

**REDE DE ENSINO DOCTUM
FACULDADE DOCTUM DE CARATINGA**

JANIELE DE SOUZA MARQUES

**DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE NOS CRIMES DE HOMICÍDIO
CAUSADOS NO TRÂNSITO POR EMBRIAGUEZ AO VOLANTE**

CARATINGA – MG

2018

JANIELE DE SOUZA MARQUES
FACULDADE DOCTUM DE CARATINGA

**DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE NOS CRIMES DE HOMICÍDIO
CAUSADOS NO TRÂNSITO POR EMBRIAGUEZ AO VOLANTE**

Monografia apresentada ao curso das Faculdades
Doctum de Caratinga como requisito parcial à obtenção
do título de Bacharel em Direito.
Área de concentração: Direito Penal.
Orientador: Professor Luiz Eduardo Moura Gomes.

CARATINGA - MG

2018

TERMO DE APROVAÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso intitulado Trabalho Dolo eventual ou culpa consciente nos crimes de homicídio causados no trânsito por embriaguez ao volante, elaborado pelo aluno Janiele de Souza Marques foi aprovado por todos os membros da Banca Examinadora e aceita pelo curso de Direito da FACULDADES DOCTUM DE CARATINGA, como requisito parcial da obtenção do título de

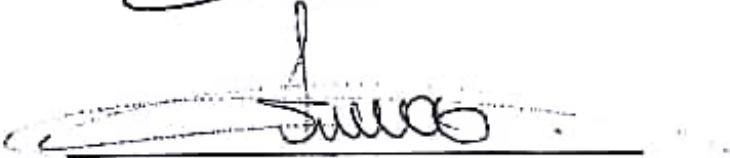
BACHAREL EM DIREITO.

J. Marques.

Caratinga 02 de JULHO 2013


Prof. Luiz Eduardo Moura Gomes


Prof. Márcio Xavier Coelho


Prof. Sergio Lima Lacerda

À Deus, que se mostrou criador, que foi criativo. Seu fôlego de vida em mim me foi sustento e me deu coragem para questionar realidades e propor sempre um novo mundo de possibilidades.

AGRADECIMENTOS

Desafio tão grande quanto escrever este projeto, foi utilizar apenas uma página para agradecer a todos que fizeram parte desta minha trajetória de 5 anos na Faculdade de Direito de Caratinga.

À Deus, porque quando em algumas vezes, sentindo-me desacreditada e perdida nos meus objetivos, ideais ou minha pessoa, me fez vivenciar a delícia de me formar.

Aos meus queridos pais Nildo e Palmira, que me trouxeram com todo o amor e carinho a este mundo, dedicaram, cuidaram e doaram incondicionalmente seu sangue e suor em forma de amor e trabalho por mim, despertando e alimentando em minha personalidade, ainda na infância, a sede pelo conhecimento e a importância deste em minha vida.

Às minhas irmãs Adriana e Bruna que sempre acreditaram no meu sonho e por todo amor incondicional.

Ao professor e orientador Luiz Eduardo que teve papel fundamental na elaboração deste trabalho.

Às minhas amigas, Ana Carolina e Miriam, por todo companheirismo e amizade e os colegas de turma por todos esses anos de alegria.

Aos demais familiares, e todos aqueles que cruzaram em minha vida, participando de alguma forma na construção e realização deste tão desejado sonho de carregar o canudo de minha formatura, ingrediente fundamental para minha felicidade...

E por fim, mas não menos importante deixo uma palavra de gratidão a todas as pessoas que de alguma forma tocaram meu coração e transmitiram força e confiança em mim.

Muito Obrigada!

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
CAPÍTULO I: CRIMES DE TRÂNSITO E SEUS REQUISITOS.....	10
1.1 Histórico dos Crimes de Trânsito.....	10
1.2 Crimes de Trânsito em Espécie.....	11
1.3 Homicídio Culposo no Trânsito.....	12
CAPÍTULO II: EFICÁCIA DAS NORMAS E SEGURANÇA JURÍDICA.....	17
2.1 Eficácia Jurídica.....	17
2.2 Eficácia Social.....	17
2.3 Segurança Jurídica.....	18
CAPÍTULO III: NECESSIDADE DE UNIFORMIZAÇÃO DA JURISPRUDÊNCIA....	20
3.1 Distinções Entre Dolo Eventual e Culpa Consciente.....	20
3.2 Análise Jurisprudencial.....	22
3.3 A Segurança Jurídica Necessária no Artigo 302 do CTB.....	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	26
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	27

RESUMO

O presente estudo tem como objetivo analisar as diferenças e a problemática de aplicabilidade do dolo eventual e da culpa consciente nos crimes de homicídio no trânsito envolvendo indivíduo embriagado. Tem como base pesquisa bibliográfica buscando alcançar o objetivo proposto. Além disso, também traz uma pesquisa de jurisprudência sobre a aplicação do dolo eventual e da culpa consciente. Conclui-se que o fator determinante para a aplicação do dolo eventual e a culpa consciente à luz dos acidentes de trânsito ocasionados por embriaguez é certamente a interpretação individualizada, caso a caso, considerando as particularidades do agente. O tema se apresenta ainda mais controverso e polêmico quando se analisam os diferentes entendimentos dos tribunais sobre o assunto.

Palavras-chave: Dolo Eventual; Culpa Consciente; Homicídio no Trânsito.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda a questão do dolo eventual e da culpa consciente nos delitos de homicídio de trânsito causados pela embriaguez na condução de veículo automotor.

Considerado, na atualidade, um dos maiores causadores de violência, o trânsito é diariamente responsável por milhares de mortes. Conforme dados da Organização Mundial da Saúde, órgão vinculado à Organização das Nações Unidas, o Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitantes da América do Sul, mesmo sendo o país que mais aplica leis de controle de risco. A violência no trânsito é questão tão relevante que a Organização das Nações Unidas, preocupada com o tema, estipulou a partir de 2011 uma década de ações voltadas à segurança viária. O principal objetivo da ONU é buscar alternativas para a redução dos acidentes, promovendo ações de combate à violência no trânsito em todo o mundo.

