



EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: NOVO PONTO DE VISTA SOBRE O HOMICÍDIO NO TRÂNSITO SEGUNDO A LEI Nº 13.546/17¹

Daniel Bruno Barbosa²
Cláudia Elaine Costa de Oliveira³

RESUMO: O artigo apresentado é um estudo legislativo e doutrinário sobre a classificação do homicídio perpetrado na direção de veículo motorizado sob efeito de álcool ou substâncias psicotrópicas. Trata-se de homicídio veicular, conforme definido no parágrafo 3º do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro. As estatísticas mostram que, apesar da aprovação da Lei Seca (Lei nº 11.705/2008), o número de mortes causadas pela perigosa combinação de álcool ou substâncias psicotrópicas e direção continua alarmando as autoridades exigindo a adoção de uma abordagem mais efetiva para punir os agentes e, como resultado, inibir tal conduta, salvando vidas. Diante dessa realidade, propõe-se um estudo bibliográfico baseado em pensadores como Marcão (2017) e Gomes, Paulino e Paulino (2019), bem como artigos científicos publicados nas bibliotecas digitais e às jurisprudências dos tribunais brasileiros, para responder à seguinte questão: a tipificação de homicídio proposta pelo parágrafo 3º do artigo 302 do CTB é um novo tipo de homicídio culposo com qualificadora. Para responder a essa indagação, a pesquisa foi dividida em três seções, sendo que a primeira elencou os diversos tratamentos jurídicos que o homicídio cometido no trânsito tem recebido no Brasil. A segunda abordará os tipos de penas propostos nos referidos dispositivos legais, separando os elementos de homicídio culposo e doloso. Por fim, a terceira parte resumirá as alterações feitas pela Lei n. 13.546/17 à Lei Seca, realizando uma discussão doutrinária sobre sua eficácia e o impacto jurídico, concluindo pela ineficiência desse novo tratamento jurídico do homicídio, com isso, as penas se tornaram mais serenas, e a possibilidade de o agente ser indiciado por crime doloso foi eliminada.

PALAVRAS-CHAVE: Embriaguez ao volante; Homicídio culposo; Homicídio doloso; Lei Seca.

ABSTRACT: The presented paper is a legislative study and doctrinal about the classification of homicide perpetrated by a motor vehicle with the influence of alcohol or psychotropic substances. This is a vehicular homicide, as defined in paragraph 3º, article 302 in Brazilian Traffic Code. The statistics show that, despite the approval of the Prohibition/Dry Law (Law nº 11.705/2008), the number of deaths caused by the dangerous

¹ Artigo Científico apresentado como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pelo Curso de Direito da Faculdade de Jussara – FAJ.

² Discente do Curso de Direito da Faculdade de Jussara – FAJ.

³ Professora Mestre Orientadora do Trabalho de Conclusão de Curso de Direito da Faculdade de Jussara – FAJ.

combination of alcohol or psychotropic substances and driving keep to alarm the authorities by demanding the adoption of more effective approach to punishing agents and, as a result, inhibit such conduct, saving lives. Faced with this reality, a bibliographical study is proposed based on theorists as Marcão (2017) and Gomes, Paulino and Paulino (2019), as well as scientific papers published in digital libraries and the jurisprudence of the Brazilian courts, to answer the following question: the typification of homicide proposed on 3º paragraph, article 302 of the CTB it is a new type of manslaughter with qualifier. To answer this investigation, the survey was divided into three sections, the first one listed many legal treatments that homicide committed in traffic has received in Brazil. The second will address types of law penalties proposed in legal provisions, separating the elements of culpable and intentional homicide. Finally, the third part, will summarize the changes made by Law n. 13.546/17, the Prohibition/Dry Law, conducting a doctrinal discussion about its effectiveness and the legal impact, concluding that this new legal treatment of homicide is ineffective, therefore, the penalties of law have become more peaceful, and the possibility of the agent being indicted for a felony was eliminated.

KEYWORDS: Drunk driving; Intentional homicide; Manslaughter; Prohibition/Dry Law.

