www.revistaft.com.br

Revista FT | ISSN 1678-0817 | v. 30, n. 164, 2026 | DOI: 10.69849/wtq83q66

Quando o risco se torna crime: os impactos da distinção entre dolo eventual e culpa consciente nos homicídios de trânsito

When risk becomes crime: the impacts of the distinction between *dolus eventualis* and conscious negligence in traffic homicides

Samantha Rhayssa Maia Santos[1]
Laurentino Xavier da Silva[2]
Marcus Vinícius Silva Coelho[3]
Marina Teodoro[4]
Guilherme Soares Vieira[5]

RESUMO

Os homicídios de trânsito com embriaguez, excesso de velocidade ou disputas automobilísticas evidenciam a difícil fronteira entre culpa consciente e dolo eventual, distinção que define a pena aplicável e a competência do Tribunal do Júri. A pesquisa investiga quais critérios permitem distinguir o dolo eventual da culpa consciente nos homicídios de trânsito e quais impactos essa distinção produz na responsabilização penal do condutor. O objetivo geral é identificar os elementos que autorizam o enquadramento da morte no trânsito como culposa ou dolosa. Como objetivos específicos, o primeiro capítulo examina a evolução legislativa dos crimes de trânsito e o endurecimento penal promovido pelas reformas do Código de Trânsito Brasileiro; o segundo analisa os fundamentos dogmáticos e político-criminais da responsabilização viária, com ênfase no dever objetivo de cuidado, na imputação objetiva e no princípio da confiança; e o terceiro confronta os critérios doutrinários e jurisprudenciais de distinção entre os institutos. A metodologia adota abordagem qualitativa, com pesquisa bibliográfica, documental e jurisprudencial, mediante exame do Código Penal, do Código de Trânsito Brasileiro, de suas alterações e de julgados do Superior Tribunal de Justiça e do Supremo Tribunal Federal. O referencial teórico apoia-se principalmente em Zaffaroni e Pierangeli (2021), quanto aos limites da política criminal, em Roxin (1997), quanto à imputação objetiva, e em Bitencourt (2024), quanto à distinção entre dolo eventual e culpa consciente. Os resultados indicam que embriaguez, excesso de velocidade ou gravidade do acidente, isoladamente considerados, não bastam para caracterizar o dolo eventual, exigindo-se que o conjunto probatório revele que o condutor prosseguiu diante da possibilidade concreta de causar a morte. Conclui-se que a distinção deve apoiar-se em circunstâncias objetivas e verificáveis, com fundamentação suficiente para evitar tanto a ampliação indevida do dolo eventual quanto o tratamento brando de condutas em que a assunção do risco esteja demonstrada.

PALAVRAS-CHAVE: Dolo eventual. Culpa consciente. Homicídio de trânsito. Tribunal do Júri. Código de Trânsito Brasileiro.

1 Graduanda do curso de Direito da Universidade Evangélica de Goiás – campus Ceres.
2 Especialista. Professor orientador do curso de Direito da Universidade Evangélica de Goiás – campus Ceres.
3 Mestre. Professor orientador do curso de Direito da Universidade Evangélica de Goiás – campus Ceres.
4 Doutora. Professora orientadora do curso de Direito da Universidade Evangélica de Goiás – campus Ceres.
5 Doutor. Professor orientador do curso de Direito da Universidade Evangélica de Goiás – campus Ceres.

ABSTRACT

Traffic homicides involving drunk driving, excessive speed or illegal street racing expose the difficult boundary between conscious negligence and *dolus eventualis*, a distinction that determines the applicable penalty and the jurisdiction of the Jury Court. This research examines which criteria make it possible to distinguish *dolus eventualis* from conscious negligence in traffic homicides, and what impacts this distinction has on the driver's criminal liability. The general objective is to identify the elements that justify classifying a traffic death as negligent or intentional. As specific objectives, the first chapter examines the legislative development of traffic crimes and the increased severity introduced by the reforms of the Brazilian Traffic Code; the second analyzes the dogmatic and criminal-policy foundations of traffic-related liability, with emphasis on the objective duty of care, objective imputation and the principle of trust; and the third compares the doctrinal and case-law criteria used to distinguish both concepts. The methodology adopts a qualitative approach, based on bibliographic, documentary and case-law research, examining the Brazilian Penal Code, the Brazilian Traffic Code and its amendments, and decisions of the Superior Court of Justice and the Federal Supreme Court. The theoretical framework draws mainly on Zaffaroni and Pierangeli (2021), regarding the limits of criminal policy; Roxin (1997), regarding objective imputation; and Bitencourt (2024), regarding the distinction between *dolus eventualis* and conscious negligence. The findings indicate that intoxication, excessive speed or the seriousness of the accident alone are not sufficient to establish *dolus eventualis*; the evidence as a whole must show that the driver persisted despite the concrete possibility of causing death. The study concludes that the distinction must rest on objective and verifiable circumstances, with sufficient reasoning to avoid both an unjustified expansion of *dolus eventualis* and an unduly lenient treatment of conduct in which the assumption of risk is demonstrated.

KEYWORDS: *Dolus eventualis*. Conscious negligence. Traffic homicide. Jury Court. Brazilian Traffic Code.

INTRODUÇÃO

A violência no trânsito continua sendo uma preocupação importante para o Direito e para a sociedade, principalmente quando os acidentes resultam em mortes e envolvem situações como embriaguez, velocidade muito acima do permitido, disputas automobilísticas ou outras condutas que colocam em risco a vida e a segurança de quem circula pelas vias.

A principal dificuldade está em saber quando uma morte ocorrida no trânsito deve ser tratada como homicídio culposo, inclusive por culpa consciente, ou como homicídio doloso por dolo eventual, já que essa escolha interfere no enquadramento jurídico da conduta, na pena aplicável e até na competência para o julgamento, o que exige observar com cuidado a forma como o motorista agiu diante do risco que criou.

A pesquisa parte, então, da seguinte pergunta: em quais situações o risco criado pelo motorista deixa de representar culpa consciente e passa a autorizar a imputação de dolo

eventual em um homicídio de trânsito? A resposta exige considerar que o resultado grave, sozinho, não demonstra dolo, embora existam condutas de perigo tão intenso que, analisadas com as demais provas, possam indicar aceitação da possibilidade de causar a morte.

O objetivo geral é compreender quais elementos permitem separar a culpa consciente do dolo eventual nos homicídios de trânsito, verificando, em cada caso, se houve apenas descumprimento do dever de cuidado ou se a atuação do condutor demonstrou que ele prosseguiu mesmo reconhecendo a possibilidade concreta de causar a morte.

Como objetivos específicos, busca-se examinar a evolução legislativa dos crimes de trânsito no Brasil, compreender os fundamentos dogmáticos e político-criminais da responsabilização penal viária e analisar a aplicação jurisprudencial do dolo eventual e da culpa consciente nos acidentes com morte.

A escolha do tema se justifica pela importância jurídica e social dos homicídios de trânsito, que frequentemente levantam discussões sobre impunidade, aumento das penas e limites da atuação estatal, tornando necessária uma análise cuidadosa de cada caso para que uma imprudência grave não seja tratada automaticamente como dolo e, ao mesmo tempo, condutas de risco extremo não recebam um enquadramento mais brando quando houver elementos que indiquem assunção consciente do risco.

A pesquisa possui natureza qualitativa e foi construída a partir de fontes bibliográficas, legislativas e jurisprudenciais. O percurso metodológico reuniu obras de Direito Penal, dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro e do Código Penal, reformas relacionadas aos delitos viários e julgamentos dos tribunais superiores envolvendo embriaguez, velocidade excessiva, culpa consciente, dolo eventual e definição da competência do Júri.

No primeiro capítulo, é analisada a evolução da legislação de trânsito no Brasil, desde um período em que predominavam medidas de caráter administrativo até o fortalecimento da atuação penal, passando por mudanças importantes como a Lei Seca, o tratamento mais rigoroso dado ao racha e o aumento das penas nos casos envolvendo embriaguez, além da discussão sobre a importância de unir a responsabilização penal a medidas de prevenção.

O segundo capítulo analisa a responsabilização penal nos crimes de trânsito sob os aspectos dogmáticos e político-criminais. Nele, são discutidos o dever objetivo de cuidado, o risco permitido e o risco proibido, a imputação objetiva, a conduta da vítima, os principais tipos penais previstos no Código de Trânsito Brasileiro e os limites do uso do Direito Penal como resposta à violência viária.

O terceiro capítulo concentra a discussão no ponto central da pesquisa e confronta os critérios utilizados para distinguir culpa consciente e dolo eventual em mortes ocorridas no

trânsito. São examinadas situações de embriaguez, velocidade excessiva e disputa automobilística, além de decisões do STJ e do STF que mostram quando essas circunstâncias podem, ou não, servir como prova de que o motorista aceitou a possibilidade do resultado fatal.

A tese defendida é a de que o dolo eventual não pode ser extraído apenas da intensidade do acidente ou da simples previsão de que uma morte poderia ocorrer. Para que a imputação dolosa seja legítima, as provas precisam revelar, a partir das circunstâncias do fato, que o motorista conhecia a possibilidade concreta do resultado e, ainda assim, manteve a conduta de modo compatível com a aceitação desse risco.

1 A EVOLUÇÃO LEGISLATIVA E A EXPANSÃO DO DIREITO PENAL NO TRÂNSITO BRASILEIRO

A evolução da legislação de trânsito no Brasil acompanhou as mudanças vividas pela sociedade e, com o passar do tempo, ampliou também a atuação do Direito Penal, tornando necessário observar com cautela até que ponto a criação de novas regras e o aumento das punições contribuem para a proteção da vida e da segurança no trânsito sem ampliar de forma excessiva a intervenção estatal.

O Direito acompanha as mudanças da sociedade e busca responder aos novos problemas que surgem ao longo do tempo, embora essa resposta nem sempre seja adequada ou suficiente. Quando se trata de criação de crimes e aumento de penas, é necessário respeitar os princípios da legalidade, da culpabilidade, da proporcionalidade e da intervenção mínima, para que a punição não seja usada somente como uma resposta imediata a casos de grande repercussão social (Bitencourt, 2024).

Com o aumento do número de veículos e da circulação nas cidades, a segurança no trânsito passou a exigir maior atenção do poder público, inclusive por meio de respostas penais voltadas a condutas que colocam em risco a vida, a integridade das pessoas e a segurança de quem utiliza as vias (Brasil, 1997).

A proteção de quem utiliza as vias passou, assim, a exigir uma atuação mais ampla do Estado, diante do compartilhamento do mesmo espaço por motoristas, passageiros, pedestres, ciclistas e motociclistas, demandando fiscalização, educação para o trânsito, prevenção de acidentes, organização adequada da circulação e responsabilização das condutas mais graves.

A pressão da sociedade por punições mais severas também influencia a criação de leis penais, principalmente depois de acontecimentos que provocam grande comoção e recebem

ampla cobertura da mídia. Nessas situações, o legislador pode ser levado a adotar medidas mais rigorosas em pouco tempo, buscando oferecer uma resposta imediata à cobrança social, o que pode aproximar a legislação de uma função mais simbólica do que efetivamente preventiva (Zaffaroni; Pierangeli, 2021).

A forma como a mídia apresenta os acidentes de trânsito também pode influenciar a maneira como a sociedade enxerga questões relacionadas à segurança e à atuação da Justiça, aumentando a cobrança por punições mais rigorosas diante da divulgação frequente de casos envolvendo mortes, embriaguez ao volante, excesso de velocidade e competições não autorizadas (Zaffaroni; Pierangeli, 2021). A redução desses problemas depende de ações contínuas de fiscalização, educação no trânsito e políticas públicas voltadas à prevenção (CONTRAN, 2021).

Greco (2024) chama atenção para os riscos do uso excessivo do Direito Penal, principalmente quando a punição acaba servindo mais para transmitir uma sensação de segurança à sociedade do que para proteger de forma efetiva os bens jurídicos envolvidos. No trânsito, essa cautela é importante porque a gravidade de um acidente, por si só, não justifica a flexibilização de garantias fundamentais nem permite que toda imprudência grave seja automaticamente tratada como crime doloso.