Por este e outros motivos, trazer à discussão a questão dos crimes de trânsito, da culpa consciente e especialmente do dolo eventual é crucial para a reflexão do assunto que atinge a todos, indistintamente, enquanto sociedade. O presente trabalho tem por objetivo delinear as principais diferenças entre dolo eventual e culpa consciente no que tange aos delitos praticados na direção de veículo automotor, bem como mostrar que a tendência atual em admitir o dolo eventual, em alguns desses delitos, expressamente tipificados como culposos, gera muita polêmica entre doutrinadores e juristas.

A aplicação do dolo eventual ou culpa consciente em acidentes de trânsito resultantes em homicídio por embriaguez ao volante é um tema polêmico na jurisdição brasileira, visto que não há lei específica sobre o assunto. Há doutrinadores que entendem que só cabe o tipo culposo, principalmente pela justificativa de que o motorista não ingere bebida alcoólica propositalmente para a prática do ato de homicídio. Porém, outros discordam, pois no dolo, o agente assume e aceita o risco sendo então responsável, enquanto que na culpa consciente ele acredita fielmente em sua não ocorrência.

Tomando como referência a premissa de que, mesmo nos crimes em geral, nem sempre é simples chegar ao elemento subjetivo relacionado à conduta do sujeito, quando estão em análise os delitos praticados na direção de veículo automotor, isso se torna ainda mais difícil, tendo em vista as especificidades que

envolvem os delitos dessa natureza, como o ambiente, o instrumento, o comportamento do agente, além da previsão normativa instituída por meio do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que contém previsão expressa de que aos delitos de homicídio e lesão corporal praticados no trânsito incide apenas a responsabilidade culposa, deixando de legislar sobre o homicídio doloso.

Sendo assim, a aplicação de dolo eventual ou culpa consciente em acidente de trânsito por embriaguez ao volante é um tema muito delicado no que se refere ao julgamento, pois em alguns casos, quando se entende que o homicídio foi culposos é aplicado o CTB, enquanto em outros, quando o homicídio é caracterizado com dolo eventual, o Código Penal.

Os crimes de trânsito são todos aqueles praticados na direção de veículo automotor, em que terão incidência os tipos penais previstos no Código de Trânsito Brasileiro, a exemplo do que ocorre com os artigos 302 e 303 do aludido diploma legal, que preveem, respectivamente, o homicídio culposos e a lesão corporal culposa, praticados na direção de veículo automotor. Podem ser caracterizados como dolo eventual ou culpa consciente, conceituados e analisados neste trabalho, pelo qual foi realizado o levantamento de argumentos favoráveis e contrários à aplicação do dolo eventual ou culpa consciente de acordo com a interpretação de doutrinadores e especialistas em Direito Penal e trânsito. Por se tratar do íntimo do agente delitivo, considerado por algumas jurisprudências impossível de saber da mente do autor o que ele pensou durante o ato criminoso, é de difícil configuração do crime quanto ao dolo eventual ou culpa consciente, dependendo dos fatos narrados na denúncia e testemunhas para que o aplicador da lei os diferencie. Nessa divergência, fica nítido o problema quanto a qual teoria deve ser aplicada nos casos concretos, visto que há na doutrina e na jurisprudência defensores de ambos os lados.

Neste sentido, tem-se como marco teórico, os argumentos e fundamentos defendidos por Mirabete e Fabbrini:

nesta hipótese, a vontade do agente não está dirigida para a obtenção do resultado; o que ele quer é algo diverso, mas, prevendo que o evento possa ocorrer, assume assim mesmo o risco de causá-lo. Essa possibilidade de ocorrência do resultado não o detém e ele pratica a conduta, consentindo no resultado. Há dolo eventual, portanto, quando o autor tem seriamente como possível a realização do tipo legal se praticar a conduta e se conforma com isso.¹

A aplicabilidade do dolo eventual e da culpa consciente nos crimes de trânsito em espécie é algo muito controverso, pois há divergência quanto a sua aplicabilidade na doutrina, na jurisprudência e na lei. O Código de Trânsito Brasileiro prevê que todos os crimes cometidos na direção de veículo automotor são tipificados como culposos, não havendo qualquer tipificação contrária.

O presente estudo tem como escopo propiciar uma leitura mais abrangente acerca dos aspectos que norteiam os crimes de trânsito, especialmente no que concerne a responsabilização penal aplicável ao sujeito ativo desses delitos. Para tanto, a análise será voltada ao crime de homicídio, tendo em vista a necessidade e a importância para o Direito Penal de se conhecer o elemento que impulsionou a conduta do agente - dolo ou culpa -, uma vez que a definição do elemento subjetivo reitor da conduta do sujeito refletirá na escolha da reprimenda a ser aplicada pelo Estado.

¹ MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual de Direito Penal**. Vol. 1. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2006, p. 116.

CAPITULO I: CRIMES DE TRÂNSITO E SEUS REQUISITOS

1.1 Histórico dos Crimes de Trânsito

Antes de adentrar no mérito do caso em questão, é de suma importância entendermos sobre o significado de trânsito. Em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, trânsito é tudo aquilo que se movimenta, se locomove de alguma forma, através de veículos, animais, também aquele que se movimenta isolado ou em grupo. A movimentação compõe o trânsito independente do local em que está.

Muitos problemas que hoje encontramos no trânsito atualmente são de origem antiga, contudo, se arrastam até os dias atuais.

No decorrer dos anos, com o desenvolvimento das civilizações antigas houve a necessidade da implantação de normas para regulamentar a utilização das vias. Podemos dizer que mais antigo ainda é o próprio ato de caminhar, uma vez que o homem com sua força motriz se deslocava por longas distâncias carregando seus bens sobre os ombros, até entender que tinha a capacidade de domesticar os animais e fazer uso de sua força para o transporte de carga.