INTRODUÇÃO

O Presidente Michel Temer sancionou a Lei nº. 13.546/2017 em 19 de dezembro de 2017, que alterou os artigos 291, 302, 303 e 308 da Lei n. 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), essas mudanças visavam aumentar as penas para a prática de homicídio na direção de veículo automotor e lesão corporal culposa em decorrência de embriaguez.

Partindo do pressuposto de que uma lei draconiana puniria, por exemplo, os motoristas que continuam bebendo e dirigindo e, assim, causam acidentes graves ou até mesmo a morte, a lei merece escrutínio e é classificada como “desvio legislativo”, conforme definido por Pedro Ganem (2018) em um artigo “homicídio culposos na direção de veículo automotor”.

De acordo com as ideias do autor, ao alterar a pena do crime de homicídio e ao inserir o parágrafo terceiro no artigo 302 do CTB, a Lei n. 13.546/17 acabou por eliminar a possibilidade de o motorista ser autuado por homicídio doloso, com base nas teorias da culpa consciente ou do dolo eventual, definindo tal conduta como culposa.

No meio de todas as novidades de crimes de trânsito, o que a sociedade esperava do legislador era uma resposta eficaz, severa e exemplar, para que tais aberrações cessassem, afinal, o histórico legislativo brasileiro sobre a matéria é largo.

Diversas alterações legislativas têm sido propostas ao Código de Trânsito Brasileiro na tentativa de tratar de forma mais rigorosa os graves acidentes de trânsito causados por embriaguez. A Lei Seca (Lei n. 11.705/08) foi o primeiro passo significativo nesse sentido. Posteriormente, em 2012, foi alterada pela Lei n. 12.760/12 e outras novas leis, todas visando reduzir a severidade da pena para homicídio ou lesão corporal grave cometida por condutor de veículo embriagado.

Nesse sentido, a Lei 13.546/2017, que alterou o Código Penal de Trânsito Brasileiro (CTB) surgiu com uma intenção inicial de reprimir com maior severidade o motorista que comete homicídio ou lesão corporal na direção de veículo automotor, sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa.

A questão é, ela simplesmente acrescentou um novo crime de homicídio culposo ao ordenamento jurídico brasileiro, tornando mais severas as penas para esse crime, ou simplesmente eliminou o debate jurídico sobre a possibilidade de aplicar a teoria da culpa consciente ou do dolo eventual ao homicídio cometido no trânsito.

Como resultado, foi realizada uma busca doutrinária em livros e artigos científicos publicados nas bibliotecas digitais, bem como uma revisão qualitativa da literatura, e descritiva que buscará definir e analisar as crime legislações, jurisprudências, doutrinas e informativos editadas entre 1997 e 2022.

E, para atingir esse objetivo, a pesquisa foi dividida em três partes, a primeira delas tentará divulgar informações sobre o tratamento legislativo de homicídio e lesão corporal perpetrados em veículo por agente embriagado, ao longo de vários anos, verificando a legalidade das leis e a tentativa de aplicação da tipificação dolosa para esses casos.

A segunda, por sua vez, procurou distinguir os crimes culposos do doloso, elucidando as diversas modalidades de culpa e dolo, bem como examinando os elementos da espécie de homicídio com embriaguez ao volante previstos no artigo 302 do CTB.

Por fim, a terceira listará as alterações feitas ao artigo 302 pela Lei n. 13.546/17, analisando a intenção legislativa e aplicabilidade para chegar a uma conclusão sobre seu impacto jurídico.

Este tema é um estudo necessário para os futuros operadores do direito e da sociedade, pois traz importante proposta reflexiva sobre as atitudes humanas no trânsito, a compreensão do significado axiomático das leis é fundamental para a sua

interpretação, e, como resultado da exposição, será possível uma discussão mais aprofundada baseada em argumentos jurídicos únicos.