Diante disso, a expansão do Direito Penal no trânsito precisa ser compreendida junto com as medidas de prevenção, fiscalização e controle administrativo, já que o aumento das punições representa apenas uma das formas de enfrentamento da violência viária.

Para que se entenda como essa atuação estatal foi sendo construída e por que determinadas condutas passaram a receber tratamento criminal específico, é necessário observar primeiro o caminho percorrido pela legislação brasileira de trânsito.

1.1 A formação normativa do trânsito brasileiro

Para compreender a legislação de trânsito brasileira atual, é importante observar sua evolução histórica, marcada inicialmente por normas de caráter administrativo voltadas à organização do tráfego, à disciplina da circulação e à definição de deveres básicos para condutores e proprietários.

As primeiras tentativas de regulamentação do trânsito no Brasil remontam ao início do século XX, período em que o aumento da circulação de veículos passou a exigir regras próprias para organizar o tráfego e estabelecer medidas de segurança. Silva (2012) aponta o Decreto nº 8.324, de 1910, como a primeira legislação nacional voltada ao trânsito,

responsável por regulamentar o transporte por automóveis e estabelecer regras relacionadas à segurança, à fiscalização e às penalidades aplicáveis aos condutores.

Mais tarde, o Decreto-Lei nº 2.994, de 1941, instituiu o Código Nacional de Trânsito e deu maior organização jurídica às regras de circulação em um momento de crescimento das cidades e de aumento gradual do uso do automóvel, mantendo ainda uma preocupação predominantemente administrativa com o trânsito e com a definição das infrações básicas (Brasil, 1941).

Em 1966, a Lei nº 5.108 instituiu um novo Código Nacional de Trânsito, que permaneceu em vigor por aproximadamente três décadas e reuniu em seus 131 artigos regras destinadas à organização e à atualização da circulação viária no país (Brasil, 1966). Santos e Taveira (2020) destacam que esse modelo permaneceu vigente até 1997, quando o crescimento da população e do uso de veículos automotores levou à criação do atual Código de Trânsito Brasileiro.

A Lei nº 9.503/1997 instituiu o atual Código de Trânsito Brasileiro e alterou de forma relevante o tratamento jurídico da circulação no país. Desde então, a segurança no trânsito passou a ser reconhecida pelo próprio Código como uma responsabilidade a ser assegurada pelos órgãos que integram o Sistema Nacional de Trânsito, ampliando a preocupação normativa com a preservação da vida e com a redução dos riscos nas vias (Brasil, 1997).

Entre as mudanças trazidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, a criação de um capítulo próprio para os crimes de trânsito teve grande importância, pois mostrou que determinadas condutas praticadas ao dirigir podem ultrapassar a esfera administrativa quando colocam em risco a vida, a integridade física e a segurança coletiva, justificando a atuação do Direito Penal (Brasil, 1997).

Com o CTB, a proteção oferecida pelo Estado deixou de se apoiar somente em providências administrativas. Fiscalização, educação e prevenção continuaram essenciais, mas passaram a conviver com sanções penais destinadas às situações em que o comportamento do motorista apresenta maior lesividade ou perigo.

A própria formação da legislação de trânsito mostra que a segurança viária passou a depender de uma atuação compartilhada entre diferentes órgãos e áreas do poder público, reunindo fiscalização, educação, planejamento da mobilidade, organização da circulação e responsabilização criminal nos casos em que a gravidade da conduta justifica essa intervenção.

Em 2018, a Lei nº 13.614 criou o PNATRANS com o objetivo de reduzir mortes e lesões nas vias brasileiras, reunindo diferentes áreas da administração pública em torno do

acompanhamento de metas, da prevenção e da gestão de riscos, o que reforça a necessidade de uma atuação integrada para promover a segurança viária (Brasil, 2018).

O PNATRANS reforçou essa visão ao tratar mortes e lesões no trânsito como um problema que exige prevenção, redução de riscos e atuação coordenada do poder público, sem concentrar toda a resposta na punição penal (Brasil, 2018).

Essa trajetória ajuda a compreender o problema central da pesquisa ao mostrar que o ordenamento prevê respostas diferentes conforme a intensidade do risco, o que também explica por que uma morte no trânsito exige análise própria antes de ser enquadrada como culpa consciente ou dolo eventual.

1.2 O Código de Trânsito Brasileiro e a criminalização de condutas viárias

Ao disciplinar os delitos viários em um capítulo próprio, o Código de Trânsito Brasileiro reservou a resposta penal para os comportamentos que ultrapassam a irregularidade administrativa e alcançam níveis mais graves de perigo ou lesão. Nucci (2024) ressalta que essa intervenção deve permanecer subordinada à proporcionalidade e à proteção efetiva dos bens jurídicos atingidos.

Entre os delitos previstos pelo CTB, o homicídio culposo cometido por motorista recebe disciplina específica no art. 302. O dispositivo estabelece sanção própria para a morte causada sem intenção durante a condução e prevê, além da pena privativa de liberdade, consequências relacionadas ao direito de dirigir e hipóteses de aumento da reprimenda, diferenciando-o do homicídio culposo tratado de forma geral pelo Código Penal (Brasil, 1997).

Nesses casos, a culpa pode aparecer como imprudência, negligência ou imperícia do condutor, seja pelo excesso de velocidade e pela ultrapassagem perigosa, pela falta de atenção às condições da via ou do veículo, ou pela ausência de habilidade técnica necessária para uma condução segura (Capez, 2024).

O §1º do art. 302 estabelece situações que tornam mais grave o homicídio culposo de trânsito. A pena pode ser aumentada, por exemplo, quando o motorista conduz sem a habilitação exigida, atinge a vítima em calçada ou faixa destinada a pedestres, deixa de prestar auxílio após o fato ou provoca a morte enquanto exerce atividade profissional no transporte de passageiros. O tratamento mais severo decorre da maior intensidade do descumprimento do cuidado esperado na condução (Brasil, 1997).

A Lei nº 13.546/2017 aumentou o rigor aplicado aos homicídios culposos praticados no trânsito sob influência de álcool ao incluir o §3º no art. 302 do CTB. Pinto e Mezzaroba

(2018) destacam que a alteração elevou a pena para cinco a oito anos de reclusão, reforçando a opção legislativa por tratar de forma mais severa os casos em que a embriaguez está associada ao resultado morte.

O art. 303 do CTB disciplina a lesão corporal culposa causada durante a condução e pressupõe que o motorista tenha agido abaixo do cuidado exigido para a situação (Brasil, 1997). Quando a lesão grave ou gravíssima está associada ao consumo de álcool ou de substância psicoativa, a legislação adota resposta mais rigorosa, evidenciando maior censura jurídica em comparação com a culpa sem essas circunstâncias (Brasil, 2017).

A Lei nº 12.971/2014 reforçou o tratamento dado às competições não autorizadas em via pública ao prever consequências mais severas quando o chamado “racha” provoca lesão corporal grave ou morte, em razão do elevado risco criado pela disputa e da forte violação das regras de segurança viária (Brasil, 2014).

O art. 306 do CTB permite a intervenção penal antes da ocorrência de lesão ou morte ao punir a condução de veículo quando o consumo de álcool ou de outra substância psicoativa compromete a capacidade psicomotora do motorista, adotando uma lógica preventiva voltada ao risco criado pela própria decisão de dirigir nessas condições (Brasil, 1997).

A Lei nº 11.705/2008, conhecida como Lei Seca, modificou de forma importante a política de combate à condução após o consumo de álcool (Brasil, 2008). Em 2012, a Lei nº 12.760 ampliou as possibilidades de comprovação da alteração psicomotora, admitindo, além do etilômetro, elementos como avaliação clínica, perícia, imagens, depoimentos e outras provas juridicamente válidas, sempre preservado o direito de contestação da prova produzida (Brasil, 2012).

A ampliação dos meios de prova da embriaguez procurou enfrentar situações em que a alteração da capacidade psicomotora era difícil de demonstrar, inclusive diante da recusa ao teste do etilômetro, passando a admitir exame clínico, perícia, imagens, testemunhos e outros meios previstos em direito (Brasil, 1997), sempre com a exigência de prova lícita e suficiente e com respeito ao contraditório, à ampla defesa e às demais garantias do acusado no processo penal (Nucci, 2024).

O art. 305 do CTB alcança o motorista que abandona o local do acidente com a finalidade de evitar as consequências jurídicas decorrentes do fato. A criminalização dessa conduta provocou debate sobre sua compatibilidade com a garantia de não produzir prova contra si e acabou sendo examinada pelo Supremo Tribunal Federal.

Ao julgar o RE nº 971.959/RS sob o Tema 907, o STF considerou constitucional o art. 305 do CTB. A decisão preservou a garantia do silêncio e reconheceu que, conforme as

particularidades do caso, continuam possíveis as causas capazes de afastar a tipicidade ou a ilicitude da conduta (STF, RE nº 971.959/RS, Tema 907, 2020).

A análise desses tipos penais mostra que o Código de Trânsito Brasileiro ampliou a presença do Direito Penal na regulação da circulação viária, exigindo que essa resposta seja aplicada com cuidado e articulada a políticas públicas de prevenção, educação e fiscalização.

Silva Sánchez (2013) relaciona a expansão do Direito Penal ao aumento da demanda social por segurança e à incorporação de novos riscos à intervenção punitiva. Essa leitura ajuda a entender por que condutas antes tratadas principalmente por medidas administrativas passaram a receber previsão criminal também no trânsito.

A expansão da atuação penal também exige atenção aos seus próprios limites, mantendo a proteção vinculada à gravidade concreta da conduta e aos bens jurídicos efetivamente ameaçados, de modo que a preocupação social com os riscos do trânsito não leve a uma intervenção mais intensa do que a situação realmente exige.

A tutela penal do trânsito protege bens como a vida e a integridade das pessoas e também alcança situações em que o dano ainda não ocorreu, como nos casos de embriaguez ao volante e de determinadas competições em via pública, permitindo a intervenção antes que o risco criado pelo motorista se transforme efetivamente em lesão ou morte.

Os efeitos dos acidentes ultrapassam a situação individual das vítimas. Carvalho (2020), em estudo do Ipea, estimou perdas anuais de dezenas de bilhões de reais para a sociedade brasileira, considerando fatores como perda de produção e despesas relacionadas ao atendimento das pessoas envolvidas.

Esses dados ajudam a dimensionar o problema e justificam uma atuação pública consistente, porém a dimensão econômica e social dos acidentes não torna adequada qualquer forma de criminalização. A resposta penal continua exigindo critérios que diferenciem as condutas realmente graves daquelas que podem ser enfrentadas por medidas administrativas e preventivas.

A antecipação da tutela penal deve observar os princípios da ofensividade e da proporcionalidade, considerando a gravidade concreta da conduta, o bem jurídico colocado em risco e a adequação da sanção antes que determinada infração passe a receber tratamento criminal, preservando os limites próprios de atuação do Direito Penal.

Esse ponto se relaciona diretamente ao tema do TCC, pois a existência de uma infração grave ou de um crime de trânsito não basta, por si só, para definir se houve culpa consciente ou dolo eventual, sendo necessário analisar separadamente a gravidade objetiva da conduta e a forma como o agente se posicionou diante da possibilidade de causar a morte.

1.3 As reformas legislativas e o endurecimento penal nos crimes de trânsito

As mudanças realizadas na legislação de trânsito ao longo dos últimos anos mostram uma tendência de aumento do rigor penal diante de condutas consideradas mais graves pela sociedade, como se observa nas Leis nº 11.705/2008, nº 12.760/2012, nº 12.971/2014, nº 13.546/2017 e nº 14.071/2020, que ampliaram a resposta do Estado a diferentes situações de risco viário.

A Lei Seca foi um dos principais marcos desse movimento ao endurecer o tratamento dado ao consumo de álcool por condutores e colocar a direção sob influência de álcool no centro das discussões jurídicas, sociais e de saúde pública, reforçando a responsabilidade de quem dirige de preservar condições adequadas de atenção e reação (Brasil, 2008).