O avanço veio com a criação da roda, na Suméria em 3.500 a.C, para muitos, esta é a maior invenção de todos os tempos, sendo assim, conforme era aperfeiçoada, outros veículos eram criados, tudo para atender à necessidade de transporte do homem, em sequência, o acesso mais rápido à outras cidades.

Passado algum tempo, os problemas relacionados com o trânsito surgiram com a revolução industrial (1760-1830) com a fabricação do automóvel, o primeiro carro a chegar ao Brasil em 1897, importado da França, pertencia a José do Patrocínio. Certo dia emprestou seu carro para o poeta Olavo Bilac que veio a provocar o primeiro acidente de trânsito no Brasil, perdendo o controle do veículo, colidiu com uma árvore.

Nesta situação, o Poder Público começou a se esforçar para tornar o trânsito mais seguro, falava-se em regras de circulação para proteger os pedestres e motoristas. Com a intenção de disciplinar o trânsito, as autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro criaram em 1903 a permissão das primeiras licenças para dirigir, e em 1906, adotou-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas.

O avanço do trânsito no Brasil tem causado um aumento muito grande de problemas de circulação devido a circulação de pessoas em grandes centros.

Atualmente congestionamentos são comuns em muitas cidades do país, por isso, exige que os órgãos competentes tenham uma análise sempre atenta às mudanças para inovar as leis e adequá-las à realidade.

A legislação de trânsito no Brasil, é um assunto complexo e necessita de uma profunda atenção para adquirir bom entendimento no assunto.

1.2 Crimes de Trânsito em Espécie

As condutas proibidas ao condutor de veículo que trafega pelas vias públicas estão descritas na Lei N 9.503 de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro.

Observa-se na referida Lei, as infrações civis e administrativas, penalizadas pelos órgãos de trânsito com multas e punições como a apreensão do veículo ou suspensão do direito de dirigir.

Temos ainda, as infrações penais, isto é, os crimes de trânsito, nessas circunstâncias, o infrator será autuado pelo órgão de trânsito, como também sofrerá um processo judicial criminal.

No caso dos crimes de trânsito, o infrator pode ser condenado às penalidades de detenção ou multa. Sendo possível ainda que o juiz aplique a penalidade de suspensão ou proibição de se obter a habilitação.

Para crimes de trânsito, há um capítulo específico, de número XIX, que conta com duas seções, a primeira de disposições gerais e a segunda seção os crimes em espécie e as respectivas penalidades. Descritos no CTB 11 crimes de trânsito, eles constam dos artigos 302 a 312, e indicam qual o prazo mínimo e máximo de detenção para cada caso.

Como exemplo, temos o homicídio com dolo eventual praticado na condução de veículo automotor. Nesta situação, aplica-se o artigo 121 do CP, pois o CTB somente tipifica o homicídio culposo, descrito no caput de seu artigo 302:

art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:
Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.²

² BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui as normas de trânsito no Brasil. Brasília, D.F., 23 de set. 1997.

1.3 Homicídio Culposo no Trânsito

Antes de adentrar nas definições de dolo eventual e culpa consciente é preciso, primeiramente, conceituar o dolo e a culpa. O dolo é o querer, almejar determinado resultado, violar determinada norma penal, com pleno conhecimento da ilicitude do fato, ou seja, o agente que age com dolo possui a vontade de atingir o resultando e possui o conhecimento das consequências de sua ação.

Para um delito resultante de dolo ser considerado um caso jurídico, o dolo deve apresentar dois requisitos: um intelectual (conhecimento) e outro volitivo (vontade). O elemento intelectual do dolo é representado pela consciência, pelo conhecimento, ou a previsão do agente em relação ao ato que pretende cometer (ilícito). O elemento volitivo é representado pela vontade do agente em praticar o fato típico.

Em contrapartida, a culpa é um comportamento voluntário, porém descuidado, que causa um dano involuntário, mas previsível, que poderia ter sido evitado. Nesse sentido, o Código Penal Militar, em seu artigo 33, conceitua culpa:

diz-se o crime: II- Culposo, quando o agente, deixando de empregar a cautela, atenção, ou diligência ordinária, ou especial, a que estava obrigado em face das circunstâncias, não prevê o resultado que podia prever ou, prevendo-o, supõe levianamente que não se realizaria ou que poderia evitá-lo.³

O artigo 18, inciso II, do Código Penal, divide a culpa em três espécies: a culpa por imprudência, culpa por negligência e culpa por imperícia. Na primeira, o agente age sem a devida cautela, sem o cuidado necessário. Na segunda, o agente age em forma de abstenção de culpa, é o não agir do agente, sendo que se agisse evitaria um mal futuro. A culpa por imperícia ocorre quando o agente não possui a devida técnica, não tem a aptidão que é esperada para a realização de uma atividade.

Feito as devidas conceituações necessárias, o dolo eventual ou dolo indireto é uma espécie de dolo, em que o agente assume o risco de produzir o resultado,

³ BRASIL. Código Penal Militar, Decreto-Lei n. 1.001, de 21 de outubro de 1969. Institui as normas do Código Penal Militar. Brasília, D.F., 21 de out. 1969.

apesar de não querer diretamente que o resultado ocorra. As lições de Magalhães Noronha, assim explicam:

no dolo eventual, o sujeito prevê o resultado e, embora não o queira propriamente atingi-lo, pouco se importa com a sua ocorrência ('eu não quero, mas se acontecer, para mim tudo bem, não é por causa deste risco que vou parar de praticar minha conduta — não quero, mas também não me importo com a sua ocorrência'). É o caso do motorista que se conduz em velocidade incompatível com o local e realizando manobras arriscadas. Mesmo prevendo que pode perder o controle do veículo, atropelar e matar alguém, não se importa, pois é melhor correr este risco, do que interromper o prazer de dirigir (não quero, mas se acontecer, tanto faz). É também o caso do chofer que em desabalada corrida, para chegar a determinado ponto, aceita de antemão o resultado de atropelar uma pessoa.⁴

A culpa consciente, diferentemente do dolo eventual, o agente prevê o resultado delituoso, mas acha que pode evitar o mal injusto. Nesse sentido ensina Capez:

culpa consciente é aquela em que o agente prevê o resultado, embora não o aceite. Há no agente a representação da possibilidade do resultado, mas ele a afasta, de pronto, por entender que a evitará e que sua habilidade impedirá o evento lesivo previsto.⁵

A tarefa de diferenciar dolo eventual e culpa consciente é teoricamente fácil, entretanto, na prática, se torna algo extremamente dificultoso, tendo em vista que em ambos os casos o agente prevê o resultado lesivo, mas como já foi visto anteriormente, na culpa consciente o agente acha que pode evitar o resultado, enquanto que no dolo eventual o agente não se importa se causar algum dano a outrem. É complexo diferenciar ambos os institutos, pois não se sabe como o agente pensou quando o resultado ocorreu, para assim aplicar a devida pena.