1-Breve Histórico

O primeiro automóvel a chegar ao Brasil veio da França em 1897, numa época em que não havia legislação de trânsito em vigor. Segundo relatos, o proprietário do automóvel confiou o veículo ao poeta Olavo Bilac, que perdeu o controle da direção e colidiu com uma árvore, resultando no primeiro acidente de trânsito.

As ações e decisões humanas criam riscos e consequências que são compartilhados entre todos os membros do grupo, com a globalização e expansão da indústria automobilística, o acesso a um veículo tornou-se mais fácil e conveniente, causando um aumento no número de pessoas que dirigem, resultando em um aumento significativo dos riscos associados à condução.

Segundo Bastos Junior (2013) “o trânsito vem assumindo características de verdadeira calamidade pública, pela quantidade de mortos e feridos e de danos materiais que provoca”. E, como resultado dessa situação, há um movimento no Brasil para desenvolver leis especiais mais rigorosas para lidar com as infrações de trânsito.

E, no ápice desta necessidade legal e social, os homicídios cometidos na condução de veículo automotor quando o agente estiver sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas ganha notoriedade. Diariamente, vemos nos noticiários situações que deixam o público frustrado diante da impunidade dos motoristas envolvidos.

Em todo o Brasil, há um grande número de pessoas mortas ou feridas em acidentes de trânsito em vias públicas, e essa realidade aponta para um complicado quadrilátero societário em que o papel do Estado e dos cidadãos deve ser avaliado à luz de questões como a responsabilidade de cada um pela segurança viária e o impacto desses números na economia e na saúde pública (GOMES, PAULINO E PAULINO, 2019).

Um dos cinco principais fatores de risco que levam às mortes no trânsito, segundo a OMS (Organização Mundial de Saúde), é dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas ou substâncias psicoativas.

Segundo o observatório nacional de Segurança Viária em 2020, foram registradas 29.437 infrações por embriaguez ao volante, para quase 65 mil no ano passado, um aumento de 120%.

De acordo com a PRF a estimativa de acidentes com mortes no Brasil em decorrência da embriaguez é de 42,3% em 2021, “destes, 18% foram entre jovens de 18 a 24 anos.

Ademais, segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o número de pessoas flagradas dirigindo alcoolizadas nas rodovias federais brasileiras cresceu 80,7% no primeiro semestre deste ano, na comparação com igual período em 2021, ocorreram 8.647 autuações de janeiro a junho de 2022, contra as 4.784 do ano passado.

Porém o número de motoristas que ingerem bebida alcoólica e dirigem é bem maior, a recusa em se submeter ao teste de alcoolemia triplicou cerca de 7.268 infrações em 2021 contra 22.781 no primeiro semestre deste ano, um crescimento de 213%.

Álcool e direção de carro é uma combinação perigosa que tem ceifado muitas vidas no Brasil e no mundo, exigindo uma postura mais dura do governo para combater essa forma de irresponsabilidade nas estradas.

2-A Tutela Penal da Embriaguez ao Volante

Em 1997, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503) entrou em vigor dispondo naquele momento sobre as normas relativas ao transporte brasileiro de forma mais adequada e abrangente, definindo tipos de penalidades (BRASIL, 2010).

A Constituição Federal de 1988 no artigo 5º garante que todo cidadão tem direito à segurança, vejamos:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança [...]”.

O Código de Trânsito Brasileiro, em seus artigos 1º e 28 respectivamente, estabelece o direito do cidadão a um trânsito seguro e a obrigação de cuidado e atenção do motorista ao conduzir veículo automotor.

“Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se a este Código.

[...]

§ 2º. O trânsito em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades competentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes

cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.”

Paulino (2012) explica que o princípio da segurança viária “impõe obrigação ao Poder Público no sentido de diligenciar por manter as vias abertas à circulação dotadas de condições de segurança. Tal preocupação deve existir desde o momento da aprovação de projetos até a execução total deles.

O código de trânsito incluiu penalidades administrativas e pecuniárias, bem como os direitos e responsabilidades dos motoristas, ciclistas e pedestres, objetivando regular o trânsito de forma integral.