A Lei nº 12.760/2012 também modificou a forma de demonstrar a embriaguez, deixando de concentrar a prova apenas no teste do etilômetro. Sinais observáveis, registros de imagem, depoimentos e outros elementos passaram a poder compor a apuração, desde que a produção probatória respeite as garantias processuais do acusado e permita a contestação dos elementos apresentados (Brasil, 2012).

A Lei nº 12.971/2014 seguiu a mesma linha ao aumentar o rigor aplicado às disputas automobilísticas não autorizadas quando o “racha” resulta em lesão corporal grave ou morte, resposta ligada ao elevado risco criado por uma competição em via pública e à exposição de terceiros a condutas incompatíveis com as regras básicas de segurança no trânsito (Brasil, 2014).

A Lei nº 13.546/2017 tornou mais severo o tratamento dos homicídios e das lesões culposas praticados por motoristas sob influência de álcool ou substância psicoativa e, no caso do homicídio previsto no art. 302, §3º, fixou pena de cinco a oito anos de reclusão, reforçando a maior reprovação atribuída às situações em que a embriaguez está relacionada ao resultado morte (Brasil, 2017).

Outra mudança veio com a Lei nº 14.071/2020, que inseriu o art. 312-B no CTB. A regra afasta, para as hipóteses indicadas no art. 302, §3º, e no art. 303, §2º, a incidência do requisito previsto no art. 44, I, do Código Penal, limitando a possibilidade de trocar a pena de prisão por penas restritivas de direitos nos casos ali especificados (Brasil, 2020).

O conjunto dessas reformas revela uma presença cada vez maior do Direito Penal na regulação do trânsito brasileiro, ao mesmo tempo em que mostra que a redução da violência viária depende de uma atuação mais ampla, com fiscalização contínua, educação para o

trânsito, infraestrutura adequada e aplicação efetiva das regras administrativas, além do próprio endurecimento das penas.

Ao examinarem dados do Paraná entre 1980 e 2014, Abreu, Souza e Mathias (2018) encontraram queda da mortalidade após a entrada em vigor do CTB e identificaram efeitos posteriores à Lei Seca. O estudo, contudo, mostra que a redução não seguiu o mesmo ritmo durante todo o período, o que afasta a ideia de um resultado permanente decorrente apenas da mudança legislativa.

O resultado é importante porque mostra que a alteração legislativa pode contribuir para a segurança viária, porém sua continuidade depende de fiscalização e de políticas públicas permanentes. Uma norma mais severa pode produzir efeitos relevantes sem garantir, sozinha, a redução duradoura das mortes.

Ao analisarem as 27 unidades federativas, Nunes, Murta-Nascimento e Lima (2021) encontraram resultados diferentes entre os estados, com redução estatisticamente significativa da mortalidade em Santa Catarina e no Distrito Federal, enquanto outras unidades apresentaram estabilidade ou até aumento nos índices.

A diferença entre os estudos mostra que não é possível relacionar de forma automática o endurecimento da legislação à redução da mortalidade, pois fatores como as características locais, a fiscalização, a organização do sistema de trânsito e a adesão às medidas preventivas também influenciam os resultados alcançados por uma política nacional.

A criação do PNATRANS pela Lei nº 13.614/2018 confirma que o próprio ordenamento passou a tratar a segurança viária de forma mais ampla, reunindo repressão e prevenção em diretrizes voltadas à redução de mortes e lesões, ao acompanhamento dos resultados e à atuação permanente dos órgãos públicos, em uma lógica de gestão dos riscos que vai além do simples agravamento das penas (Brasil, 2018).

A Resolução CONTRAN nº 870/2021 deu continuidade a essa orientação ao prever metas, acompanhamento de resultados e integração entre instituições para reduzir mortes e lesões. A norma reforça que o enfrentamento dos homicídios de trânsito envolve responsabilização jurídica e políticas capazes de diminuir a repetição dos riscos nas vias (CONTRAN, 2021).

Carvalho e Guedes (2023) examinam os resultados obtidos pelo Brasil durante a primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito e mostram que o problema não pode ser tratado por uma única medida. A avaliação reúne dados de mortalidade e morbidade, fatores relacionados aos acidentes e instrumentos de gestão adotados no país, compondo uma leitura mais ampla da política de segurança viária.

Essa abordagem contrasta com uma política centrada apenas no aumento das sanções. A proteção da vida deve ser observada também pela capacidade de prevenir riscos com fiscalização, planejamento e políticas permanentes, o que reforça os limites de uma resposta exclusivamente punitiva.

O crescimento da intervenção penal no trânsito precisa continuar submetido à lógica de ultima ratio. Para Zaffaroni e Pierangeli (2021), a sanção criminal deve ficar concentrada nos fatos de maior lesividade, em que a resposta administrativa se mostra insuficiente, evitando que a pena seja transformada em reação padrão para toda forma de imprudência.

Os resultados empíricos também dialogam com a crítica de Zaffaroni e Pierangeli (2021) ao uso do aumento das penas como principal resposta a problemas sociais. Os estudos analisados mostram que a punição pode ter função relevante, porém seus efeitos dependem de fiscalização, prevenção e condições institucionais capazes de fazer a norma funcionar.

Essa conclusão alcança o problema central do trabalho. A cobrança social por respostas mais severas não pode, por si só, levar um homicídio de trânsito para o dolo eventual, pois a imputação mais grave depende de elementos concretos sobre o risco criado e sobre a postura do condutor diante da possibilidade de morte.

A imputação objetiva oferece outro limite importante para a responsabilização. Roxin (1997) sustenta que não basta demonstrar uma relação causal entre a atuação do motorista e a morte; é necessário verificar se ele criou ou ampliou um risco juridicamente proibido e se foi justamente esse risco que se realizou no resultado.

Nos crimes de trânsito, essa análise é de suma importância porque a resposta penal deve considerar as circunstâncias concretas do caso, como velocidade, condições da via, estado psicomotor do condutor, previsibilidade do resultado, violação das normas de cuidado e possibilidade real de evitar o dano (Masson, 2024).

A jurisprudência participa desse processo ao interpretar as normas e estabelecer limites para sua aplicação nos casos concretos, principalmente nos homicídios de trânsito em que embriaguez, excesso de velocidade e outras condutas de risco tornam mais difícil definir se o fato permanece na culpa consciente ou alcança o dolo eventual.

Casos de grande repercussão podem aumentar a pressão para que acidentes graves sejam tratados como homicídios dolosos e levados ao Tribunal do Júri, porém Bitencourt (2024) reforça que a classificação jurídica depende de prova suficiente sobre a assunção do risco, já que a gravidade do resultado não demonstra, por si só, a passagem da culpa consciente para o dolo eventual.

O mesmo cuidado exigido na criação e no endurecimento das leis deve aparecer na aplicação judicial. Aumentar a pena de uma conduta e reconhecer dolo eventual são decisões distintas, e a segunda exige prova de que o comportamento ultrapassou a imprudência e revelou assunção consciente do risco de produzir a morte.

O percurso legislativo analisado mostra que a resposta penal ganhou espaço crescente na política de segurança viária. Esse movimento, contudo, precisa permanecer sujeito aos limites constitucionais e dogmáticos que impedem punições meramente simbólicas e preservam a segurança jurídica na atribuição da responsabilidade.

A evolução normativa mostra que a presença do Direito Penal se ampliou como instrumento de tutela da vida e da segurança viária, enquanto os estudos empíricos e a doutrina deixam claro que penas mais altas, sozinhas, não formam uma política eficiente de redução de acidentes. Fiscalização, prevenção e aplicação proporcional das normas continuam sendo partes do mesmo problema.

O capítulo também mostrou que a gravidade social do trânsito não autoriza uma responsabilização automática. A próxima etapa é definir quando o resultado pode ser atribuído penalmente ao condutor e quais limites orientam essa atribuição, discussão desenvolvida no capítulo seguinte a partir do dever de cuidado, do risco permitido, da imputação objetiva e do princípio da confiança.

2 A RESPONSABILIZAÇÃO PENAL NOS CRIMES DE TRÂNSITO: ASPECTOS DOGMÁTICOS E POLÍTICO-CRIMINAIS

A responsabilização penal nos crimes de trânsito depende da análise do que o condutor fez, do dever de cuidado que deixou de observar, da previsibilidade do resultado, do risco criado e da forma como esse risco se concretizou, já que a ocorrência de morte ou lesão em um acidente não é suficiente, sozinha, para justificar uma resposta penal mais severa.

Ao dirigir, o condutor assume um dever permanente de atenção, cautela e respeito às normas de segurança, porque a circulação de veículos envolve um risco socialmente aceito apenas enquanto permanece dentro dos limites estabelecidos pelo ordenamento jurídico e pelas regras de convivência no trânsito.

A responsabilidade penal surge quando o condutor ultrapassa os limites do risco permitido e cria um perigo juridicamente relevante para a vida, a integridade física ou a segurança coletiva. Nesses casos, a intervenção penal se justifica pela gravidade da conduta e pela insuficiência das respostas meramente administrativas para lidar com o fato.

A existência de um capítulo penal específico no CTB demonstra que certas práticas realizadas ao volante podem ultrapassar o plano administrativo e justificar sanção criminal. Mesmo nesses casos, a responsabilização continua dependente da presença dos elementos da tipicidade, ilicitude e culpabilidade, não sendo correto defini-la apenas pela gravidade da consequência produzida.

Quando o acidente resulta em morte, essa cautela se torna ainda mais necessária, pois o resultado fatal, sozinho, não permite concluir se a conduta foi culposa ou dolosa, sendo preciso analisar o comportamento do motorista, o cuidado exigível na situação, sua confiança em evitar o evento e a possível aceitação de que ele viesse a ocorrer.

A responsabilização nos delitos de trânsito também deve considerar que as pessoas que utilizam as vias estão expostas a riscos diferentes, pois motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres não possuem o mesmo nível de proteção e o dever de cuidado precisa ser avaliado de acordo com a capacidade de cada condutor de causar danos e com a vulnerabilidade dos demais usuários.

O próprio CTB distribui os deveres de cuidado conforme a vulnerabilidade dos usuários da via: veículos maiores devem adotar cautela em relação aos menores, os motorizados em relação aos não motorizados e todos precisam resguardar os pedestres. A regra evidencia que o grau de cuidado exigido aumenta quando o condutor dispõe de maior potencial para causar dano (Brasil, 1997).

O problema também possui dimensão de saúde pública. A OMS (2023) aponta a permanência de mortes e lesões no trânsito e a maior exposição de usuários vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas, o que reforça a necessidade de combinar responsabilização nos casos graves com mobilidade segura, infraestrutura, fiscalização e educação viária.

A análise dogmática dos crimes de trânsito deve caminhar junto com a política criminal, pois os critérios de imputação, culpa, dolo, nexo causal e culpabilidade precisam ser aplicados de maneira racional, proporcional e efetiva diante dos riscos próprios da circulação viária.

2.1 A responsabilidade penal e o dever objetivo de cuidado na condução de veículos

A condução de veículo automotor é uma atividade lícita e socialmente necessária, mas exige respeito às normas de circulação e segurança previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997), cabendo ao condutor agir com atenção, prudência, domínio do veículo e

cuidado diante das condições da via, da sinalização, dos limites de velocidade, do estado do automóvel e da presença dos demais usuários do trânsito (Capez, 2024).

Para Capez (2024), a culpa pode decorrer de imprudência, negligência ou imperícia. No trânsito, a primeira aparece em decisões arriscadas, como manter velocidade inadequada, ultrapassar sem segurança ou dirigir após consumir álcool; a negligência está ligada à falta de atenção, enquanto a imperícia diz respeito à insuficiência de habilidade técnica para conduzir com segurança.

Nos crimes culposos, a responsabilização exige a demonstração de que o condutor deixou de observar o cuidado esperado naquela situação e produziu um resultado que podia ser previsto e evitado, agindo abaixo do padrão de prudência exigido de quem estivesse nas mesmas condições (Capez, 2024).