Nelson Hungria preleciona que:

a diferença entre dolo eventual e a culpa consciente encontra-se no elemento volitivo que, ante a possibilidade de penetrar-se na psique do agente, exige a observação de todas as circunstâncias objetivas do caso concreto, sendo certo que, em ambas as situações, ocorre a representação do resultado pelo agente. Deveras, tratando-se de culpa consciente, o agente pratica o fato ciente de que o resultado lesivo, embora previsto por ele, não ocorrerá.⁶

⁴ NORONHA, E. Magalhães. **Direito Penal**. Vol. 1. 30. ed. São Paulo: Saraiva, 1993, p. 135.

⁵ CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. Vol. 1.16. ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 223.

⁶ HUNGRIA, Nélson; FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Comentários ao Código Penal**. Vol. V. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1979, p. 55.

A vontade do indivíduo que comete o dolo eventual é imprecisa, não há uma precisão acerca da vontade de atingir um resultado. Para que o dolo seja considerado eventual, de acordo com a análise do caso concreto, é preciso que o agente não tenha vontade de cometer o ilícito, mas assuma o risco de produzi-lo, possui consciência de que pode atingir um resultado. Nesse vértice, ensina Mirabete e Fabbrini:

nesta hipótese, a vontade do agente não está dirigida para a obtenção do resultado; o que ele quer é algo diverso, mas, prevendo que o evento possa ocorrer, assume assim mesmo o risco de causá-lo. Essa possibilidade de ocorrência do resultado não o detém e ele pratica a conduta, consentindo no resultado. Há dolo eventual, portanto, quando o autor tem seriamente como possível a realização do tipo legal se praticar a conduta e se conforma com isso.⁷

A aplicabilidade do dolo eventual e da culpa consciente nos crimes de trânsito em espécie é algo muito controverso, pois há divergência quanto a sua aplicabilidade na doutrina, na jurisprudência e na lei. O Código de Trânsito Brasileiro prevê que todos os crimes cometidos na direção de veículo automotor são tipificados como culposos, não havendo qualquer tipificação contrária. O Código de Trânsito assim prevê:

art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:
 Penas – Detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
 § 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente:
 I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
 II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;
 III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;
 IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.
 § 2º- REVOGADO
 § 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:
 Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.⁸

Houve, recentemente, alteração no art. 302 do CTB, onde a Lei n.13.546/2017 que entrou em vigor dia 19/04/18 após o período de *vacatio legis*,

⁷ MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual de Direito Penal**. Vol. 1. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2006, p. 116.

⁸ BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui as normas de trânsito no Brasil. Brasília, D.F., 23 de set. 1997.

adicionou o § 3º ao artigo, que aumenta a pena de homicídio culposo causado por embriaguez ao volante. Nota-se, com essa alteração que o legislador não possui interesse em excluir a tipificação do homicídio por embriaguez como doloso, mesmo com a jurisprudência decidindo de forma diversa sobre o assunto. Nesse sentido, a jurisprudência abaixo colacionada, no julgamento do caso em tela reconhece o dolo eventual na conduta praticada como crime de trânsito:

EMENTA: RECURSO EM SENTIDO ESTRITO - PRONÚNCIA - HOMICÍDIO - TRÂNSITO - ATROPELAMENTO - DOLO EVENTUAL - PRELIMINAR - CERCEAMENTO DE DEFESA - INOCORRÊNCIA - IMPRONÚNCIA - DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO - IMPOSSIBILIDADE. Nos termos do artigo 222 do CPP, a expedição de precatória não suspende a instrução criminal, inexistindo nulidade na realização do interrogatório da parte antes da colheita da prova testemunhal por precatória, mormente, quando o réu e sua defesa são intimados da sua expedição. Tratando-se de mero juízo de admissibilidade da acusação, basta, para a pronúncia, a prova da existência do crime e indícios suficientes de sua autoria e do dolo eventual.⁹

Continuando no vértice dessa jurisprudência, vale destacar os dizeres do relator, em que considera que o dolo eventual com resultado morte, o fato de o indivíduo ter ingerido bebida alcoólica é suficiente para caracterizar que o agente assumiu o risco de produzir o resultado.

emerge da prova coligida aos autos que, no dia dos fatos, Euclides fez uso de bebida alcoólica, o que foi inclusive confessado por ele, além de acostado o teste do etilômetro, que comprovou a presença 0,76mg/l. Além disso, também há nos autos o relatório médico e a prova oral confirmando que o recorrente, no momento dos fatos, apresentava sinais de embriaguez. Também em desfavor do recorrente, se afere do laudo de levantamento do local do acidente e da prova testemunhal, que o apelante trafegava na contramão da rodovia. Enfim, numa análise preambular dos autos, tenho que há indícios suficientes de que o recorrente agiu com dolo eventual, assumindo o risco da produção do resultado morte, o que é suficiente para submetê-lo a julgamento perante o Tribunal do Júri.¹⁰

O art. 308 do Código de Trânsito Brasileiro também sofreu alterações com a lei anteriormente mencionada, em que tipifica o crime de participar de corrida em via pública, sem autorização da autoridade competente. Trata-se da conduta mais conhecida como “racha”. Abaixo a letra do art. 308 do CTB:

⁹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça – STJ – Habeas Corpus 10.648 RO 1999/0081568-8, Relator: Min. José Arnaldo da Fonseca. T5 – Quinta Turma, julgamento em 08/02/2000, DJ 20/03/2000, p. 85.