Em julho de 2008, através do Decreto n. 6.488, o CTB passou a regular os aspectos administrativos e criminais dos casos de embriaguez, ao estabelecer um limite de tolerância de dois decigramas por litro de sangue, o que foi contestado por doutrinadores da época, como Cabette.

A Lei 11.705/08, também conhecida como Lei Seca, procurou agregar à legislação rodoviária brasileira mudanças que levariam à redução do número de mortes causadas pela combinação de álcool e direção.

A mudança mais rigorosa proposta pela Lei Seca foi a tolerância zero para níveis alcoólicos e a imposição de penalidades severas para os motoristas que dirigem sob o efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas (BRASIL, 2010).

A Lei n. 12.760 de 2012, modificou o artigo 277 do CTB, como forma de verificação da materialidade delitiva do embriagado e das controvérsias que surgiram na época estabelecendo que o motorista embriagado pudesse ser identificado por agentes de trânsito que detectam os sintomas de embriaguez (CABETTE, 2009).

Art. 277 O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 1º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012) [...] (BRASIL, 2012).

A Lei Seca não alterou a classificação, em vez disso, tentou promover uma verdadeira política de tolerância zero, a fim de proteger vidas.

O antigo artigo 276, CTB, estabelecia que a “concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue” comprovava que o condutor estava impedido de dirigir veículo automotor. Agora a nova redação do mesmo dispositivo estabelece uma verdadeira “tolerância zero” para a combinação do álcool com a direção. Atualmente “qualquer concentração” de álcool por litro de sangue impede o condutor de dirigir e o submete às sanções do artigo 165, CTB. A nova lei não alterou as formas de testar o agente, sendo elas, o exame de sangue, exames clínicos, etilômetro e constatação pelo senso comum do agente de trânsito. Conforme o artigo 2º, incisos I e II do Decreto Lei nº 6.488 de 2008, a concentração de álcool por litro de sangue deve ser igual ou inferior a seis decigramas ou igual ou inferior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões em casos de teste do etilômetro (CABETTE, 2009, p. 12).

O artigo 306 do CTB tornou ilegal a concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue do condutor do veículo:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

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

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - Concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar;
II - Sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo (BRASIL, 2012).

Sobre tais mudanças, Nucci resume:

Como cediço, desde a sua vigência, o art. 306 do CTB sofreu modificações quanto ao seu preceito primário, dando ensejo a divergentes entendimentos acerca da tipicidade da conduta. Inicialmente, era indispensável à condução do veículo de maneira transtornada, razão pela qual o STJ entendia que “o delito de embriaguez ao volante previsto no art. 306 da Lei 9.503/97, por ser de perigo concreto, necessita, para a sua configuração, da demonstração da potencialidade lesiva”. Após a edição da Lei 11.705/2008 que suprimiu o elemento normativo “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”, parte da doutrina passou a considerar que o crime seria de perigo abstrato, sendo o mesmo presumido ante a insegurança nas vias públicas. Outros autores defendiam que somente poderia ser considerada típica a conduta somente se restar configurado o perigo concreto à coletividade. Entretanto, com o advento da Lei 12.760/2012, hodiernamente é crime o simples fato de “conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”. (2016, p. 900-901)

Apesar do motorista embriagado ter sofrido esse tratamento, a Lei Seca não conseguiu reduzir de forma significativa o número de fatalidades na via. Sua aplicação gerou grandes debates jurídicos sobre o homicídio causado por embriaguez.

3- Crime de Homicídio no Trânsito Antes do Advento da Lei nº 13.456/2017

No Brasil, o Código Penal funciona como instrumento punitivo, sendo o Ministério Público obrigado a comprovar a intenção do agente ao cometer determinado crime, ou que o crime não foi cometido com a intenção de cometê-lo, ou que os elementos da forma culposa (imperícia, negligência e imprudência) não estiveram presentes.

Em decorrência disso, o Código Penal Brasileiro reconhece tanto as infrações penais quanto as não penais.