Esse exame evita a responsabilização penal objetiva, incompatível com o Direito Penal brasileiro, porque a punição não pode decorrer apenas da ligação física entre a conduta e o resultado e exige a verificação de que o agente criou ou aumentou um risco juridicamente desaprovado que efetivamente se realizou no dano.

Roxin (1997), ao tratar da imputação objetiva, oferece um critério importante para limitar a atribuição do resultado, pois a morte somente pode ser imputada ao condutor quando decorrer da criação ou do aumento de um risco proibido que tenha se concretizado de forma juridicamente relevante no evento.

Dirigir é uma atividade socialmente permitida quando respeitadas as normas de circulação e segurança do CTB (Brasil, 1997), e a responsabilidade penal ganha fundamento quando o condutor ultrapassa esses limites e transforma uma atividade lícita em fonte de risco juridicamente desaprovado, conforme a lógica desenvolvida por Roxin (1997).

O princípio da confiança também ajuda a definir até onde vai o dever de cuidado no trânsito, porque em uma atividade compartilhada não é razoável exigir que cada condutor dirija supondo, o tempo todo, que os demais descumprirão as regras. Cambraia (2016) explica que quem age regularmente pode, em princípio, confiar que os outros participantes também observarão seus deveres, o que evita ampliar a responsabilidade penal por condutas alheias realmente imprevisíveis.

A confiança deixa de ser justificável quando existem sinais concretos de que outro usuário pode descumprir as regras, quando o próprio motorista já conduz de forma irregular ou quando a situação exige atenção reforçada. Nesses casos, a expectativa de comportamento regular dos demais perde força.

Alflen da Silva e Schmitt Júnior (2021) defendem que o princípio seja delimitado pelas particularidades do caso e não usado como fundamento genérico para afastar responsabilidade. A leitura complementa Roxin (1997), pois a avaliação do risco inclui também as expectativas legítimas de comportamento entre os participantes do trânsito.

O princípio da confiança pode ser percebido, por exemplo, quando o motorista atravessa um cruzamento com sinalização favorável e espera que os demais condutores respeitem as regras de circulação, embora essa expectativa perca força diante de sinais claros de perigo, situação em que passa a ser exigido um cuidado maior conforme aquilo que seria razoável esperar naquele momento.

A intensidade da violação e sua ligação com o resultado também precisam ser consideradas, pois uma falha leve e sem relação direta com o dano não pode receber o mesmo tratamento de uma condução marcada por embriaguez, velocidade incompatível, ultrapassagem perigosa ou disputa automobilística em via pública (Roxin, 1997).

A imputação do resultado também pode ser afetada por fatores externos, condições imprevisíveis da via, atuação de terceiros ou comportamento exclusivo da vítima. Conforme a participação desses elementos na dinâmica do acidente, a ligação jurídica entre a conduta do motorista e o resultado pode ser enfraquecida ou até afastada (Roxin, 1997).

O comportamento da vítima pode ser considerado quando tiver influência direta na ocorrência do resultado, como nas hipóteses em que sua conduta é exclusiva, imprevisível e inevitável para um motorista que vinha observando as regras de cuidado, análise que deve ser feita sem transferir de forma indevida à própria vítima a responsabilidade pelo acidente.

O art. 59 do Código Penal autoriza que a conduta da vítima seja considerada na individualização da pena, o que demonstra que sua participação pode adquirir importância jurídica em situações específicas. Essa avaliação, entretanto, exige cautela para que não se atribua à vítima, de maneira indevida, um resultado que tenha sido causado ou agravado pela atuação ilícita do agente (Brasil, 1940).

No Direito Penal de trânsito não há compensação de culpas, de modo que a imprudência da vítima não elimina a responsabilidade do condutor quando ele também violou o dever de cuidado e contribuiu para o resultado, sendo necessário verificar se a atuação da vítima foi realmente exclusiva e suficiente para causar o evento.

A separação entre essas hipóteses evita dois erros: responsabilizar quem não criou um perigo juridicamente relevante e utilizar o comportamento da própria vítima como justificativa genérica para afastar a culpa do motorista. Por isso, Roxin (1997) e Capez (2024)

contribuem para uma leitura que exige verificar concretamente a origem do risco e a participação de cada pessoa no resultado.

O princípio da confiança contribui para identificar até onde se estendia o dever de cuidado de cada pessoa envolvida no acidente e quem criou ou ampliou o risco que acabou se concretizando, exigindo que a responsabilidade da vítima, de terceiros e do próprio condutor seja analisada a partir das circunstâncias efetivamente demonstradas no caso.

A posição concreta do condutor no momento da conduta também influencia a análise do dever objetivo de cuidado, pois quem dirige veículo de grande porte, transporta passageiros, circula em área escolar, conduz em via urbana movimentada ou atravessa local com intensa presença de pedestres deve redobrar a atenção diante da maior possibilidade de dano e da vulnerabilidade dos demais usuários do trânsito (Brasil, 1997; Capez, 2024).

A análise de cada caso deve considerar aspectos como local, horário, velocidade, fluxo de pessoas, condições climáticas, sinalização e estado psicomotor do condutor, pois esses elementos ajudam a compreender a intensidade da violação do dever de cuidado e a verificar se o risco criado pela conduta foi realmente aquele que se concretizou no resultado.

Depois de identificar quem criou o risco juridicamente relevante, é preciso observar como o CTB organiza situações diferentes, separando crimes de resultado, delitos de perigo e condutas praticadas depois do acidente. Essa estrutura explica por que comportamentos arriscados não recebem necessariamente a mesma resposta penal.

Essa análise vem antes da própria distinção entre culpa consciente e dolo eventual, pois primeiro é necessário demonstrar que a morte pode ser juridicamente atribuída à conduta do motorista e que o risco criado por ele ultrapassou os limites normalmente aceitos na atividade de dirigir.

2.2 Os crimes de trânsito no Código de Trânsito Brasileiro e seus elementos estruturais

O Capítulo XIX do CTB reúne diferentes formas de responsabilização penal no trânsito, abrangendo delitos de resultado, como o homicídio e a lesão culposos, condutas relacionadas à criação de perigo, como a embriaguez e a competição não autorizada, e situações posteriores ao acidente, a exemplo da omissão de socorro (Brasil, 1997).

O art. 302 ocupa lugar central nessa estrutura porque disciplina a morte causada culposamente durante a condução. A responsabilização depende da ocorrência do resultado fatal e da demonstração de que o motorista deixou de observar o cuidado exigível, o que confirma que os delitos cometidos ao volante receberam tratamento próprio dentro do CTB.

No art. 303, a lesão corporal culposa decorre da violação do dever de cuidado que causa ofensa à integridade física da vítima (Brasil, 1997). A lei prevê tratamento mais rigoroso em situações como as lesões graves ou gravíssimas praticadas sob influência de álcool ou substância psicoativa (Brasil, 2017).

A embriaguez prevista no art. 306 permite a responsabilização penal mesmo quando ainda não houve lesão, desde que fique demonstrada a alteração da capacidade psicomotora do motorista pelo consumo de álcool ou de outra substância psicoativa, antecipando a atuação do Direito Penal diante do risco de que essa condição resulte em um dano efetivo (Brasil, 1997).

O art. 306 atua em momento anterior ao dano, pois a embriaguez ao volante pode ser punida mesmo quando não há morte ou lesão. Essa antecipação se explica pelo risco da condução com capacidade psicomotora alterada e exige cuidado na interpretação para que um crime de perigo não seja tratado como equivalente a um delito que efetivamente produziu resultado lesivo.

A participação em competição não autorizada, prevista no art. 308 do CTB, expressa a preocupação legislativa com o risco elevado criado pelo “racha” em via pública, já que essa prática transforma o espaço viário em ambiente de perigo concreto para motoristas, passageiros, pedestres e demais usuários da via (Brasil, 1997).

O art. 308, ao tratar da participação em competição automobilística não autorizada, aproxima o chamado “racha” da discussão central deste trabalho por envolver a criação de um risco elevado e previsível, embora a gravidade da conduta, por si só, não defina o elemento subjetivo, sendo necessário distinguir o delito de perigo, as formas qualificadas pelo resultado e a hipótese de homicídio doloso sustentada por provas concretas de aceitação do risco.

O art. 304 do CTB trata da falta de auxílio à vítima após o acidente e revela que os deveres do condutor não terminam com a colisão. Quando a assistência puder ser oferecida sem expor o próprio motorista a perigo pessoal, a omissão pode gerar responsabilização, reforçando a proteção da pessoa atingida também no momento posterior ao fato (Brasil, 1997).

Já o art. 305 pune o afastamento do motorista do local do acidente quando a finalidade é escapar das responsabilidades decorrentes do ocorrido. No Tema 907, o STF considerou essa incriminação compatível com a Constituição e entendeu que a exigência de permanência auxilia na identificação dos envolvidos e na apuração do fato, sem retirar do acusado a garantia de não se autoincriminar (Brasil, 1997; STF, 2020).

O conjunto desses tipos mostra que a responsabilização criminal no trânsito alcança tanto situações em que já houve morte ou lesão quanto condutas que criam perigo relevante (Brasil, 1997), o que exige atenção aos princípios da legalidade, ofensividade e proporcionalidade para que a antecipação da tutela penal permaneça dentro dos limites indicados por Nucci (2024).

As reformas do CTB também mostram uma escolha legislativa por tratar com maior rigor condutas ligadas à embriaguez, ao excesso de velocidade e às competições não autorizadas, ampliando meios de prova, aumentando penas e restringindo benefícios em algumas hipóteses como forma de responder à gravidade social dos acidentes.

A prevenção dos acidentes, porém, depende de fiscalização constante, investigação adequada, resposta estatal efetiva e decisões coerentes, já que o aumento abstrato das penas perde grande parte de sua capacidade preventiva quando não existe uma estrutura capaz de fazer a norma funcionar na prática.

A análise dos crimes de trânsito deve articular a dogmática penal e a política criminal, aplicando de forma coerente os critérios de imputação, culpa, dolo, nexo causal e culpabilidade e, ao mesmo tempo, considerando se as escolhas legislativas e institucionais realmente contribuem para a redução de mortes e lesões.

A própria estrutura dos crimes previstos no CTB revela níveis diferentes de risco e de resultado, desde delitos que exigem dano efetivo, como homicídio e lesão culposos, até crimes de perigo, como a embriaguez ao volante, além de condutas posteriores ao acidente, como omissão de socorro e fuga do local, relacionadas à assistência da vítima e à apuração dos fatos (Brasil, 1997).

Os crimes previstos no CTB possuem funções e níveis de lesividade diferentes. Confundir um crime de perigo com um delito culposo de resultado ou com um homicídio doloso pode levar a respostas desproporcionais e enfraquecer a coerência da responsabilização penal.

A estrutura do Código também mostra que o aumento das penas e a antecipação da tutela penal têm alcance limitado quando aparecem isolados. A discussão precisa considerar os objetivos da política criminal de trânsito e a forma como punição e prevenção podem atuar sem afastar a segurança jurídica.

Essa distinção é importante para o tema porque evita que a gravidade de uma infração ou de um crime de perigo seja usada, por si só, para presumir o dolo eventual, exigindo que o tipo penal praticado e o elemento subjetivo do agente sejam analisados de forma separada.

2.3 A política criminal de trânsito entre prevenção, punição e limites do Direito Penal

O endurecimento das leis de trânsito costuma ganhar força após acidentes graves e de grande repercussão, quando aumenta a cobrança social por respostas mais firmes do Estado, influência que ajuda a compreender parte das reformas legislativas e reforça a necessidade de uma política criminal construída com critérios mais amplos do que a reação imediata aos casos recentes.

Esse movimento precisa ser observado com cuidado, pois leis mais severas podem transmitir uma resposta imediata à sociedade sem produzir a mesma mudança no comportamento dos condutores quando faltam fiscalização contínua, educação para o trânsito, infraestrutura adequada e aplicação efetiva das regras existentes.

Zaffaroni e Pierangeli (2021) alertam para o risco do Direito Penal simbólico, marcado pela criação ou pelo endurecimento de normas penais com forte apelo social e baixa capacidade de transformação concreta da realidade, situação que, no trânsito, pode ocorrer quando o legislador aumenta penas ou cria restrições sem enfrentar os fatores estruturais que contribuem para a violência viária.

