

A FIGURA DO DOLO NOS CRIMES DE TRÂNSITO

THE FIGURE OF MALICE IN TRAFFIC CRIMES

Tielly Aymi Araújo¹

Cristiane Dupret Filipe Pessoa²

Vinícius Arena Muniz³

Faculdade Estácio de Vila Velha – FESVV

Resumo

A proposta adotada para esse artigo foi deliberar a respeito do dolo nos casos de crimes de trânsito, com o intuito de coibir esse tipo de crime. Sob esse prisma, busca-se refletir a respeito da aplicabilidade do CTB – Código de Trânsito Brasileiro, bem como do Código Penal frente aos crimes de trânsito. A pesquisa é bibliográfica, a partir da leitura de livros, artigos e sites confiáveis que versam a respeito da temática. Busca-se com essa pesquisa, ainda que de forma tímida demonstrar a importância do aumento da pena nos casos de crimes de trânsito, vislumbrando trazer maior confiabilidade das pessoas nas leis brasileiras e segurança viária.

Palavras-chave: Crimes de Trânsito. Dolo. Pena

Abstract

The proposal adopted for this article was to deliberate on the malice in cases of traffic crimes, in order to curb this type of crime. From this perspective, we seek to reflect on the applicability of the CTB - Brazilian Traffic Code, as well as the Penal Code in relation to traffic crimes. The research is bibliographic, based on the reading of books, articles and reliable sites that deal with the theme. This research seeks, even if in a tentative way, to demonstrate the importance of increasing the penalty in cases of traffic crimes, aiming to bring greater reliability of the people in the Brazilian laws and road safety.

Keywords: Traffic Crimes. Fraud. Penalty

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, o Brasil é um país com índices assombrosos de mortes no trânsito. Isso levou a aprovação de um novo Código de Trânsito no ano de 1997,

¹ Aluna do Curso de Graduação em Direito da FESVV. E-mail: tityaymi@gmail.com.

² Mestre em Direito Penal pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Pós-graduada em Direito Penal Econômico pela Universidade de Coimbra. Especialista em Neurociências pelo IPUB (Instituto de Psiquiatria) da UFRJ. Professora do NEAD da Universidade Estácio de Sá. E-mail: cristiane.filipe@docente.estacio.br

³ Advogado, licenciado pleno em Filosofia, Especialista em docência no ensino superior e Mestre em Ciências Sociais. Professor das faculdades Estácio de Sá de Vila Velha e Vitória. E-mail: vinicius.muniz@estacio.br

que passou a vigorar no ano seguinte. O CTB organiza os papéis das autoridades e dos órgãos de trânsito, mas ainda normaliza a conduta, as infrações e as penalizações para os usuários do sistema de trânsito.

Os crimes de trânsito estão previstos no Código Penal. Isso significa que na ocasião de um crime de trânsito, o condutor enfrentará o processo legal e de acordo com a gravidade do crime poderá até mesmo ser preso, caso seja condenado.

O CTB classifica como pena para crimes de trânsito a punição com multa, a suspensão do direito de dirigir, proibição do direito de dirigir e em alguns casos, detenção em regime aberto ou semiaberto.

Nesse sentido, o que essa pesquisa visa é demonstrar a imputação da conduta dolosa nos homicídios no trânsito causados por condutores embriagados e em alta velocidade, em conformidade com a legislação e jurisprudência brasileira. Como uma combinação como embriaguez e alta velocidade não pode ser encarado de maneira mais severa pela lei?

O que se observa no artigo 302 são penas para pessoas que causam acidente sob influência de alguma substância psicoativa, sendo álcool ou outra droga. Essas penas se diferenciam pelo tempo de reclusão, que vai de cinco a oito anos e a proibição de obter a habilitação para dirigir veículos automotores.

Visto isso, as questões norteadoras, segue: a conduta prevista no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) caracteriza dolo ou culpa? Existe necessidade de endurecimento da pena nos casos de motoristas que dirigem sob efeito de álcool e que causam lesões e mortes no trânsito? Qual o tratamento punitivo da embriaguez ao volante e qual o papel do Direito Penal na diminuição da violência no trânsito?

Dessa maneira, os objetivos específicos buscam abordar a respeito do homicídio de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e analisar a tipificação de dolo ou culpa na conduta prevista no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro.