¹⁰ Idem.

art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada:

Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.¹¹

A referida lei adicionou a seguinte expressão: “ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor”.

Vale destacar o ensinamento de Márcio André Cavalcante: “o objetivo da alteração foi o de punir o motorista que, mesmo sem disputar com ninguém, faz manobras arriscadas no carro a fim de exibir ou demonstrar perícia no veículo”.¹²

Em casos de competição automobilística, vulgarmente denominado “racha”, a jurisprudência também vem admitindo o emprego do dolo eventual, conforme decisão abaixo.

HC. PENAL E PROCESSUAL PENAL. HOMICÍDIO POR ATROPELAMENTO." RACHA "AUTOMOBILÍSTICO. DOLO EVENTUAL. PRONÚNCIA. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO: INVIÁVEL O EXAME DA PRETENSÃO EM SEDE DE RHC.

A pretensão de desclassificação do crime de homicídio cometido durante "racha" automobilístico, à alegação de inexistência de dolo eventual, importa em exame aprofundado de provas, inviável na via perfunctória do habeas corpus.

Ordem denegada.

(HC 10.648/RO, Rel. Ministro JOSÉ ARNALDO DA FONSECA, QUINTA TURMA, julgado em 08/02/2000, DJ 20/03/2000, p. 85).¹³

Diante disso, fica claro a divergência que há entre a lei e a jurisprudência, o que compromete a real eficácia da norma, tendo em vista que o tratamento abordado tem sido diferente na jurisprudência do que realmente a lei prevê.

¹¹ BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui as normas de trânsito no Brasil. Brasília, D.F., 23 de set. 1997.

¹² CAVALCANTE, Márcio André. **Principais novidades legislativas de 2017**. 3. ed. Salvador: Juspodivm, 2018, p. 109.

¹³ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça – STJ – Habeas Corpus 10.648 RO 1999/0081568-8, Relator: Min. José Arnaldo da Fonseca. T5 – Quinta Turma, julgamento em 08/02/2000, DJ 20/03/2000, p. 85.

CAPITULO II: EFICÁCIA DAS NORMAS E SEGURANÇA JURÍDICA

2.1 Eficácia Jurídica

Levando em consideração que a eficácia é a qualidade de algo que produz o efeito esperado ou satisfatório, e além da obediência da norma, há a proibição, obrigação ou permissão. Se ela é violada entra em vigor a sanção.

No que lhe concerne, a eficácia jurídica é um conceito formal, segundo o qual uma norma emanada de acordo com o ordenamento jurídico se torna eficaz juridicamente, podendo ser obrigatória e tornando-se obrigatória.

2.2 Eficácia Social

Desde o princípio é fato conhecido por todos que consumir bebidas alcoólicas e dirigir, são ações incompatíveis. Volante e bebida não combinam! Para proteger os cidadãos de motoristas sem responsabilidade, o governo adotou uma medida adequada, entendendo assim que o rigor da penalidade intimidaria o problema com motoristas alcoolizados, contribuindo para a ordem social. A Lei Seca assusta de certa forma pela combinação de dois fatores: perder uma quantia em dinheiro com a multa de R\$ 1.915,30, inicialmente, e após, perder a liberdade ao ser punido com a detenção.

Muitos acidentes de trânsito ainda são causados pela combinação de álcool e direção que muitas vezes é fatal, porém, após a implantação da Lei Seca, os índices de acidentes vêm diminuindo. Antes da lei, o Código de Trânsito estabelecia como crime conduzir veículo com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas.

Ainda que nunca tenha sido permitido dirigir sob efeito do álcool, as pessoas não respeitam essa imposição por acreditarem fielmente estar em plena consciência e estabilidade, além de ter aptidão para dirigir. Mas, mesmo assim causam acidentes. A inserção da Lei Seca deu-se pela imprudência dos condutores e pelo seu excesso de confiança, que tinham como resultado as altas taxas de mortalidade decorrentes dos assim chamados “acidentes” de trânsito. Colocada e geralmente aplicada tal lei, pode-se dizer que alguns motoristas se adaptaram rapidamente, evitando possíveis acidentes e diminuindo suas taxas.

O Ministério da Saúde fez uma pesquisa no ano de 2016: uma em cada cinco vítimas de trânsito, atendidas nos prontos-socorros de hospitais públicos brasileiros, havia ingerido algum tipo de bebida alcoólica. O estudo também apresentou que aproximadamente 49% das pessoas que foram agredidas consumiram bebida alcoólica. De acordo com a pesquisa, as principais vítimas são homens com idade entre 20 e 39 anos.

Não se pode negar, no entanto, que a estratégia usada para tentar solucionar o problema de acidentes no trânsito causados pelo consumo de álcool foi criada e tem tudo para ser eficaz. Segundo Miguel Reale, no livro *Lições preliminares de Direito*, a regra de direito deve ser formalmente válida e socialmente eficaz. Desta forma o objetivo da Lei Seca é diminuir os índices de acidentes de trânsito com feridos e mortos.

Sendo, também, uma questão de segurança e saúde pública, de modo que a adoção da lei agrava as consequências para condutores infratores que insistem em dirigir sob influência de álcool.

Talvez, utilizando mais formas de divulgação da Lei Seca pelos meios de comunicação de massa, moderando a publicidade que influencia o consumo de bebidas alcoólicas, além das fiscalizações junto aos motoristas, a efetividade da lei passe a ser ainda maior. Dessa forma, motoristas serão estimulados à racionalidade quanto à noção de evitar acidentes que põem em risco não só o outro, como também o próprio condutor e sua família.

2.3 Segurança Jurídica

A segurança jurídica existe para que a justiça, função maior do Direito, se concretize. Permite aos indivíduos a garantia necessária para o desenvolvimento de suas relações sociais, tendo, no Direito, a certeza das consequências dos atos praticados.