Silva Sánchez (2013) explica a expansão penal a partir da percepção crescente de riscos e da demanda social por segurança. Zaffaroni e Pierangeli (2021), por outro lado, concentram a crítica nos limites desse movimento e no risco de atribuir à pena uma capacidade de resolver problemas que dependem de outras políticas.

A tensão entre essas leituras é útil para o tema: riscos graves podem justificar intervenção penal, enquanto a legitimidade dessa intervenção continua dependente de proporcionalidade e utilidade concreta. Nos homicídios de trânsito, essa cautela impede que a maior reprovação social seja confundida com prova de dolo eventual.

A punição tem papel importante diante das condutas mais graves, enquanto a redução dos acidentes exige uma atuação mais ampla, com fiscalização da embriaguez ao volante, controle de velocidade, melhoria da sinalização e das vias, formação adequada dos condutores e campanhas educativas permanentes.

A função preventiva da lei penal se enfraquece quando a fiscalização é descontínua, pois a percepção de baixa probabilidade de responsabilização reduz o impacto da pena sobre o comportamento do condutor, tornando a fiscalização efetiva e a aplicação concreta da norma mais relevantes para a prevenção do que o simples aumento abstrato da sanção (CONTRAN, 2021; Zaffaroni; Pierangeli, 2021).

A natureza subsidiária do Direito Penal nos crimes de trânsito exige que a sanção criminal incida sobre condutas com grau relevante de lesividade ou perigo, preservando a proporcionalidade entre a gravidade do fato e a intensidade da intervenção estatal (Zaffaroni; Pierangeli, 2021).

A ideia de Sistema Seguro amplia essa discussão ao reconhecer que erros humanos fazem parte da circulação e que o próprio sistema deve reduzir a possibilidade de eles terminarem em morte ou lesão grave. Para isso, a segurança viária depende de vias e velocidades adequadas, veículos mais seguros, fiscalização e atendimento eficiente às vítimas.

O PNATRANS segue essa mesma orientação ao reunir ações de gestão, educação, fiscalização, saúde, segurança veicular e infraestrutura, reforçando que a proteção da vida no trânsito depende de planejamento, acompanhamento contínuo e atuação preventiva articulada à responsabilização aplicada após o acidente (Brasil, 2018; CONTRAN, 2021).

Bitencourt (2024) localiza a diferença entre as duas figuras na atitude adotada diante do resultado que o agente prevê. Na culpa consciente, a pessoa reconhece a possibilidade do dano, mas acredita que conseguirá impedi-lo; no dolo eventual, continua agindo mesmo diante dessa possibilidade, de maneira compatível com a assunção do risco, razão pela qual as circunstâncias concretas são decisivas para o enquadramento.

Nos homicídios de trânsito, circunstâncias como embriaguez, excesso de velocidade, direção na contramão, disputa automobilística e fuga do local podem auxiliar na análise do estado anímico do agente, desde que sejam examinadas em conjunto com as demais provas e com as particularidades do caso concreto, pois o reconhecimento do dolo eventual exige elementos que indiquem a assunção consciente do risco, e não uma conclusão automática baseada apenas na gravidade da conduta (Bitencourt, 2024).

Essa cautela também aparece nos julgados do STJ. No REsp nº 1.689.173/SC, a Sexta Turma concluiu que o consumo de álcool, quando examinado sem outros elementos relevantes, não autorizava tratar o homicídio de trânsito como doloso, pois a acusação precisava indicar circunstâncias concretas capazes de revelar aceitação do risco de causar a morte.

Essa exigência preserva a diferença entre culpa e dolo nos acidentes mais graves, pois tratar toda imprudência intensa como dolo eventual poderia ampliar indevidamente a competência do Tribunal do Júri e comprometer a segurança jurídica por falta de base probatória suficiente (Bitencourt, 2024).

O cuidado para evitar a banalização do dolo eventual não impede uma resposta mais grave quando as provas apontam uma situação de risco extremo. Se o conjunto do caso

mostrar que o condutor compreendia o perigo e prosseguiu de maneira compatível com a aceitação da possibilidade de morte, o enquadramento doloso pode ser juridicamente adequado.

O ponto de equilíbrio está em reconhecer a gravidade dos crimes de trânsito sem afastar os limites da teoria do delito, garantindo uma resposta penal capaz de proteger a vida e a segurança viária com respeito à legalidade, à culpabilidade, à proporcionalidade e à análise individualizada da conduta.

Política criminal e dogmática penal precisam caminhar de forma articulada, considerando que a redução das mortes pode orientar reformas, fiscalização e políticas públicas, enquanto a responsabilização individual continua dependendo do preenchimento dos requisitos da teoria do delito e da existência de provas suficientes para sustentar a atribuição de um elemento subjetivo mais grave.

Uma política de trânsito consistente reúne prevenção e responsabilização. Leis adequadas, fiscalização, educação, infraestrutura segura e decisões bem fundamentadas têm funções complementares, de modo que a proteção da vida não fique reduzida ao simples aumento das penas (CONTRAN, 2021).

Também é necessário que as decisões expliquem com clareza por que determinado caso foi tratado como culpa consciente ou dolo eventual. Quando os critérios ficam indefinidos, situações semelhantes podem receber respostas muito diferentes. A fundamentação deve indicar quais fatos demonstram confiança na não ocorrência do resultado ou aceitação do risco.

Uma política criminal coerente precisa fugir dos dois extremos: considerar culposo todo homicídio ocorrido no trânsito ou converter automaticamente uma imprudência grave em dolo eventual. Bitencourt (2024) e o REsp nº 1.689.173/SC mostram que a intensidade do resultado não dispensa a prova sobre a postura subjetiva do motorista nem autoriza abandonar os critérios da teoria do delito.

O capítulo mostrou que a responsabilidade penal no trânsito começa pela verificação do dever de cuidado, passa pela criação de um risco juridicamente desaprovado e exige atenção ao princípio da confiança e à estrutura dos crimes previstos no CTB. Esses elementos permitem definir se o resultado pode ser atribuído ao condutor.

A questão central do trabalho, portanto, está em compreender quando a responsabilidade do motorista permanece na culpa consciente e quando passa ao dolo eventual, discussão que o capítulo seguinte desenvolve com base na doutrina e na

jurisprudência para identificar quais circunstâncias indicam confiança na possibilidade de evitar a morte e quais revelam assunção consciente do risco.

3 ANÁLISE DO DOLO EVENTUAL E DA CULPA CONSCIENTE NOS CRIMES DE TRÂNSITO COM RESULTADO MORTE

Nos homicídios de trânsito, distinguir culpa consciente de dolo eventual é uma das questões mais delicadas da responsabilização penal, pois ambas podem envolver a previsão do resultado, e a diferença depende da forma como o motorista se coloca diante do risco criado e da possibilidade concreta de causar a morte de outra pessoa.

O art. 18 do Código Penal oferece a base normativa para essa distinção. O dispositivo inclui no dolo a hipótese em que o agente não pretende diretamente o resultado, mas aceita o risco de sua produção, enquanto a forma culposa decorre de comportamentos marcados por imprudência, negligência ou imperícia (Brasil, 1940).

Bitencourt (2024) explica que as duas figuras podem envolver previsão do resultado, porém se afastam pela reação do agente diante dessa previsão. Na culpa consciente, ele continua agindo porque confia que o evento não acontecerá; no dolo eventual, prossegue mesmo sem essa confiança, aceitando a possibilidade de que o resultado venha a ocorrer.

Essa diferença produz consequências jurídicas relevantes nos homicídios de trânsito. Se reconhecida a forma culposa, incide o art. 302 do CTB; se houver elementos suficientes para sustentar homicídio doloso, inclusive por dolo eventual, a causa pode seguir para julgamento pelo Júri, órgão ao qual a Constituição atribui os crimes dolosos contra a vida (Brasil, 1988; Brasil, 1997).

A classificação jurídica da conduta não pode se apoiar apenas na gravidade do resultado, pois a morte no trânsito, apesar de sua grande repercussão humana e social, exige uma resposta penal construída a partir do elemento subjetivo do agente, da intensidade do risco criado e das circunstâncias concretas da condução do veículo.

A discussão ganha complexidade porque a condução de veículo automotor é uma atividade socialmente permitida que envolve riscos, tolerados pelo ordenamento jurídico quando o condutor respeita as normas de circulação, mantém o domínio do veículo e age com atenção aos demais usuários da via.

O problema surge quando o risco próprio da condução ultrapassa os limites permitidos e passa a representar um perigo juridicamente desaprovado, sobretudo quando há resultado

morte, situação em que se torna necessário verificar se houve apenas violação do dever de cuidado ou se a conduta revelou aceitação consciente da possibilidade desse resultado.

Distinguir uma imprudência muito grave do dolo eventual é uma das principais dificuldades nesses casos, pois circunstâncias como embriaguez, velocidade incompatível e participação em disputa automobilística tornam a conduta mais reprovável, embora precisem ser analisadas em conjunto com a dinâmica do fato para indicar se houve, ou não, assunção da possibilidade de causar a morte.

Uma imprudência muito intensa pode aproximar o caso da discussão sobre dolo eventual, mas não dispensa a demonstração de como o motorista se posicionou diante da possibilidade de morte. Por isso, a análise desses homicídios precisa conciliar proteção da vida com os limites que impedem transformar gravidade objetiva em dolo presumido.

A gravidade do acidente exige uma resposta compatível com as circunstâncias do caso, preservando a diferença entre dolo e culpa, razão pela qual os tribunais superiores admitem o envio ao Tribunal do Júri quando existem elementos concretos de assunção do risco e afastam a imputação dolosa quando ela se apoia apenas em presunções.

3.1 A distinção entre dolo eventual e culpa consciente na teoria do delito

Capez (2024) diferencia a culpa consciente do dolo eventual a partir da postura assumida pelo agente diante do resultado previsto. Na culpa consciente, ele percebe que o resultado pode ocorrer, mas acredita que conseguirá evitá-lo; no dolo eventual, embora não busque diretamente o resultado, continua agindo diante de sua possibilidade e assume o risco de produzi-lo.

Nos crimes de trânsito, essa diferença nem sempre fica clara, pois situações como embriaguez, velocidade elevada, ultrapassagens perigosas e outras violações das regras de circulação podem revelar consciência do perigo sem demonstrar, por si só, aceitação da possibilidade de causar a morte, exigindo uma análise conjunta da gravidade da conduta e da forma como o motorista se posicionou diante do risco criado.

Nucci (2024) também ressalta que a previsão do resultado não é suficiente para separar os dois institutos, já que ela está presente tanto na culpa consciente quanto no dolo eventual. A diferença surge quando se busca compreender se o agente ainda confiava na possibilidade de impedir o resultado ou se decidiu prosseguir mesmo diante de um risco cuja concretização passou a admitir.

Greco (2024), ao tratar da culpa consciente, destaca justamente essa confiança do agente em evitar o resultado. Ela pode ser imprudente, excessiva ou até pouco razoável, mas

permanece compatível com a culpa enquanto não houver elementos que indiquem que o sujeito se conformou com a possibilidade de produção do dano.

Bitencourt (2024) segue orientação semelhante ao atribuir importância à atitude do agente diante daquilo que prevê. A culpa consciente pressupõe uma expectativa de que o resultado não ocorrerá, enquanto o dolo eventual exige uma relação mais intensa com o risco previsto, marcada pela continuidade da conduta mesmo quando a possibilidade do resultado é reconhecida.

Embora Capez (2024), Greco (2024), Nucci (2024) e Bitencourt (2024) utilizem formulações próprias, há aproximação entre suas posições quanto à insuficiência da simples previsão. O ponto comum está na necessidade de compreender o que o agente fez depois de perceber o perigo, porque conhecer a possibilidade de um resultado grave não significa, por si só, aceitá-lo.