Em se tratando do homicídio veicular, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece em seu artigo 302 que quem matar alguém enquanto dirige um carro sem a intenção de fazê-lo incorre em pena de dois a quatro anos de prisão, além da perda de sua carteira de motorista nacional. Nesse caso, trata-se de uma forma de homicídio culposo (MARCÃO, 2017).

A referida legislação foi insuficiente para prevenir casos de homicídio por embriaguez no Brasil. Os Ministérios Públicos concluíram que, quando um indivíduo assume o controle de um veículo embriagado, ele também tem a intenção de cometer homicídio.

A alegação de homicídio doloso nestas condições, além de estar em discordância com a previsão legal – que é clara ao definir o homicídio como culposo no trânsito –, presume, de forma completamente equivocada, que, pelo simples fato da embriaguez estar presente, resta estabelecido que o agente conduziu um veículo alcoolizado com o intuito de cometer um homicídio (GOMES, PAULINO e PAULINO, 2019, p. 11).

Como resultado, muitas doutrinas e jurisprudências foram firmadas sobre a possibilidade da aplicação do dolo aos homicídios cometidos por direção embriagada. Mas, era necessário a comprovação, ao longo do processo de instrução, da intenção, e força de vontade do agente ao cometer o ato.

Ao analisar a culpabilidade penal, é necessário, primeiramente, identificar o ato criminoso e a presença de conduta culposa ou dolosa por parte do agente. Os crimes

podem ser dolosos ou culposos nesse contexto, dependendo da definição da conduta do agente. O dolo é definido no artigo 18, inciso I do Código Penal, que dispõe:

Art. 18 - Diz-se o crime:

I – doloso, quando o agente desejar o resultado ou assumir o risco de produzi-lo (BRASIL, 1940).

Dolo, então, é o desejo do agente, no caso do homicídio, trata-se de um desejo livre e consciente de produzir a morte como consequência. (CUNHA, 2017).

A indignação social e clamor por justiça ocasionaram a utilização da teoria do dolo eventual para julgar os crimes cometidos no trânsito por embriaguez. Entende-se que quando um agente assume o controle de um automóvel após consumir bebidas alcoólicas ou usar substâncias que produzem dependência, ele também assume o risco de matar alguém, independentemente do resultado. Assim, se matasse alguém nestas condições, estaria praticando o homicídio doloso.

A alegação de homicídio doloso nestas condições, além de estar em discordância com a previsão legal – que é clara ao definir o homicídio como culposo no trânsito -, presume, de forma completamente equivocada, que, pelo simples fato da embriaguez estar presente, resta estabelecido que o agente conduziu um veículo alcoolizado com o intuito de cometer um homicídio (GOMES, PAULINO e PAULINO, 2019, p. 11).

Para o juiz, conforme definido no artigo 121 do Código Penal, o agente seria condenado a penas de prisão que variam de seis a vinte anos. Art. 121. Matar alguém: Pena - reclusão, de seis a vinte anos.

O Supremo Tribunal Federal (STF) já havia firmado posição reconhecendo a possibilidade do crime doloso no trânsito, conforme jurisprudência abaixo colacionada:

Ementa: PENAL. HABEAS CORPUS. TRIBUNAL DO JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIO QUALIFICADO A TÍTULO DE DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EMBRIAGUEZ ALCOÓLICA. *ACTIO LIBERA IN CAUSA*. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO ELEMENTO VOLITIVO. REVALORAÇÃO DOS FATOS QUE NÃO SE CONFUNDE COM REVOLVIMENTO DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. ORDEM CONCEDIDA. 1. A classificação do delito como doloso, implicando pena sobremodo onerosa e influindo na liberdade de ir e vir, mercê de alterar o procedimento da persecução penal em lesão à cláusula do *due process of law*, é reformável pela via do habeas corpus. 2. O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB) prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção ante a embriaguez alcoólica eventual. 3. **A embriaguez alcoólica que conduz à responsabilização a título doloso é apenas a preordenada,**

comprovando-se que o agente se embebedou para praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo. [...] (HC 107801 / SP - SÃO PAULO. HABEAS CORPUS. Relator (a): Min. CÁRMEN LÚCIA. Relator (a) p/ Acórdão: Min. LUIZ FUX. Julgamento: 06/09/2011 Órgão Julgador: Primeira Turma) (grifo nosso).