Como forma de garantir a menor distância entre a realidade e a norma jurídica é que o direito brasileiro se liga diretamente com a evolução da sociedade e a sua

necessidade de regulamentação. Assim, a responsabilidade penal da pessoa jurídica por crimes de trânsito será abordada.

O que se segue nesse trabalho é uma análise crítica baseado nos estudos do Direito sobre leis a respeito da conduta no trânsito, bem como os crimes de trânsito e como estes são tratados na esfera penal. Em seguida, como a figura do dolo é enxergada nesse contexto, se baseando no código penal, sem deixar de esquecer também suas teorias, que envolvem representação, consentimento e assentimento – categorias também analisadas. São analisados também casos de acidentes de trânsito no Espírito Santo.

Um estudo como este é muito importante para o Direito e para a sociedade, uma vez que é muito urgente tratar da literatura legal sobre o trânsito e sobre os crimes categorizados aqui. Muitas vidas inocentes, de pessoas que apenas atravessaram o caminho de indivíduos que desrespeitaram a lei, são perdidas. E é papel do Direito uma observância e uma manutenção da lei para preservar os direitos de todos e aplicar as penas de maneira justa.

A pesquisa é bibliográfica onde foram utilizados livros, sites confiáveis na Internet que tratam a respeito do tema com destreza e seriedade. O artigo foi organizado da seguinte maneira: Inicialmente fará uma abordagem sobre os crimes de trânsito. Já Logo após a pesquisa se preocupará em discutir a respeito da figura do dolo nos crimes de trânsito e para completar, as considerações finais.

2 CRIMES DE TRÂNSITO

Podemos definir o trânsito como um sistema que é regido por regras que necessitam ser minuciosamente seguidas. Envolve o ser humano, os veículos e as vias de circulação. Nesse ínterim, segue o homem como o responsável pelas tarefas que permeiam esse sistema¹.

O Código de Trânsito Brasileiro faz uma sucinta definição de trânsito que é: “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos,

¹ ALMEIDA SOBRINHO, José. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

conduzidos ou não, para fins de circulação, para estacionamento e operação de carga e descarga”². No mundo globalizado, a importância do trânsito é imprescindível, uma vez que surge como necessária a circulação de pessoas e mercadorias de forma ininterrupta.

Para tanto, é preciso salientar que esse aumento de demanda da utilização das vias de trânsito favorece os acidentes que em alguns casos desencadeiam na mortalidade dos indivíduos envolvidos. Scielsleski³ ressalta que os acidentes no trânsito não são uma fatalidade e que outros fatores podem colaborar para esse acontecimento, como é o caso de veículos e estradas mal conservadas, deficientes e até mesmo por irresponsabilidade de pedestres e condutores.

É de conhecimento que os crimes de trânsito são comuns embora o Código de Trânsito Brasileiro disponibilize um capítulo para elucidar os crimes de trânsito. Vale a pena frisar que os crimes de trânsito diferem das infrações de trânsito.

As infrações de trânsito são aquelas em que a punição ocorre administrativamente, através de órgãos como o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN). A penalidade poderá vir por meio de multas ou em casos mais graves a suspensão da carteira nacional de habilitação (CNH) ou até mesmo a apreensão do veículo.

Em contrapartida, os crimes de trânsito são tratados por outra esfera, que é a penal. No cometimento de um crime de trânsito, o processo judicial é instaurado e caso seja considerado culpado e condenado, poderá receber voz de prisão. A pena mínima que o autor do fato pode receber é de seis meses e nos casos em que ocorre homicídio, a pena estipulada é de dois anos.

3 A FIGURA DO DOLO NOS CRIMES DE TRÂNSITO

Com o desenvolvimento das cidades e conseqüentemente com o advento da industrialização, sobretudo a automobilística, as pessoas passaram a adquirir automóveis com maior frequência. Contudo, somado a isso, surgem alguns

² BRASIL. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**.

³ SCIESLESKI, A. J. Aspectos psicopatológicos do homem no trânsito. **Revista Brasileira de Medicina do Tráfego**. São Paulo, v.1, n. 1, p11-17, 1982.

problemas e o relacionado ao artigo em questão é o problema dos acidentes de trânsito⁴.