Diante do caso aqui analisado, mais precisamente, o art. 302 do CTB, uma mesma conduta pode caracterizar tanto uma infração de trânsito quanto um crime de trânsito, basta que o motorista esteja embriagado com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas (ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência).

Nesse caso, o envolvido, em tese, responderá, tanto perante aos órgãos de trânsito quanto perante a justiça criminal. Caso a concentração seja inferior a 6 decigramas, o motorista responde apenas pela infração administrativa.

As infundáveis discussões sobre dolo eventual, culpa consciente e embriaguez em homicídios no trânsito desafiam soluções com mínima segurança jurídica, dada à complexidade de se estabelecerem premissas práticas e probatórias para aquelas categorias jurídicas.

O bem jurídico em exposição é o mais valioso, a vida. A prática social e a cultura de indiferença quanto à aceitabilidade das regras de trânsito são situações extremamente delicadas no Brasil. O ideal seria uma adequação em torno da proporcionalidade.

Critérios na elaboração da lei também trariam resultados, e, evidentemente, o principal deles, é o amparo constitucional. As autoridades deveriam buscar soluções para o grande número de acidentes de trânsito, soluções com observância da legalidade, segurança jurídica e razoabilidade.

CAPITULO III – NECESSIDADE DE UNIFORMIZAÇÃO DA JURISPRUDÊNCIA

3.1 Distinções entre Dolo Eventual e Culpa Consciente

Antes de adentrar nas definições de dolo eventual e culpa consciente é preciso, primeiramente, conceituar o dolo e a culpa. O dolo é o querer, almejar determinado resultado, violar determinada norma penal, com pleno conhecimento da ilicitude do fato, ou seja, o agente que age com dolo possui a vontade de atingir o resultando e possui o conhecimento das consequências de sua ação.

O emprego do dolo eventual ou da culpa consciente principalmente em condutas ligadas ao trânsito tem sido um dos problemas mais tormentosos dentro do direito penal. Isto porque, grande parte dos doutrinadores busca a diferenciação entre os delitos dolosos e culposos pelo conceito tradicional de dolo, sendo conhecimento e vontade de determinada ação típica.

Acontece que para um entendimento mais atual, o dolo não é conhecimento e vontade, mas sim conhecido como a realização de uma ação típica. Diante deste pensamento, para a caracterização entre dolo eventual ou culpa consciente não existe uma maneira que defina precisamente no caso concreto quanto à conduta do agente, sendo assim, em um mesmo caso poderá haver diferentes interpretações quanto à aplicação dos dois institutos em questão.

Ocorre ainda que, na prática, tal distinção entre os dispositivos são complexos e difíceis, e isso acontece porque em ambos, o indivíduo tem a previsão do resultado que a sua conduta pode o levar, porém, na culpa consciente ele acredita fielmente em sua não ocorrência enquanto no dolo eventual admita a possibilidade, mas sendo-lhe indiferente, não importando com o resultado. Em suma, a diferença está literalmente ligada ao pensamento do agente, ou em sua vontade.

Devemos levar em conta que não possuímos um critério penal claro para a aplicação dos institutos em cada caso concreto, uma vez que a dificuldade está na intenção do agente, se ele age ou não, assumindo o risco de produzir algum delito ou se acredita que pode evitá-lo. Não há possibilidade de o magistrado ter acesso à mente do agente no momento da realização do delito para saber ao certo sua intenção e vontade, desta forma, o dolo seria determinado de acordo com os atos que o agente demonstrou.

O limite entre dolo eventual e culpa consciente é tênue, ficando fácil confundir assumir riscos, com imprudência, negligência ou imperícia.

Pode-se dizer, que a diferença primordial é o desejo do resultado, pois no dolo eventual, embora não se tenha o desejo diretamente, o agente age indiferente à ocorrência do resultado delituoso. Na culpa consciente, o sujeito não assume o risco do resultado, ou seja, não o deseja.

O Código Penal Brasileiro não traz diferença quanto ao tratamento relacionado ao grau de culpa, se esta foi leve, grave, gravíssima, ficando então para o juiz fazer a aplicação da pena caso a caso.

Para distinguir os dois dispositivos, temos o entendimento Tavares (apud NUCCI, 2014, p. 235):

enquanto no dolo eventual o agente refletiu e está consciente acerca da possibilidade de causar o resultado típico, embora não o deseje diretamente, na culpa consciente, o agente está, igualmente, ciente da possibilidade de provocar o resultado típico, embora não se coloque de acordo com sua realização, esperando poder evitá-lo, bem como confiando na sua atuação para isso.¹⁴

É notório que a caracterização do dolo eventual ou culpa consciente depende de cada caso concreto, fica desta forma, a critério do magistrado sua real interpretação ao que se passou na cabeça do agente durante o crime, o que é praticamente impossível ter tal certeza. E por ser impossível, mister se faz encontrar outra forma de descobrir se houve vontade por parte do agente ou não.

Além disso, é de grande importância destacar que não se pode aplicar ao agente o dolo eventual caso exista alguma dúvida acerca da aplicação dos dois institutos, pois a culpa consciente é menos penosa que o dolo eventual, e na existência de dúvidas, a aplicação da lei deve ser de acordo com o *in dubio pro reo*, que expressa o princípio jurídico da presunção da inocência, onde diz que em casos de dúvidas se favorecerá o réu.

¹⁴ NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de direito penal – parte geral**. Rio de Janeiro: Forense, 2014, p. 235.

3.2 Análise Jurisprudencial

O histórico da direção doutrinária e da jurisprudência em relação aos crimes de trânsito é preocupante. A compreensão da correta adequação do tipo penal para a conduta trilhada pelo agente é de grande importância para a prática forense, visto que os dois institutos são bastante confundidos, o que pode trazer graves consequência para o autor de algum delito no trânsito, desta forma, dependendo da aplicação dada pelo magistrado ao caso, a punição soará de forma mais severa ou menos severa a uma conduta praticada.

