiva, 2016.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 2 ago. 2018.

_____. **Lei 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm>. Acesso em: 2 ago. 2018.

_____. **Lei 13.614, de 11 de janeiro de 2018.** Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2018/lei-13614-11-janeiro-2018-786094-publicacaooriginal-154750-pl.html>>. Acesso em: 21 ago. 2018.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. A vedação da prisão em flagrante em crime de trânsito quando há socorro à vítima. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2018-mai-31/cabette-vedacao-prisao-flagrante-crime-transito>>. Acesso em: 18 nov. 2018.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal:** legislação penal especial. São Paulo: Saraiva, 2016.

CONTRAN. **Resolução nº 206, de 20 de outubro de 2006.** Dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibmlink.php?numlink=1-48-34-2006-10-20-206>>. Acesso em: 25 ago. 2018.

_____. **Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013.** Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código

de Trânsito Brasileiro. Disponível em:

<[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolução%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolução%20432.2013c).pdf)>. Acesso em: 25 ago. 2018.

FUKASSAWA, Fernando. **Crimes de trânsito**: Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada até a lei n. 12.971, de 9 de maio de 2014. São Paulo: APMP, 2015.

GOMES, Luiz Flávio. Mortes no trânsito: Brasil é o 4º do mundo. Disponível em:

<<https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-do-mundo>>. Acesso em: 26 ago. 2018.

GRECO, Rogério. **Curso de direito penal**: parte geral. Niterói: Impetus, 2017. V.I.

HIPPLER, Jorge Antônio. Art. 277, §3º, do CTB – Recusa – Presunção da embriaguez.

Disponível em: <<https://jorgehippler.jusbrasil.com.br/artigos/473860167/art-277-3-do-ctb-recusa-presuncao-da-embriaguez>>. Acesso em: 30 ago. de 2018

HORST, Laura. Acidentes de trânsito por embriaguez ao volante: dolo eventual ou culpa consciente? Disponível em:

<<https://www.univates.br/bdu/bitstream/10737/1538/1/2016LauraHorst.pdf>>. Acesso em: 9 ago. 2018.

JOVELLI, José Luiz. Breves considerações sobre a Lei nº 11.705/08. A questão da embriaguez ao volante e os testes de alcoolemia. Disponível em:

<<https://jus.com.br/artigos/11432/breves-consideracoes-sobre-a-lei-n-11-705-08>>. Acesso em: 16 ago. 2018.

LEITÃO JUNIOR, Joaquim. Embriaguez ao volante e eventual incidência do art. 301 do CTB. Disponível em: <<https://canalcienciascriminais.com.br/embriaguez-volante-art-301-ctb/>>. Acesso em: 16 nov. 2018.

MENDES, Gilmar Ferreira; OLIVEIRA, Eugênio Pacelli de; BOTTINI, Pierpaolo Cruz (Orgs). **Direito Penal Contemporâneo**: questões controvertidas. São Paulo: Saraiva, 2011.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Óbitos por acidentes de trânsito caem pelo segundo ano consecutivo. Disponível em: <<http://portalms.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/42245-obitos-por-acidentes-de-transito-caem-pelo-segundo-ano-consecutivo>>. Acesso em: 7 ago. 2018.

NOGUEIRA, Fernando Célio de Brito. **Crimes do Código de Trânsito**. Salvador: Juspodivm, 2018.

KALLOUF NETO, Amim Issa. Homicídio e Lesão Corporal no Trânsito: o que muda com a lei nº 13.546/17. Disponível em: <<https://blog.sajadv.com.br/crimes-transito/>>. Acesso em: 2 nov. 2018.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

OLIVEIRA, Eugênio Pacelli de; CALLEGARI, André Luís. **Manual de direito penal**: parte geral. São Paulo: Atlas, 2016.

PAES, Eneida Bastos. Os desafios da implementação da nova lei de Acesso à Informação – Lei 12.527/11. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/496570/000940661.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2018.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. PRF registra aumento de 4,8% no número de infrações de trânsito nas rodovias federais e redução de 7,5% no número de acidentes em 2017. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/sala-de-imprensa/releases-1/balanco-prf-2017>>. Acesso em: 23 ago. 2018.

SANTANA, Selma Pereira de. **A culpa temerária**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005.