Diariamente estampam os noticiários dos jornais casos de acidentes automobilísticos envolvendo condutores embriagados ou participantes de rachas. O sentimento é sempre o mesmo: impunidade e desejo de mudanças na lei.

A respeito do dolo, é importante frisar que os crimes são sempre dolosos. Em algumas ocasiões o tipo penal pode acolher a modalidade culposa na conduta do agente, entretanto, isto só é possível se houver a previsão legal, ou seja, o dolo é a regra e a culpa, exceção prevista em lei.

De acordo com Zaffaroni e Pierangeli⁵: “o dolo é o elemento nuclear do tipo subjetivo e, frequentemente, o único componente do tipo subjetivo (nos casos em que o tipo não requer outros).”.

Existem duas teorias que orientam a figura do dolo no Código Penal brasileiro: a primeira é a teoria do consentimento, em relação ao dolo eventual. A teoria do consentimento afirma que o dolo é, ao mesmo tempo, vontade e representação (previsão do resultado como certo ou provável)⁴.

Dessa maneira, é dolo a vontade que, mesmo não dirigida diretamente ao resultado possível ou provável, aquilo que, consente na sua ocorrência (assume o risco de produzi-lo).

Entre os elementos constitutivos da culpabilidade *lato sensu*, juntamente com a imputabilidade e a exigibilidade de conduta conforme o dever, encontra-se o elemento psicológico normativo. Este se materializa na ligação intelectual que existirá entre a conduta do agente e o evento lesivo⁴.

A doutrina instrui que este nexos de ligação poderá se apresentar na forma do dolo ou da culpa.

⁴ ARAÚJO, Marcelo Cunha de. CALHAU, Lélío Braga. **Crimes de trânsito**. 2. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2011.

⁵ ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro**. Parte geral. 4. ed. rev. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

Dolo é a consciência e vontade de realizar uma conduta típica. É a vontade realizadora do tipo objetivo, guiada pelo conhecimento dos elementos deste no caso concreto. É saber e querer realizar os elementos objetivos de um tipo penal, é um "querer", que obviamente pressupõe um "conhecer". O conhecer refere-se somente aos elementos objetivos do tipo, ficando a ciência da antijuridicidade a cargo de análise em sede de culpabilidade⁶.

Analisando-se o dolo à luz da teoria da ação, o dolo é a vontade de agir, referida ao resultado que sustenta a ação⁷.

Essa vontade de praticar a ação deve ser efetivo, nunca potencial, a fim de que se caracterize o dolo. Esta consciência deve englobar todos os elementos do tipo, sejam descritivos, normativos ou subjetivos. Por esta razão, quando o processo intelectual-volitivo não atinge um dos elementos do tipo, o dolo não se caracteriza⁶.

Existem diversas teorias sobre o dolo, das quais se ressaltam três, quais sejam a da vontade, a da representação e a do consentimento ou assentimento. O sujeito agirá com dolo, para a teoria da vontade, sempre que praticar a conduta de modo consciente e voluntário⁴.

O agente tem consciência do fato e vontade de praticá-lo. O dolo consiste na intenção mais ou menos perfeita de fazer um ato que se conhece contrário à lei. O dolo é formado pela vontade de praticar um fato típico, ainda que não se saiba de sua antijuridicidade. O dolo seria a vontade dirigida ao resultado. É importante ressaltar que esta vontade não se dirige à violação da lei, mas sim de realizar os elementos descritos por um tipo penal. Este é o entendimento da maioria da doutrina¹.

Entretanto, alguns doutrinadores defendem que só haverá dolo se o agente tiver ciência, no momento em que realiza a conduta, da antijuridicidade de sua ação. Este conhecimento da antijuridicidade da conduta é o dolo normativo, ou elemento normativo do dolo, o qual reside na esfera da culpabilidade, segundo o entendimento da maioria dos doutrinadores pátrios e também de direito comparado⁴.

⁶ MITIDIERO, Nei Pires. **Crimes de trânsito e de circulação extratransito**: comentários à parte penal do CTB – São Paulo: Saraiva, 2015.

⁷ CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Comentários à Lei 11.705/08 alterações do Código de Trânsito Brasileiro**. Porto Alegre: Núria Fabris, 2009.