Recentemente, pode-se encontrar acirradas discussões a respeito da configuração do dolo eventual e da culpa consciente nos crimes de homicídio no trânsito causados por embriaguez ao volante.

No que se refere à posição doutrinária, parte dela entende que o dolo eventual é a melhor maneira de se combater os acidentes de trânsito, contribuindo com o entendimento de que deve sim ser configurado, sendo o agente punido por homicídio doloso, sob a forma eventual, no momento em que se encontrava sob alta velocidade ou embriagado. Mas, alguns doutrinadores rejeitam a configuração do dolo eventual nos casos de homicídio no trânsito caso os mesmos elementos estejam presentes.

Seguidamente, será feito um breve estudo da posição jurisprudencial frente ao tema, identificando qual a posição dos tribunais e em que são baseadas suas decisões.

Em uma recente decisão abaixo colacionada, no julgamento do caso em tela reconhece dolo eventual na conduta praticada como crime de trânsito:

EMENTA RECURSO EM SENTIDO ESTRITO – PRONÚNCIA – HOMICÍDIO – TRÂNSITO – ATROPELAMENTO – DOLO EVENTUAL – PRELIMINAR – CERCEAMENTO DE DEFESA – INOCORRÊNCIA – IMPRONÚNCIA – DESCASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO – IMPOSSIBILIDADE. Nos termos do artigo 222 do CPP, a expedição de precatória não suspende a instrução criminal, inexistindo nulidade na realização do interrogatório da parte antes da colheita da prova testemunhal por precatória, mormente, quando o réu e sua defesa são intimados da sua expedição. Tratando-se de mero juízo de admissibilidade da acusação, basta, para pronúncia, a prova da existência do crime indícios suficientes de sua autoria e do dolo eventual.¹⁵

¹⁵ BRASIL, TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS- TJMG- Rec em Sentido Estrito 1.0109.16.0001179-6/001, Relator(a): Des.(a) Maria Luiza de Marillac, 3 CAMARA CRIMINAL, julgamento em 05 de setembro de 2017, publicação da sumula em 15 de setembro de 2017.

Do inteiro teor da jurisprudência colacionada, verifica os dizeres do relator, em considerar o dolo eventual com o resultado morte no caso de atropelamento, sendo o fato de ter ingerido bebida alcoólica suficiente para assumir o risco do resultado obtido:

emerge da prova coligida aos autos que, no dia dos fatos, Euclides fez uso de bebida alcoólica, o que foi inclusive confessado por ele, além de acostado o teste do etilômetro, que comprovou a presença de 0,76mg/l. Além disso, também há nos autos o relatório médico e a prova oral confirmando que o recorrente, no momento dos fatos, apresentava sinais de embriaguez. Também em desfavor do recorrente, se afere do laudo de levantamento do local do acidente e da prova testemunhal, que o apelante trafegava na contramão da rodovia. Enfim, numa análise preambular dos autos, tenho que há indícios suficientes de que o recorrente agiu com dolo eventual, assumindo o risco da produção do resultado morte, o que é suficiente para submetê-lo a julgamento perante o Tribunal do Júri.¹⁶

Já na jurisprudência que se segue, o mesmo Tribunal de Justiça de Minas Gerais:

para que se conclua se o crime foi praticado com dolo eventual ou culpa consciente e necessário examinar as circunstâncias de cada caso, não sendo possível aplicar formulas pré-determinadas. Inexistindo nos autos elementos suficientes para comprovar que o agente, com sua conduta, mesmo estando embriagado, assumiu o risco de produzir o resultado morte, a desclassificação é medida que se impõe, reconhecendo-se a existência de culpa consciente e não de dolo eventual.¹⁷

Conforme se verifica, nas duas condutas semelhantes capituladas pelo artigo 302 do CTB com julgamentos diferenciados, o que compromete a eficácia da norma, já que o tratamento dado tem sido diferente e não uniforme como deveria ser.

Conforme já dito, nos casos de dúvida em relação ao conteúdo da denúncia, prevalecerá a hipótese de menor gravidade da culpa consciente, em face do primado favor *libertatis* que é a fonte do Estado Democrático de Direito, ou, no princípio do *in dubio pro reo*.

Hungria e Fragoso, apresentados por Capez, ao discutirem sobre a complexidade de se diferenciar na prática o dolo eventual da culpa consciente afirmam que:

¹⁶ BRASIL, TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS- TJMG- Rec em Sentido Estrito 1.0109.16.0001179-6/001, Relator(a): Des.(a) Maria Luíza de Marilac, 3 CAMARA CRIMINAL, julgamento em 05 de setembro de 2017, publicação da sumula em 15 de setembro de 2017.

¹⁷ BRASIL, TJMG - Apelação Criminal 1.0106.10.001880-8/001, Relator (a): Des. (a) Maria Luíza de Marilac, 3ª CÂMARA CRIMINAL, julgamento em 30/08/2017, publicação da súmula em 16/09/2017.

o que deve decidir em tal caso, são as circunstâncias do fato com os motivos do agente. Somente eles poderão demonstrar que o acusado agiu com perversa ou egoística indiferença, consciente de que seu ato poderia acarretar a morte da vítima e preferindo arriscar-se a produzir tal resultado, ao invés de renunciar a prática do ato (dolo eventual); ou se agiu apenas levemente, na inconsiderada persuasão ou esperança de que não ocorresse o resultado previsto como possível (culpa consciente). Se o fato com seus elementos possíveis, é equívoco ou se há dúvida irreduzível, ter-se-á, então, de aplicar o *in dubio pro reo*, admitindo-se hipótese menos grave que é a culpa consciente.¹⁸

Nota-se quanto à jurisprudência, analisando as decisões dos Tribunais, uma tendência majoritária em configurar o dolo eventual em caso de embriaguez e alta velocidade remetendo o julgamento para o Tribunal do Júri.