Essa construção, porém, não encerra a discussão doutrinária. As teorias desenvolvidas para explicar o dolo eventual atribuem pesos diferentes ao conhecimento do risco e à vontade do agente, razão pela qual a distinção entre dolo e culpa consciente continua sendo uma das questões mais difíceis da teoria do delito.

Puppe (2006) propõe uma compreensão que reduz a dependência de uma vontade interna difícil de comprovar e valoriza mais a natureza do perigo conhecido pelo agente, buscando critérios normativos que permitam identificar quando o risco assumido apresenta características suficientes para aproximar a conduta do dolo.

Selva (2025) também questiona a centralidade absoluta do componente volitivo e desenvolve uma proposta de normativização do elemento cognitivo. Nessa perspectiva, a análise do dolo não deveria depender exclusivamente da tentativa de descobrir uma vontade psicológica interna, podendo considerar de forma mais estruturada aquilo que o agente conhecia sobre o risco criado.

Batista (2023) adota uma posição diferente ao criticar concepções de dolo baseadas apenas no conhecimento do perigo, defendendo que o enfraquecimento excessivo da dimensão volitiva pode ampliar de forma problemática esse conceito e aproximar condutas tradicionalmente culposas de uma responsabilização mais grave sem demonstração suficiente da relação subjetiva do agente com o resultado.

O confronto entre essas posições evidencia uma dificuldade importante para os homicídios de trânsito. Um critério excessivamente concentrado na intensidade objetiva do risco pode fazer com que embriaguez, velocidade muito elevada ou outras condutas perigosas sejam tratadas quase automaticamente como dolo, enquanto uma exigência de demonstração

direta de vontade pode tornar praticamente impossível reconhecer o dolo eventual quando ele efetivamente estiver presente.

Jakobs (2024), ao analisar a proposta de Puppe, reconhece a contribuição do conceito de “perigo doloso”, mas aponta dificuldades internas dessa construção. A crítica mostra que critérios normativos podem contribuir para a identificação do dolo, desde que não transformem a gravidade objetiva do risco em substituto automático da análise sobre a postura do agente.

Para esta pesquisa, a solução mais adequada está em evitar esses dois extremos. A intensidade do perigo criado possui relevância e pode fornecer indícios importantes, porém o enquadramento como dolo eventual deve continuar relacionado ao elemento subjetivo previsto no art. 18 do Código Penal, reconstruído a partir de circunstâncias concretas e verificáveis.

Essa posição permite incorporar as contribuições das teorias cognitivas sem perder a distinção entre dolo e culpa, pois o conhecimento de um risco elevado ajuda a compreender o contexto da conduta, enquanto a reação do agente diante desse perigo permite avaliar se ainda existia confiança em evitar a morte ou se seu comportamento passou a revelar conformação com essa possibilidade.

Masson (2024) contribui para essa análise ao destacar que o elemento subjetivo precisa ser identificado a partir das circunstâncias reveladas pelo caso concreto. Como não é possível acessar diretamente o estado interno do motorista, dados como velocidade, ingestão de álcool, características da via, advertências recebidas, dinâmica do acidente e comportamento anterior e posterior podem auxiliar na reconstrução de sua postura diante do risco.

Esses elementos servem para demonstrar o aspecto subjetivo da conduta e não podem ser tratados como presunções de dolo, pois a embriaguez, embora aumente de forma significativa o risco da condução, não permite concluir sozinha se o motorista ainda confiava em evitar o resultado ou se prosseguiu aceitando a possibilidade de que ele ocorresse.

A imputação objetiva acrescenta outro limite à responsabilização. Roxin (1997) sustenta que o resultado somente pode ser atribuído ao agente quando sua conduta cria ou aumenta um risco juridicamente desaprovado e esse mesmo risco se concretiza no resultado produzido, afastando a responsabilidade quando a morte decorre de circunstância que não possa ser relacionada ao perigo criado.

Essa análise vem antes da própria distinção entre dolo eventual e culpa consciente, pois primeiro é necessário verificar se a conduta do motorista ultrapassou o risco permitido na

atividade de dirigir e se o perigo criado por ele possui relação juridicamente relevante com a morte ocorrida.

A intensidade da violação do dever de cuidado passa, então, a ter uma função mais precisa. Ela ajuda a identificar a dimensão do risco produzido e pode fornecer elementos para a análise do estado subjetivo, mas não autoriza que uma culpa extremamente grave seja convertida automaticamente em dolo eventual.

Essa distinção também decorre do princípio da culpabilidade, pois a intensidade da resposta penal precisa corresponder ao grau de reprovação efetivamente demonstrado. A imputação dolosa exige fundamento subjetivo mais intenso do que aquele presente nos crimes culposos, razão pela qual a gravidade do resultado não pode ocupar o lugar da prova necessária para justificar o enquadramento mais severo.

As consequências dessa escolha vão além da discussão teórica, pois o homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor segue a disciplina do CTB e é julgado pelo juízo singular, enquanto a existência de elementos suficientes para sustentar o dolo eventual pode deslocar o caso para a competência constitucional do Tribunal do Júri.

Por essa razão, preservar a diferença entre os institutos representa também uma garantia de proporcionalidade e segurança jurídica. Se toda imprudência grave fosse tratada como dolo eventual, a culpa consciente perderia parte de sua função dogmática e o enquadramento penal poderia passar a depender mais da repercussão ou da gravidade do acidente do que daquilo que efetivamente foi demonstrado sobre a conduta.

A posição adotada neste trabalho é, portanto, a de que a previsão do resultado e a intensidade do risco são elementos relevantes, porém insuficientes isoladamente para caracterizar dolo eventual. A passagem da culpa consciente para o dolo somente se justifica quando o conjunto das circunstâncias permite concluir que o motorista, conhecendo concretamente a possibilidade de causar a morte, prosseguiu de maneira compatível com a assunção desse risco.

Essa base teórica permite analisar com maior precisão as situações encontradas nos homicídios de trânsito e evita tanto a banalização do dolo eventual quanto o enquadramento excessivamente brando de condutas em que a aceitação do risco esteja efetivamente demonstrada.

A forma como esses critérios vêm sendo utilizados pelos tribunais brasileiros, sobretudo em casos envolvendo embriaguez, excesso de velocidade e outras circunstâncias de risco elevado, será examinada no tópico seguinte.

3.2 Embriaguez, excesso de velocidade e outros elementos de risco na jurisprudência brasileira

A presença de álcool é recorrente nesses debates porque dirigir depois do consumo de bebida ou de outra substância psicoativa pode reduzir atenção, tempo de reação e capacidade de julgamento, elevando de forma expressiva o perigo de acidentes graves (Brasil, 1997). Ainda assim, esse dado precisa ser inserido no conjunto das circunstâncias antes de qualquer conclusão sobre dolo eventual.

O CTB atribui reprovação própria à direção com capacidade psicomotora alterada: o art. 306 transforma a embriaguez em delito autônomo, enquanto o art. 302, §3º, estabelece consequência mais severa quando essa condição se relaciona a um homicídio culposo. A combinação dessas normas mostra que o legislador reconhece a gravidade de dirigir sob efeito de álcool ou substância psicoativa sem, por isso, presumir automaticamente a existência de dolo (Brasil, 1997; Brasil, 2017).

A condução sob influência de álcool representa uma violação grave do dever de cuidado e pode receber o tratamento mais severo previsto para o homicídio culposo no CTB. Para chegar ao dolo eventual, porém, são necessários outros elementos que mostrem que o motorista assumiu conscientemente a possibilidade de produzir a morte.

No REsp nº 1.689.173/SC, o STJ aplicou exatamente essa cautela. A Sexta Turma afastou a classificação dolosa porque a embriaguez, desacompanhada de circunstâncias que ultrapassassem a violação culposa do cuidado, não demonstrava suficientemente que a motorista havia aceitado a possibilidade de provocar a morte da vítima (STJ, REsp nº 1.689.173/SC, 2017).

Esse entendimento evita que a ingestão de álcool seja tratada, por si só, como suficiente para afastar a culpa consciente, pois o STJ considera necessário analisar a embriaguez em conjunto com a dinâmica do fato, a velocidade, a forma de condução, o local e outros elementos capazes de mostrar como o motorista se comportou diante do risco.

O excesso de velocidade também ajuda a medir o risco criado pelo agente, principalmente quando a velocidade adotada é incompatível com o local, com as condições da via ou com a presença de pedestres e outros veículos, circunstâncias que aumentam a reprovação da conduta e demonstram maior desrespeito às regras de segurança (Brasil, 1997).

Estar acima do limite permitido pode caracterizar uma imprudência grave, enquanto a conclusão pelo dolo eventual exige um exame mais amplo da intensidade do risco, do modo

de condução e das demais circunstâncias capazes de mostrar se o motorista aceitou a possibilidade de produzir a morte.

O “racha” se aproxima com mais intensidade da discussão sobre dolo eventual porque costuma reunir alta velocidade, manobras perigosas e exposição de terceiros a risco elevado. Esses fatores podem fortalecer a imputação dolosa, desde que a dinâmica concreta da disputa mostre que o agente prosseguiu mesmo diante de uma possibilidade séria de produzir a morte (Brasil, 1997; Brasil, 2014).

Embriaguez, velocidade elevada e participação em racha são indícios relevantes, mas nenhum deles permite reconhecer, isoladamente, o dolo eventual, razão pela qual a análise deve considerar também o horário, o local, o fluxo de veículos, a presença de pedestres, a intensidade do excesso de velocidade, eventual direção em contramão, fuga de fiscalização e a persistência na conduta mesmo diante de sinais claros de perigo.

No AgRg no AREsp nº 1.166.037/PB, o STJ examinou situação diferente: além de ter consumido bebida alcoólica, o acusado trafegava em velocidade inadequada para o local e desrespeitou a sinalização antes da colisão fatal. A reunião desses fatores tornou a análise do elemento subjetivo mais complexa do que nos casos baseados apenas na embriaguez (STJ, AgRg no AREsp nº 1.166.037/PB, 2019).

Ao examinar o precedente, o Tribunal destacou que a Lei nº 13.546/2017, ao tornar mais grave o homicídio culposo praticado sob influência de álcool, não eliminou a possibilidade de dolo eventual quando outras circunstâncias demonstram assunção do risco (STJ, AgRg no AREsp nº 1.166.037/PB, 2019).

A existência do art. 302, §3º, portanto, não transforma automaticamente em culposo todo homicídio praticado por motorista embriagado. Se outras provas demonstrarem que ele percebeu o perigo e continuou agindo de maneira compatível com a aceitação da morte como resultado possível, o dolo eventual ainda pode ser discutido (Brasil, 1997; Brasil, 2017; STJ, AgRg no AREsp nº 1.166.037/PB, 2019).

A existência do homicídio culposo qualificado pela embriaguez também não impede que um caso concreto seja reconhecido como doloso, da mesma forma que o consumo de álcool não permite presumir dolo eventual, pois a classificação depende da conduta efetivamente praticada e da postura do agente diante do risco demonstrada pelas provas.

O julgador também pode levar em conta situações como avanço de sinal vermelho em alta velocidade, condução em locais de grande circulação, repetição de infrações e o comportamento adotado após o acidente, desde que esses elementos sejam utilizados como

indícios para compreender a postura do agente diante do risco e não como substitutos da prova do elemento subjetivo.

A perícia tem papel importante justamente porque permite reconstruir a dinâmica do acidente por dados técnicos, como velocidade aproximada, ponto de impacto, condições da via, sinalização, funcionamento do veículo e possibilidade de frenagem, informações que ajudam a avaliar se o resultado era previsível, evitável e compatível com o risco criado pelo condutor.

Testemunhos, imagens de câmeras, registros eletrônicos e exames de alcoolemia podem ajudar a reconstruir a conduta do motorista e a dinâmica do acidente, permitindo que o dolo eventual seja reconhecido a partir de um conjunto probatório consistente, capaz de demonstrar que o agente conhecia o risco e, ainda assim, prosseguiu de maneira compatível com a aceitação do resultado.

A prova do dolo eventual não exige confissão do agente, pois dificilmente o condutor afirmará que aceitou a morte de terceiro. A conclusão judicial costuma ser formada por inferência a partir de circunstâncias externas, desde que esses elementos sejam suficientemente consistentes para ultrapassar uma simples suposição.