Já para a teoria da representação, basta que o agente tenha certo conhecimento do resultado como certo ou provável para que exista o dolo, ou a representação subjetiva do resultado. O dolo, assim, teria como mais importante elemento o conhecimento dos elementos do tipo por parte do agente⁶.

A maioria das mortes no trânsito são causadas por acidentes de trânsito. Em média, anualmente ocorrem no Brasil 47 mil mortes e 400 mil brasileiros ficam com algum tipo de seqüela⁸.

São muitas as mortes decorrentes de acidentes de trânsito, e a situação é tão alarmante que a ONU (Organização das Nações Unidas) enxerga o grave problema como questão de saúde pública⁹.

Desta maneira, a ONU (Organização das Nações Unidas) determinou a década de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ações para a Segurança Viária, tendo como principal objetivo diminuir a quantidade de óbitos previstos para o ano de 2020⁹.

De acordo com Capez¹⁰ “o sujeito prevê o resultado e, embora não o queira propriamente atingi-lo, pouco se importa com a sua ocorrência”. Nesse caso, não é de interesse do autor cometer tão ato, porém no caso de dolo eventual ele assume o risco de cometer o crime quando dirige um carro acima da velocidade permitida ou quando está embriagado.

Quando isso ocorre, a pena pode ser a reclusão, de cinco a oito anos, com a suspensão ou a proibição do direito de ter a permissão ou a habilitação de dirigir. Nesse caso, a pena poderá ser aumentada nos casos em que o autor não tiver habilitação, se estiver em vias diferentes das que o veículo precisa passar (como em calçadas, por exemplo) ou se deixar de prestar socorro à vítima. Nesse caso, a pena poderá ser elevada de 1/3 a metade⁹.

⁸ BERTOLUCCI, R. Brasil tem 47 mil crianças em abrigos, mas só 7.300 podem ser adotadas. **Jornal O Globo**.

⁹ BRASIL. **LEI No 13.546, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2017**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm>. Acesso em: 06 de outubro de 2021.

¹⁰ CAPEZ, F. **Direito Penal Simplificado**. p. 496, 2012a.

Porém é importante frisar que se o crime ocorreu por conta do abuso na ingestão de álcool ou de qualquer substância psicoativa, a detenção é de 5 a 8 anos de reclusão⁹.

Conforme Cano e Soares¹¹, é possível distinguir as diversas abordagens sobre as causas do crime em basicamente cinco grupos:

- a) teorias que tentam explicar o crime em termos de patologia individual;
- b) teorias centradas no *homo economicus*, isto é, no crime como uma atividade racional de maximização do lucro;
- c) teorias que consideram o crime como subproduto de um sistema social perverso ou deficiente;
- d) teorias que entendem o crime como uma consequência da perda de controle e da desorganização social na sociedade moderna; e
- e) correntes que defendem explicações do crime em função de fatores situacionais ou de oportunidades.

Traçando como enfoque o campo sociológico, diversas são as possibilidades, dentre as teorias existentes, de buscar uma compreensão para o crime, dentre elas podem ser citadas a Teoria da Desorganização Social, a Teoria da Anomia, a Teoria do Controle Social, a Teoria do Aprendizado Social, entre outras.

A escolha pela Teoria da Desorganização Social como norte de estudo e compreensão do vetor Homicídio no trânsito. Tendo como base a Teoria Econômica do Crime, o momento da decisão, quando o indivíduo opta pelo cometimento ou não de determinada conduta, é guiado por um processo racional de escolha, onde coloca-se em conflito o lucro que será obtido com tal ação, o risco de ser detido quando vier a praticar o ato, e, em caso de punição pela ação outrora realizada, se esta terá economicamente tido validade.

Tendo como base a Teoria Econômica do Crime, o momento da decisão, quando o indivíduo opta pelo cometimento ou não de determinada conduta, é guiado por um processo racional de escolha, onde coloca-se em conflito o lucro que será

¹¹ CANO, I & SOARES, G.D. **As teorias sobre as causas da criminalidade**. Rio de Janeiro: IPEA, 2002.

obtido com tal ação, o risco de ser detido quando vier a praticar o ato, e, em caso de punição pela ação outrora realizada, se esta terá economicamente tido validade.