3.3 A Segurança Jurídica Necessária no Artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro

art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas: Detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Parágrafo Único (...).¹⁹

No artigo em questão, está definido o crime de homicídio culposo e as penas previstas. Além disso, é necessário para a caracterização do delito, a presença de outro elemento: o agente deve realizar a conduta estando na direção do veículo automotor, e estar na direção implica em atuar tendo o controle sobre o veículo, podendo guiar sua direção.

Sabe-se que a primeira figura penal que passou a ser pautada pelo Código de Trânsito foi o homicídio culposo, que consiste na eliminação da vida de uma pessoa por ato de outra, através de uma causa gerada por culpa, seja por imprudência, onde há prática de um ato perigoso, negligência, onde há falta de cuidados ou imperícia, onde há uma omissão em aptidão teórica ou prática.

¹⁸ HUNGRIA, Nélson; FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Comentários ao Código Penal**. Vol. V. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1979, arts. 121 ao 136.

¹⁹ BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui as normas de trânsito no Brasil. Brasília, D.F., 23 de set. 1997.

Apresenta-se uma proposta mais moral e menos jurídica na intenção do legislador de humanizar o trânsito, transferindo a todo cidadão o direito de ter condições seguras de transitar.

Apesar da sabedoria dos nossos julgadores quanto à culpa consciente, a aplicação do dolo eventual deve ser criada com base na ideia de que a previsão da penalidade do artigo 302 do CTB tem sido branda no caso de homicídio por embriaguez ao volante. Pois, deve-se levar em conta que o agente na direção de veículo automotor, transitando em alta velocidade, demonstra desprezo pela vida alheia, assumindo, desta forma, o risco. Por isso, existe a necessidade atual de uniformização das jurisprudências no momento do julgamento, já que em casos muito parecidos percebe-se a disparidade nessa classificação, ora como culpa consciente, ora como dolo eventual.

O objetivo de proteção penal deve ser fundamentado em uma base realista. Logo, se o objetivo central do Código de Trânsito Brasileiro é a segurança das pessoas no trânsito, e, para tanto, seu objetivo é reduzir o número e os efeitos dos acidentes nas vias terrestres, deve-se de fato, visar com prioridade, as ações de defesa à disponibilidade da vida, pois este é o bem jurídico penal que deve ser tutelado.

Em suma, é indispensável que a jurisprudência possa ser uníssona nos julgamentos para que não haja nenhum tipo de insegurança jurídica quando se fala dos delitos capitulados no artigo 302 do CTB.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil tem um grande número de veículos circulando em suas ruas, como também um grande número de pedestres que nesse convívio diário, acabam produzindo diversos acidentes, como se observa constantes atropelamentos, acidentes graves envolvendo veículos, e destes acidentes, restam também vítimas com sérias sequelas. Busca-se constantemente uma forma adequada de evitar que a parte frágil, no caso o pedestre possa ser prejudicado, e por isso, passa-se a exigir punições mais severas como resposta imediata.

Levando em conta que não são todos que compreendem a lei e suas complexas formulações, o direito vem buscando sanar esses detalhes para que se faça uma justiça com segurança e não um demonstrativo de força para a sociedade, que, impaciente, exige aquilo que a lei não permite. Isto ocorre porque é muito tênue a diferença em identificar a presença de dolo eventual e a culpa consciente.

Conclui-se por fim, que no curso deste trabalho, apurou-se que a doutrina diverge quanto ao assunto, sendo que, alguns são contra a configuração do dolo eventual nos homicídios causados por embriaguez ao volante por veículo automotor, dando atenção apenas para às circunstâncias objetivas.

No que concerne à jurisprudência, observou-se que as decisões em ambos os sentidos, entende-se que as circunstâncias no caso concreto são determinantes para que seja configurado o dolo eventual nos acidentes de trânsito.

Portanto, verifica-se que as decisões têm sido predominantes no sentido de deixarem de lado o que se entende por dolo eventual e culpa consciente para que se possa punir com maior intensidade os infratores de trânsito, para que, desta forma, enfim, atenda ao clamor social.

Por conta disso, o presente estudo foi realizado com o objetivo de que a sociedade tenha uma resposta sobre a eficácia e a concretização da norma. A pesquisa tem a finalidade de contribuir para que haja um debate no mundo jurídico no que tange à real efetividade da norma, considerando a atual mudança no Código de Trânsito Brasileiro, as recentes decisões dos tribunais de justiça do país, os julgados das Cortes Superiores e o posicionamento da doutrina.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui as normas de trânsito no Brasil. Brasília, D.F., 23 de set. 1997.

BRASIL. Código Penal Militar, Decreto-Lei n. 1.001, de 21 de outubro de 1969. Institui as normas do Código Penal Militar. Brasília, D.F., 21 de out. 1969.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça – STJ – Habeas Corpus 10.648 RO 1999/0081568-8, Relator: Min. José Arnaldo da Fonseca. T5 – Quinta Turma, julgamento em 08/02/2000, DJ 20/03/2000.

BRASIL, TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS- TJMG- Rec em Sentido Estrito 1.0109.16.0001179-6/001, Relator (a): Des. (a) Maria Luiza de Marilac, 3 CAMARA CRIMINAL, julgamento em 05 de setembro de 2017, publicação da sumula em 15 de setembro de 2017.

BRASIL, TJMG - Apelação Criminal 1.0106.10.001880-8/001, Relator (a): Des. (a) Maria Luíza de Marilac, 3ª CÂMARA CRIMINAL, julgamento em 30/08/2017, publicação da súmula em 16/09/2017.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal:** Parte Geral. Vol. 1.16. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

CAVALCANTE, Márcio André. **Principais novidades legislativas de 2017.** 3. ed. Salvador: Juspodivm, 2018.

HUNGRIA, Nélson; FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Comentários ao Código Penal.** Vol. V. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1979.

MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual de Direito Penal.** Vol. 1. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

NORONHA, E. Magalhães. **Direito Penal**. Vol. 1. 30. ed. São Paulo: Saraiva, 1993.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de direito penal – parte geral**. Rio de Janeiro: Forense, 2014.