Por isso, a fundamentação da decisão deve explicar de que maneira os elementos do caso revelam aceitação do risco ou apenas confiança imprudente na não ocorrência do resultado. A ausência dessa explicação fragiliza a imputação dolosa e pode transformar o dolo eventual em uma presunção incompatível com a culpabilidade.

No AgRg no HC nº 891.584/MA, a Sexta Turma do STJ enfrentou novamente a exigência de prova do dolo eventual. O caso envolvia um motorista que, após ingerir bebida alcoólica, perdeu o controle do veículo, caiu de um barranco e atingiu uma residência, causando mortes e ferimentos (STJ, AgRg no HC nº 891.584/MA, 2024).

A Turma entendeu que a pronúncia não poderia se sustentar em presunção e afastou a imputação dolosa, reconhecendo a forma culposa do homicídio de trânsito diante da ausência de elementos concretos suficientes para indicar aceitação do risco (STJ, AgRg no HC nº 891.584/MA, 2024).

Esse precedente reforça que a pronúncia, embora não exija certeza condenatória, deve conter elementos mínimos e concretos sobre o elemento subjetivo. A dúvida genérica entre culpa consciente e dolo eventual não pode ser simplesmente transferida ao Tribunal do Júri quando o processo não apresenta circunstâncias suficientes para sustentar a imputação dolosa (STJ, AgRg no HC nº 891.584/MA, 2024).

A competência do Tribunal do Júri surge quando a acusação apresenta elementos concretos que possam sustentar, em tese, o dolo eventual. Nessa situação, a controvérsia pode ser levada aos jurados, desde que a decisão de pronúncia tenha suporte probatório real e não resulte apenas de presunções sobre a gravidade do acidente (Brasil, 1988).

A remessa ao Tribunal do Júri exige suporte probatório concreto. Além dos indícios de autoria e materialidade, a pronúncia precisa apresentar elementos que tornem plausível a tese de dolo eventual, evitando que a gravidade do acidente seja usada, sozinha, para deslocar o julgamento ao Conselho de Sentença.

Outros precedentes demonstram que o STJ também mantém a imputação dolosa quando o quadro probatório contém circunstâncias adicionais de elevada gravidade. No REsp nº 1.829.601/PR, a Sexta Turma admitiu a incidência conjunta do dolo eventual e da qualificadora do meio cruel em caso de atropelamento no qual a vítima permaneceu sendo arrastada pelo veículo por aproximadamente 500 metros (STJ, REsp nº 1.829.601/PR, 2020).

Esse julgamento não significa que todo homicídio de trânsito com circunstâncias graves seja doloso, mas demonstra que o STJ admite a permanência da imputação por dolo eventual quando a dinâmica do fato oferece elementos concretos de elevada reprovabilidade. A decisão também revela que, uma vez existente suporte mínimo para a pronúncia, determinadas qualificadoras podem ser submetidas ao Conselho de Sentença, desde que não sejam manifestamente improcedentes (STJ, REsp nº 1.829.601/PR, 2020).

O STF igualmente tem considerado o conjunto concreto do fato. No RHC nº 208.341/PB, a Segunda Turma manteve o enquadramento doloso de um acidente ocorrido em João Pessoa porque as decisões anteriores apontavam, entre outros dados, embriaguez e velocidade muito superior ao limite como suporte para levar a acusação ao julgamento pelo Júri (STF, RHC nº 208.341/PB, 2023).

Os julgados apresentam respostas diferentes porque também partem de conjuntos probatórios distintos, de modo que a ausência de elementos concretos sobre a assunção do risco tende a levar à desclassificação para homicídio culposo, enquanto a presença de várias circunstâncias que indiquem aceitação da possibilidade de morte pode justificar o prosseguimento da acusação por dolo eventual perante o Tribunal do Júri.

A jurisprudência analisada não transforma embriaguez, velocidade ou violação das regras em prova automática de dolo. Esses fatores ganham força quando aparecem associados à dinâmica do acidente e a outros sinais que permitam reconstruir a postura do condutor diante do perigo.

A comparação entre decisões que afastam e mantêm a imputação dolosa ajuda a tornar essa distinção mais clara, pois os precedentes permitem identificar critérios objetivos para diferenciar a culpa consciente do dolo eventual, sem perder de vista as particularidades de cada situação.

3.3 Critérios para o enquadramento do homicídio de trânsito como crime culposo ou doloso

A classificação do homicídio de trânsito como culposo ou doloso depende da leitura conjunta dos elementos objetivos e subjetivos da conduta, com atenção à previsibilidade do resultado, ao grau de risco criado e à forma como o agente se posicionou diante desse risco, critérios que afastam soluções automáticas.

A intensidade da violação do dever de cuidado também precisa ser considerada, pois situações envolvendo embriaguez, velocidade elevada, competição automobilística ou condução perigosa em locais de grande circulação podem revelar maior gravidade, embora o reconhecimento do dolo eventual continue dependendo da análise conjunta das demais circunstâncias do caso.

Também importa a previsibilidade concreta do resultado, que não se confunde com a ideia genérica de que todo motorista sabe que uma imprudência pode causar morte e exige verificar se, naquela situação, o perigo era claramente perceptível a partir das condições da via, do horário, do tráfego, da velocidade, do estado psicomotor e da presença de outras pessoas.

Outro dado importante é a maneira como o motorista reage ao perigo que percebe. Elementos que revelem confiança, ainda que imprudente, em conseguir evitar a morte aproximam o caso da culpa consciente; sinais de conformação ou desprezo concreto diante da possibilidade do resultado podem, em sentido contrário, sustentar o dolo eventual (Bitencourt, 2024).

Embriaguez, excesso de velocidade e desrespeito às regras também precisam ser avaliados em conjunto, porque isoladamente podem revelar culpa grave e, quando associados a outros elementos de risco intenso, podem contribuir para demonstrar que o agente seguiu agindo mesmo diante de uma possibilidade concreta de produzir a morte.

A repercussão do caso também deve ser mantida fora da prova do elemento subjetivo, já que a comoção pública e a gravidade da morte podem aumentar a cobrança social por punição sem demonstrar, por si mesmas, a postura do agente diante do resultado.

O comportamento do agente antes e depois do fato pode completar essa análise, sobretudo quando há condução reiteradamente perigosa, participação voluntária em disputa, fuga de fiscalização, recusa em atender advertências ou continuidade da conduta mesmo depois de sinais claros de perigo.

Após o fato, atitudes como fuga do local ou tentativa de ocultação da dinâmica do acidente não comprovam sozinhas o dolo eventual, mas podem compor o conjunto de elementos avaliados pelo julgador. Esses dados devem ser tratados como indícios, e não como substitutos da prova do elemento subjetivo.

A decisão de pronúncia também precisa estar amparada pelo conjunto das provas e, embora não exija a mesma certeza necessária para uma condenação, deve apresentar elementos concretos que sustentem a possibilidade de dolo eventual, de modo que, diante apenas de uma imprudência grave e sem sinais de aceitação do risco, a desclassificação para homicídio culposo preserve a coerência da imputação.

O REsp nº 1.689.173/SC e o HC nº 891.584/MA exemplificam situações em que o STJ afastou a imputação dolosa por entender que a pronúncia não poderia se apoiar apenas em presunções ligadas à embriaguez ou à gravidade do resultado. Esses julgados reforçam que a acusação por dolo eventual precisa demonstrar circunstâncias que ultrapassem a violação ordinária do dever de cuidado, ainda que essa violação seja grave (STJ, REsp nº 1.689.173/SC, 2017; STJ, AgRg no HC nº 891.584/MA, 2024).

Por outro lado, o AREsp nº 1.166.037 e o REsp nº 1.829.601/PR demonstram que o STJ não exclui o dolo eventual nos crimes de trânsito. Quando a embriaguez aparece associada a velocidade incompatível, desrespeito à sinalização, disputa em via pública, dinâmica extremamente perigosa ou outros elementos de risco intenso, a imputação dolosa pode ser juridicamente admitida, cabendo ao Tribunal do Júri avaliar o mérito da acusação quando houver suporte probatório suficiente (STJ, AgRg no AREsp nº 1.166.037/PB, 2019; STJ, REsp nº 1.829.601/PR, 2020).

A ampliação indiscriminada do dolo eventual enfraquece a própria distinção entre dolo e culpa, pois, se toda imprudência grave receber tratamento doloso, a culpa consciente perde espaço dogmático e as decisões passam a correr maior risco de desproporção e imprevisibilidade.

O rigor técnico deve acompanhar a resposta às condutas de risco extremo, e o dolo eventual pode ser reconhecido quando as provas mostram que o motorista criou um perigo intenso, percebeu concretamente a possibilidade de causar a morte e, mesmo assim, continuou agindo de forma compatível com a aceitação desse resultado.

A solução defendida pelo trabalho exige examinar o material probatório como um conjunto, e não por circunstâncias isoladas. A dinâmica do acidente, as atitudes do motorista antes e depois do fato, a gravidade das infrações e os elementos que revelem confiança na não ocorrência da morte ou aceitação de sua possibilidade devem ser articulados para definir a natureza da responsabilidade.

Os limites do Direito Penal também precisam permanecer presentes nessa conclusão, já que a punição das situações graves faz parte da política de trânsito e a redução das mortes depende igualmente de educação viária, fiscalização eficiente, controle de velocidade, combate à embriaguez e melhoria da infraestrutura.

A prevenção cumpre uma função que a pena, aplicada depois do acidente, já não consegue realizar. Reduzir mortes no trânsito exige que legislação, fiscalização, educação e infraestrutura atuem antes do resultado, enquanto a responsabilização penal deve ser aplicada de forma técnica quando a violação já ocorreu.

A classificação final deve refletir a postura que as provas revelam diante do perigo. Quando o motorista prevê a morte e mantém confiança concreta de que conseguirá evitá-la, o caso permanece na culpa consciente; se os elementos demonstram que ele prosseguiu aceitando a possibilidade do resultado, torna-se possível reconhecer o dolo eventual.

Os homicídios de trânsito não admitem uma resposta padronizada. A gravidade da conduta precisa ser considerada junto dos limites da culpabilidade, da proporcionalidade e da teoria do delito, para que o enquadramento corresponda ao que as provas demonstram sobre o risco e sobre a postura do agente.

A doutrina e os precedentes analisados indicam que o dolo eventual não pode ser definido a partir de uma única circunstância, sendo necessário considerar em conjunto elementos como embriaguez, velocidade, local da condução, intensidade das infrações, comportamento antes e depois do fato e dinâmica do acidente para compreender como o motorista se posicionou diante da possibilidade de causar a morte.

A resposta ao problema da pesquisa está na postura assumida pelo agente diante do risco, com culpa consciente quando ele prevê a possibilidade de morte e, ainda que de forma imprudente, confia que conseguirá evitá-la, e dolo eventual quando as circunstâncias demonstram que prosseguiu assumindo a possível ocorrência do resultado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho buscou compreender em que momento uma conduta de risco no trânsito deixa de permanecer na culpa consciente e pode justificar o reconhecimento do dolo eventual em um homicídio. Para isso, a análise percorreu a evolução da legislação, os critérios de imputação e os principais entendimentos doutrinários e jurisprudenciais sobre o tema.

A dificuldade está no fato de que culpa consciente e dolo eventual partem de um ponto comum: nos dois casos, o resultado é previsto pelo agente. O que muda é a postura diante dessa previsão, já que na culpa existe confiança em evitar o resultado e, no dolo eventual, a conduta revela assunção de sua possível ocorrência.

A legislação examinada mostra uma presença cada vez maior do Direito Penal no trânsito. A criação de crimes próprios no CTB, o tratamento dado à embriaguez e ao racha e as reformas que elevaram penas revelam uma tentativa de responder com maior rigor a condutas capazes de colocar a vida de terceiros em risco.

O aumento do rigor, quando adotado de forma isolada, tem efeitos limitados, e a redução das mortes no trânsito também depende de fiscalização, educação viária, infraestrutura adequada e aplicação coerente das normas, medidas que atuam diretamente sobre os riscos antes que eles resultem em acidentes.