Nos casos dos crimes de trânsito o juiz analisará as minúcias do caso e as o que prevê o artigo 59 do Código Penal. Sendo assim, a culpabilidade, as motivações e as consequências serão medidas e terão uma maior importância no momento da realização do cálculo da pena.

Nos dias atuais, observa-se um grande desrespeito com o direito do outro. Grande parte das vezes, as pessoas agem como se o outro não existisse, com total imprudência causando uma sensação de impunidade e de insegurança na sociedade.

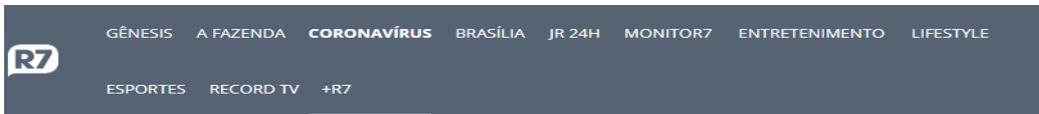
Partindo dessa premissa, quando o estado se apresenta eficiente, por meio da prisão dos indivíduos pegos em crimes de trânsito e com um sistema de persecução penal eficiente, não deixando de lado as penas rígidas gradativas ao tipo penal infringido, a dissuasão para ingresso no crime aumenta, e reflete em uma maior intolerância social a tal prática.

Essa garantia da punição aliada a um sistema célere que conduz o indivíduo, desde o momento que teve sua liberdade cerceada em decorrência da prática criminosa, ao sistema prisional reflete em uma redução da incidência criminal por dois motivos basilares: pela impossibilidade de cometimento de crime pelos indivíduos então encarcerados, e por meio da dissuasão gerada em quem envergava sua conduta para tais práticas, uma vez que a probabilidade de ser preso aumenta e a certeza da punição estatal se mostra mais perto.

4 CASOS DE CRIMES NO TRÂNSITO NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Apenas no Estado do Espírito Santo, os casos de morte no trânsito cresceram assustadoramente no ano de 2021, de acordo com os Dados Consolidados pelo Observatório da Segurança Pública do Espírito Santo / Sesp. (SESP, 2021).

IMAGEM 1



Duas pessoas morrem por dia vítimas de acidentes de trânsito no ES

Entre janeiro e agosto deste ano foram 500 mortes. Um aumento de 14% em relação a 2020, quando foram registradas 448 mortes por imprudência no trânsito

FOLHA VITÓRIA | por Folha Vitória
26/10/2021 - 20H49

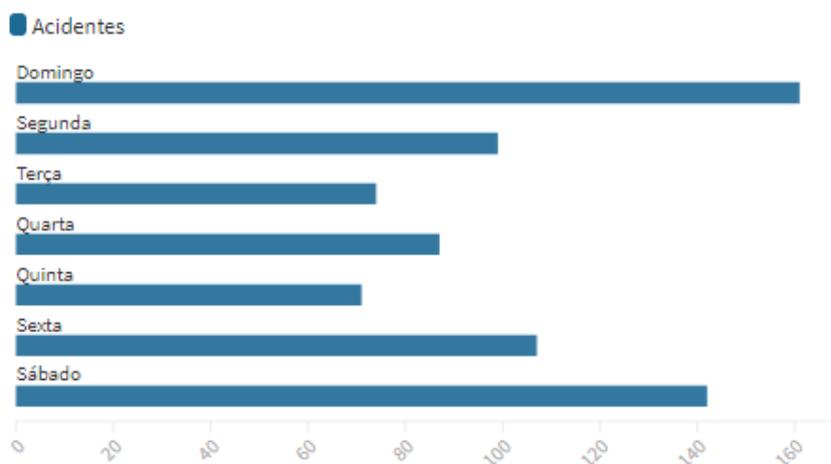
COMPARTILHE:    

Disponível em: <https://noticias.r7.com/cidades/folha-vitoria/duas-pessoas-morrem-por-dia-vitimas-de-acidentes-de-transito-no-es-26102021>

Na figura acima, mostra a chamada da manchete para o aumento no número de casos de acidentes de trânsito com vítimas fatais. Chama a atenção em como a imprudência no trânsito, sobretudo aliado ao abuso de bebidas alcoólicas tem deixado várias famílias enlutadas. A notícia traz a informação alarmante de 2 mortes por dia. E os casos não param por aí.

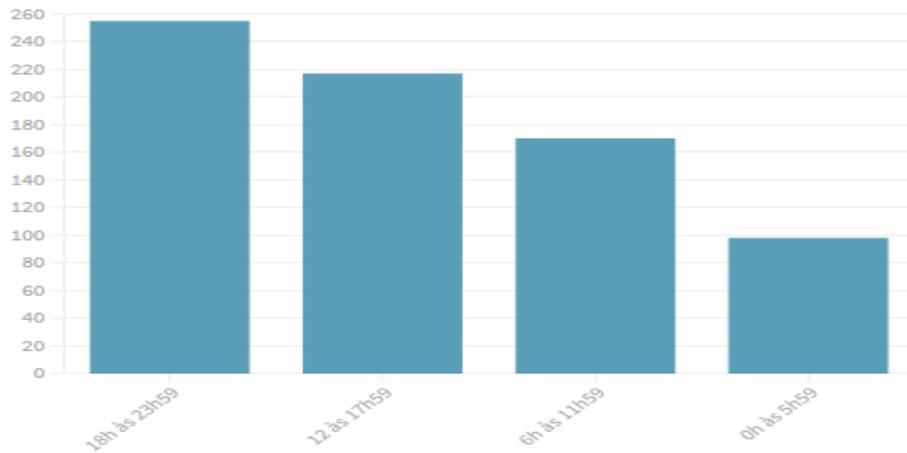
DIAS E HORAS QUE MAIS MATAM NO TRÂNSITO

Óbitos por dia



Fonte: Sesp

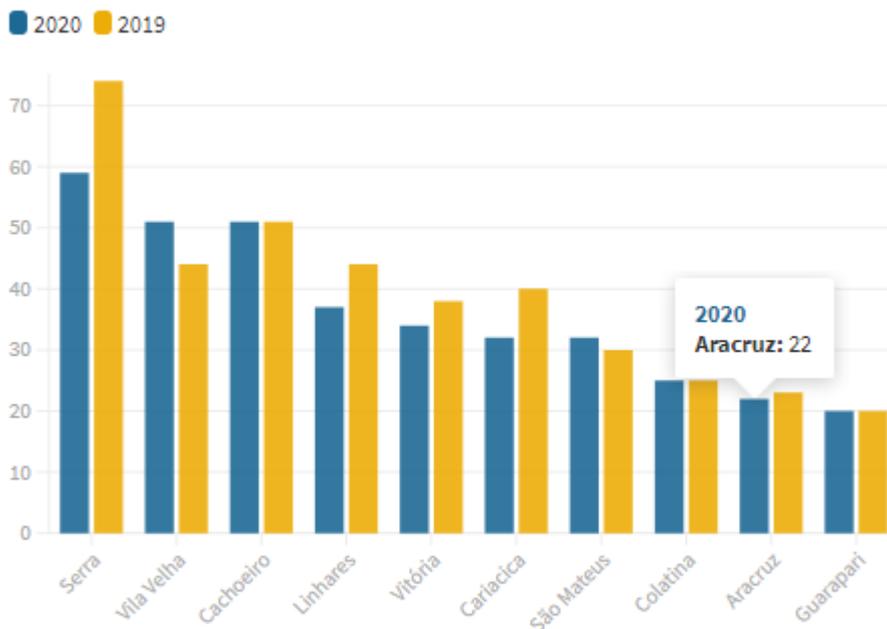
Horário das mortes



Fonte: Sesp

De acordo com os dados do Sesp, a região metropolitana lidera os casos de mortes no trânsito, sendo o município da Serra, o número 1 de acidentes com mortes.

Dez cidades com mais mortes



Fonte: Sesp

A Flourish chart

A morte é uma das perdas mais difíceis que existem. As pessoas se sentem impotentes e impossibilitadas de reverter a situação. Ou seja, se torna impossível rever o ente querido¹².

No primeiro semestre de 2021, os jornais noticiaram o caso da jovem Amanda Marques, que no dia 17 de abril foi atropelada na rodovia Darly Santos, no bairro Novo México, em Vila Velha, por um motorista embriagado que acabou a fatalizando. O carro conduzido por um jovem de 28 anos foi periciado e a partir das imagens de videomonitoramento feitas por duas câmeras de videomonitoramento e constatado que ele ainda estava em acima da velocidade permitida, que é de 60 km/h.