No plano da responsabilização individual, a ocorrência da morte não define automaticamente o homicídio como doloso, porque o reconhecimento do dolo eventual exige verificar se a conduta ultrapassou a violação do dever objetivo de cuidado e revelou uma postura de aceitação diante da possibilidade de matar.

Na culpa consciente, o condutor prevê o resultado e mantém a confiança de que conseguirá evitá-lo, ainda que essa confiança seja imprudente ou irresponsável; no dolo eventual, a previsão vem acompanhada de elementos que demonstram que o agente prosseguiu assumindo a possibilidade de produzir a morte.

Embriaguez, excesso de velocidade, direção na contramão, participação em racha, fuga de fiscalização e violações reiteradas das regras ajudam a dimensionar o risco criado e podem sustentar uma imputação dolosa quando, analisadas em conjunto com a dinâmica do fato, revelam que o agente conhecia o perigo e prosseguiu assumindo a possibilidade de causar a morte.

Os precedentes dos tribunais superiores confirmam que a análise precisa ser feita pelo conjunto das circunstâncias. O STJ já afastou o dolo eventual quando a acusação se apoiava

apenas na embriaguez ou na gravidade do acidente e também manteve a discussão dolosa em casos com elementos adicionais de risco e indiferença à vida.

Com isso, a resposta ao problema de pesquisa é que o risco se torna crime doloso no trânsito quando deixa de representar apenas violação imprudente do dever de cuidado e passa a demonstrar, pelas circunstâncias concretas, que o condutor assumiu conscientemente a possibilidade de produzir a morte.

A gravidade do resultado, a repercussão social do caso e a cobrança por punições mais severas não substituem a prova do elemento subjetivo, que precisa ser construída a partir de dados externos, objetivos e verificáveis sobre a forma como o condutor agiu diante do risco.

A exigência de provas concretas não impede o reconhecimento do dolo eventual em situações de maior gravidade, e condutas como dirigir sob influência de álcool em velocidade incompatível, participar de disputa automobilística ou persistir em uma condução extremamente perigosa diante de sinais evidentes de risco podem, quando analisadas com as demais provas, demonstrar a assunção consciente da possibilidade de causar a morte.

A distinção deve considerar a intensidade da violação do dever de cuidado, a previsibilidade concreta do resultado, o grau do risco, a dinâmica do acidente, o comportamento do condutor e as condições da via. Esses elementos ajudam a identificar se havia confiança na possibilidade de evitar a morte ou aceitação de sua ocorrência.

Nenhum desses critérios substitui a análise individualizada. Sua função é dar maior objetividade à decisão e reduzir o espaço para enquadramentos baseados apenas na repercussão do caso, na gravidade do resultado ou em uma impressão genérica de que determinada conduta “parece” dolosa.

Aplicar o dolo eventual com responsabilidade exige preservar a diferença entre dolo e culpa e reconhecer os casos em que o risco foi efetivamente assumido. O equilíbrio defendido pela pesquisa está em fazer a intensidade da responsabilização acompanhar aquilo que foi concretamente demonstrado sobre a conduta do agente.

A resposta penal aos homicídios de trânsito deve ser proporcional e bem fundamentada, com respeito à legalidade, à culpabilidade e à análise individualizada. A proteção da vida perde coerência quando a gravidade do resultado substitui a prova do elemento subjetivo ou quando fatos indicativos de assunção do risco são ignorados.

REFERÊNCIAS

ABREU, Débora Regina de Oliveira Moura; SOUZA, Eniuce Menezes de; MATHIAS, Thais Aidar de Freitas. Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por

acidentes de trânsito. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 8, e00122117, 2018. DOI: https://doi.org/10.1590/0102-311X00122117. Disponível em: https://www.scielo.br/j/csp/a/hMC54dJfRLwnqN9ZcnRFmhC/. Acesso em: 12 ago. 2026.

ALFLEN DA SILVA, Pablo Rodrigo; SCHMITT JÚNIOR, Leoberto Simão. Princípio da confiança como critério excludente de imputação objetiva no Direito Penal e seu emprego na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. **Revista CEJ**, Brasília, DF, ano XXV, n. 82, p. 7-19, jul./dez. 2021. Disponível em: https://revistacej.cjf.jus.br/cej/index.php/revcej/article/view/2622. Acesso em: 12 ago. 2026.

BATISTA, Nilo. Dolo sem vontade?!. **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, São Paulo, v. 31, n. 197, p. 139-154, jul./ago. 2023. Disponível em: https://publicacoes.ibccrim.org.br/index.php/RBCCRIM/article/view/503. Acesso em: 17 ago. 2026.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal**: parte geral. 30. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1940. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941**. Código Nacional de Trânsito. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1941. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966**. Institui o Código Nacional de Trânsito. Brasília, DF: Presidência da República, 1966. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2008. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2008/lei-11705-19-junho-2008-576771-norma-pl.html. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014**. Altera os arts. 173, 174, 175, 191, 202, 203, 302, 303, 306 e 308 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 2014. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017**. Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. Brasília, DF: Presidência da República, 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13546.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF: Presidência da República, 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13614.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l14071.htm. Acesso em: 3 jun. 2026.

CAMBRAIA, Flávia Siqueira. **O princípio da confiança no direito penal**. Belo Horizonte: D'Plácido, 2016.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**: parte geral. 28. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Custos dos acidentes de trânsito no Brasil**: estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do Ipea sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias. Brasília, DF: Ipea, 2020. (Texto para Discussão, n. 2565). Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10075. Acesso em: 12 ago. 2026.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; GUEDES, Erivelton Pires. **Balanço da primeira década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a segunda década**. Brasília, DF: Ipea, 2023. (Nota Técnica, n. 42, Dirur). Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/12250. Acesso em: 12 ago. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução CONTRAN nº 870, de 13 de setembro de 2021**. Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Brasília, DF: CONTRAN, 2021. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao8702021.pdf. Acesso em: 3 jun. 2026.

GRECO, Rogério. **Curso de direito penal**: parte geral. Rio de Janeiro: Atlas, 2024.

JAKOBS, Günther. Dolo eventual: considerações sobre a teoria de Ingeborg Puppe. Tradução de Wagner Marteleto Filho e Eduardo Viana. **Revista do Instituto de Ciências Penais**, Belo Horizonte, v. 9, n. 1, p. 37-50, 2024. DOI: https://doi.org/10.46274/1809-192XRICP2024v9n1p37-50. Disponível em: https://www.ricp.org.br/index.php/revista/article/view/173. Acesso em: 17 ago. 2026.

MASSON, Cleber. **Direito penal**: parte geral: arts. 1º a 120. 18. ed. São Paulo: Método, 2024.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de direito penal**: volume único. 20. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2024.

NUNES, Hélio Rubens de Carvalho; MURTA-NASCIMENTO, Cristiane; LIMA, Maria Cristina Pereira. Impacto da Lei Seca sobre a mortalidade no trânsito nas unidades federativas do Brasil: uma análise de série temporal interrompida. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 24, e210045, 2021. DOI: https://doi.org/10.1590/1980-549720210045. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rbepid/a/RzNLsRGCPf8V7rxRXQNgngk/. Acesso em: 12 ago. 2026.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global status report on road safety 2023**. Geneva: World Health Organization, 2023. Disponível em: https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517. Acesso em: 3 jun. 2026.

PINTO, Manoel Messias Dias; MEZZAROBA, Cristiane Dorst. Condutor embriagado: aplicabilidade do dolo eventual nos crimes de trânsito com o advento da Lei 13.546/2017. **Humanidades & Inovação**, Palmas, v. 5, n. 6, p. 345-357, 2018. Disponível em: https://revista.unitins.br/index.php/humanidadeseinovacao/article/view/732. Acesso em: 17 ago. 2026.

PUPPE, Ingeborg. Dolo eventual e culpa consciente. Tradução de Luís Greco. **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, São Paulo, v. 14, n. 58, p. 114-132, jan./fev. 2006. Disponível em: https://bd.tjdft.jus.br/handle/tjdft/24319. Acesso em: 17 ago. 2026.

ROXIN, Claus. **Derecho penal**: parte general. Tomo I: fundamentos; la estructura de la teoría del delito. Madrid: Civitas, 1997.

SANTOS, Paula Ribeiro de Souza; TAVEIRA, Ana Celuta F. Crimes de homicídio decorrentes da embriaguez ao volante com dolo eventual ou culpa consciente do motorista. **Novos Direitos**, v. 10, n. 1, p. 15-34, jan./jun. 2020. Disponível em: https://revistas.unifan.edu.br/index.php/RevistaICJ/article/view/921/609. Acesso em: 17 ago. 2026.

SELVA, Leonardo. A (des)necessidade da vontade para o juízo de atribuição do dolo: um debate ainda necessário? caminhos para a normativização do elemento cognitivo em dois níveis. **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, São Paulo, v. 207, n. 207, p. 77-114, 2025. DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.13685096. Disponível em: https://publicacoes.ibccrim.org.br/index.php/RBCCRIM/article/view/910. Acesso em: 17 ago. 2026.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e. A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, DF, v. 32, n. esp., p. 176-193, 2012. DOI: https://doi.org/10.1590/S1414-98932012000500013. Disponível em: https://www.scielo.br/j/pcp/a/QpcKmr64F7y34J5mgyrjfQq/?lang=pt. Acesso em: 17 ago. 2026.

SILVA SÁNCHEZ, Jesús-María. **A expansão do direito penal**: aspectos da política criminal nas sociedades pós-industriais. Tradução de Luiz Otavio de Oliveira Rocha. 3. ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Recurso Especial nº 1.689.173/SC**. Relator: Ministro Rogerio Schietti Cruz. Sexta Turma. Brasília, DF: STJ, 2017. Disponível em: https://www.stj.jus.br/static_files/STJ/Midias/arquivos/Noticias/REsp%201689173.pdf. Acesso em: 3 jun. 2026.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Recurso Especial nº 1.829.601/PR (2019/0139667-5)**. Relator: Ministro Nefi Cordeiro. Sexta Turma. Julgado em 4 fev. 2020. DJe 12 fev. 2020. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?dt_publicacao=12%2F02%2F2020&num_registro=201901396675. Acesso em: 3 jun. 2026.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **AgRg no Agravo em Recurso Especial nº 1.166.037/PB (2017/0236905-7)**. Relator: Ministro Reynaldo Soares da Fonseca. Quinta Turma. Julgado em 17 dez. 2019. DJe 19 dez. 2019; republicado em 18 dez. 2020. Disponível em: https://www.stj.jus.br/websecstj/cgi/revista/REJ.cgi/ITA?CodOrgaoJgdr&SeqCgrmaSessao&dt=20201218&formato=HTML&nreg=201702369057&salvar=false&seq=1903178&tipo=0. Acesso em: 3 jun. 2026.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **AgRg no Habeas Corpus nº 891.584/MA (2024/0047862-3)**. Relator: Ministro Antonio Saldanha Palheiro. Relator para acórdão: Ministro Sebastião Reis Júnior. Sexta Turma. Julgado em 5 nov. 2024. DJe 18 nov. 2024. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?livre=%28%28AGRHC+INPATH%28CLAS%29+OR+%22AgRg+no+HC%22+INPATH%28CLAP%29%29+AND+891584+INPATH%28NUM%29%29+OR+%28NEAR%28%28%28AGRHC+OR+%22AgRg+no+HC%22%29%2C891584%29%2C0%2CTRUE%29+INPATH%28SUCE%29%29. Acesso em: 3 jun. 2026.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Recurso Extraordinário nº 971.959/RS**. Tema 907 da repercussão geral. Brasília, DF: STF, 2020. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?classeProcesso=RE&incidente=4985877&numeroProcesso=971959&numeroTema=907. Acesso em: 3 jun. 2026.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Recurso Ordinário em Habeas Corpus nº 208.341/PB**. Segunda Turma. Brasília, DF: STF, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=516497&tip=UN. Acesso em: 3 jun. 2026.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro**: parte geral. 14. ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021.