O motorista foi autuado e denunciado por homicídio por dolo eventual com a qualificação de não oferecer a chance de defesa das vítimas. Na ocasião, a vítima estava na garupa da moto de seu namorado, que foi atingida pelo carro em alta velocidade e com o motorista apresentando sinais de embriaguez. O motorista ainda tentou fugir do local¹³.

O motorista que causou o acidente foi Wagner Nunes de Paulo, de 28 anos, que foi preso preventivamente acusado elo crime de homicídio doloso qualificado, por motivo fútil e por meio que dificulte ou torne impossível a defesa da vítima. A acusação na época esperava que fosse a júri popular, o que não aconteceu, mas essa pena tem um caráter dúbio, pela reprovação do ato e também por sua caraterística pedagógica. Lodo depois, Wagner teve sua prisão em flagrante convertida em preventiva¹⁴.

¹² Moura, C. (2006). **Uma avaliação da vivência do luto conforme o modo de morte**. Dissertação de mestrado não publicada. Mestrado em Psicologia. Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil.

¹³ AVILEZ, Larissa. **A Gazeta**. Disponível em: < <https://www.agazeta.com.br/es/transito/caso-amanda-marques-motorista-estava-a-135-kmh-na-darly-santos-0821> > Acesso em: 23 de outubro de 2021.

¹⁴ TRIBUNA ONLINE. **Laudo atesta que motorista que causou acidente com morte na Darly Santos estava a 150 km/h**. Disponível em: <https://tribunaonline.com.br/policia/laudo-atesta-que-motorista-que-causou-acidente-com-morte-na-darly-santos-estava-a-150-kmh-101129>. Acesso em 25 de outubro de 2021.

Velocidade média

Caso Amanda Marques: motorista estava a 135 km/h na Darly Santos

No laudo pericial consta que a velocidade média foi identificada após análise de imagens do acidente e medições feitas no próprio local, com margem de erro de 10 km/h para mais ou para menos

Larissa Avilez | Repórter

Disponível em: <https://www.agazeta.com.br/es/transito/caso-amanda-marques-motorista-estava-a-135-kmh-na-darly-santos-0821> > Acesso em: 23 de outubro de 2021.

A declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH) da ONU determina que:

“Toda pessoa tem direito, à vida, à liberdade e a segurança pessoal”. O caput do artigo 5º da Constituição Federal Brasileira de 1988 resolve sobre os direitos e garantias fundamentais: “Artigo 5.º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...]”².

A partir da leitura da Declaração dos Direitos Humanos e da Constituição de 1988, verifica-se que a importância da vida é um direito garantido ao indivíduo e que deve, portanto, ser mantido desde o seu nascimento até a sua morte. Vale a pena frisar que o princípio da dignidade da pessoa humana e o direito à vida estão

intrinsecamente ligados havendo uma contínua harmonização entre os dois princípios.

A mudança no artigo 302 do CTB trouxe poucas novidades para a legislação. O que se apresenta como novidade é o veto ao artigo que previa a substituição da pena de prisão por uma pena restritiva de direitos no caso de crimes de lesão corporal culposa e lesão corporal de natureza grave, como nos que envolve rachas, por exemplo. O que acontece em muitos casos é que, em prisão em flagrante, o condutor responde em liberdade, devido à presunção de inocência. O delegado, inclusive, é quem decide quanto ele vai pagar de fiança. O motorista comprovadamente embriagado não tem este direito.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os homicídios de trânsito causam repulsa na sociedade. São crimes que pedem punições mais severas e uma legislação mais efetiva com o intuito de coibir e diminuir os casos que tanto indignam a sociedade em geral.

O artigo buscou falar a respeito do dolo eventual e da culpa consciente. O Dolo Eventual ocorre quando não há a intenção de cometer um crime, porém assume o risco de produzi-lo. E essa atitude do agente desencadeia numa lesão ou morte. No caso de dolo eventual, o agente não se importa se irá lesionar ou não. Na culpa consciente o agente sabe que irá causar uma lesão ou morte, mas acredita em sua intuição e em seu controle.

O que difere o dolo eventual da culpa consciente é a pena. No artigo 121 do Código Penal estabelece uma pena acima de 6 anos para os homicídios dolosos, enquanto nos homicídios culposos a pena é menor, como estabelece o artigo 302 no Código de Trânsito que determina uma pena de 2 a 4 anos.

Pessoas que dirigem embriagadas ou para realizarem rachas estão cientes de seus atos e precisam ser responsabilizadas por tais. Não é mais aceitável que essas pessoas cometam absurdos, lesionando vítimas ou as fatalizando e recebam uma pena leve como a de serviço comunitário. Os criminosos no trânsito precisam

ser responsabilizados com uma pena exemplar e compatível, para que sintam uma segurança jurídica e para que a segurança viária se torne uma possibilidade.

Há quem pense que o crime de embriaguez ao volante não deve ser absolvido pelo crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor já que o delito de dirigir alcoolizado não foi meio necessário e sequer foi uma preparação ou execução de homicídio culposo.

Já há os que concordam que é possível, sim, ser absolvido, uma vez que o crime de embriaguez ao volante é antefato impunível de homicídio culposo no trânsito. Isso porque quando se dirige embriagado, está violando o cuidado com a vida do outro e o dever de cuidar da própria e isso resulta em morte. Isto é da essência do homicídio culposo essa falta de cuidado.

As leis mudam e se adaptam ao momento em que a sociedade e a sua consciência caminham. Ou é assim que deveria ocorrer em todos os casos. É preciso deixar claro a importância da necessidade das leis se adaptarem às realidades da sociedade, e isso resvala sobre saber punir de maneira justa, fazendo justiça a vidas abreviadas por motivos fúteis dos agentes de acidentes de trânsito, por exemplo.

A pesquisa buscou ainda que de forma sucinta trazer a importância da discussão dessa temática, considerando que motorista que dirige embriagado precisa ser responsabilizado pelos seus atos e caso cometa algum acidente com vítima fatal, necessita ser punido com todo o rigor que a lei determina.

Diminuir os casos de acidentes no trânsito é uma responsabilidade permanente e depende de campanhas de conscientização a fim de fornecer orientações aos motoristas. O que a sociedade precisa é de um aparelho do Estado que saiba educar sobre o trânsito e, além disso, de uma legislatura justa e compatível com as consequências que as infrações podem acometer a qualquer pessoa, uma vez que todos os cidadãos estão passíveis de casos no trânsito.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA SOBRINHO, José. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

ARAÚJO, Marcelo Cunha de. CALHAU, Lélío Braga. **Crimes de trânsito**. 2. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2011.

AVILEZ, Larissa. **A Gazeta**. Disponível em:<
<https://www.agazeta.com.br/es/transito/caso-amanda-marques-motorista-estava-a-135-kmh-na-darly-santos-0821> > Acesso em: 23 de outubro de 2021.

BERTOLUCCI, R. *Brasil tem 47 mil crianças em abrigos, mas só 7.300 podem ser adotadas*. **Jornal O Globo**, 24 mai. 2017.

BRASIL. **Lei no 13.546, de 19 de dezembro de 2017**. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm>. Acesso em: 06 de outubro de 2021.

BRASIL. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Código de Trânsito Brasileiro*.

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

CANO, I & SOARES, G.D. **As teorias sobre as causas da criminalidade**. Rio de Janeiro: IPEA,2002.

CAPEZ, F. **Direito Penal Simplificado**. São Paulo: Saraiva, 2012.

MITIDIERO, Nei Pires. **Crimes de trânsito e de circulação extratransito: comentários à parte penal do CTB**. São Paulo : Saraiva, 2015.

Moura, C. (2006). **Uma avaliação da vivência do luto conforme o modo de morte**. Dissertação de mestrado não publicada. Mestrado em Psicologia. Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil.

SCIESLESKI, A. J. Aspectos psicopatológicos do homem no trânsito. **Revista Brasileira de Medicina do Tráfego**. São Paulo, v.1, n. 1, p11-17, 1982.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro**. Parte geral. 4. ed. rev. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

TRIBUNA ONLINE. **Laudo atesta que motorista que causou acidente com morte na Darly Santos estava a 150 km/h**. Disponível em:
<https://tribunaonline.com.br/policia/laudo-atesta-que-motorista-que-causou-acidente-com-morte-na-darly-santos-estava-a-150-kmh-101129>. Acesso em 25 de outubro de 2021.