A ementa citada acima o STF deixou clara a ideia de que seria possível a imputação penal da conduta em crime doloso quando o condutor embriagado der causa à morte de terceiros, em situações concretas específicas. E decisões posteriores dos Tribunais brasileiros confirmaram essa possibilidade reconhecida pelo STF:

Ementa: RSE. JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIOS DOLOSOS CONSUMADO E TENTADOS, BEM COMO HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO E LESÕES CORPORAIS CULPOSAS NO TRÂNSITO. RÉU A.A.J. HOMICÍDIO DOLOSO CONSUMADO. PRONÚNCIA MANTIDA. **Havendo indícios de que o réu dirigiu bastante embriagado e** com a carteira de habilitação cassada, sendo que nesta condição teria parado com seu veículo em meio a uma rodovia movimentada (sem acostamento) e caído no sono, sem alertar os demais motoristas com qualquer tipo de sinalização, o que pode ter contribuído (nexo causal) para o resultado naturalístico que lhe é imputado, há possibilidade de admitir, exclusivamente nesta etapa do processo, o dolo eventual imputado, devendo os jurados analisar mais profundamente o fato concreto. [...] (Recurso em Sentido Estrito Nº 70072229941, Segunda Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Luiz Mello Guimarães, Julgado em 23/02/2017) (grifo nosso).

Sobre a distinção entre culpa consciente e dolo eventual, Greco afirma que:

Na culpa consciente, o agente, embora prevendo o resultado, acredita sinceramente na sua não ocorrência; o resultado previsto não é querido ou mesmo assumido pelo agente. Já no dolo eventual, embora o agente não queira diretamente o resultado, assume o risco de vir a produzi-lo. Na culpa consciente, o agente, sinceramente, acredita que pode evitar o resultado; no dolo eventual, o agente não quer diretamente produzir o resultado, mas, se este vier a acontecer, pouco importa. (2013, p. 207)

Tratando-se ainda dessa distinção, Jesus comenta que:

No dolo eventual o agente tolera a produção do resultado, o evento lhe é indiferente, tanto faz que ocorra ou não. Ele assume o risco de produzi-lo. Na culpa consciente, ao contrário, o agente não quer o resultado, não assumi o risco nem ele lhe é tolerável ou indiferente, o evento lhe é representado (previsto), mas confia em sua não-produção. (2009, p. 80)

A doutrina e a jurisprudência dividiram a compreensão sobre a aplicação do Código de Trânsito e as teses de crime culposos ou dolosos do Código Penal até a edição da lei nº 13.546 de 2017.

4-Forma de Constatação da Embriaguez do Condutor

A Resolução nº 432/13 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) disciplina o procedimento para a apuração da embriaguez como: “a confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa” (BRASIL, 2013).

Segundo a mencionada Resolução, o motorista que provoca um acidente de trânsito será submetido os procedimentos elencados abaixo para apuração da ingestão de álcool.

Alguns dos procedimentos previstos são o exame sanguíneo, o laboratorial, o uso do etilômetro (bafômetro) e ainda a verificação de sinais que indicam alteração da capacidade motora do condutor pelo agente de trânsito (BRASIL, 2013).

Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:

I – Exame de sangue;

II – Exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

III – teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);

IV – Verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

§ 1º Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido.

§ 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.

§ 3º Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5º ou haja comprovação dessa situação por meio do teste de etilômetro e houver encaminhamento do condutor para a realização do exame de sangue ou exame clínico, não será necessário aguardar o resultado desses exames para fins de autuação administrativa.

5-Imputação do Crime de Homicídio no Trânsito após o Advento da Lei nº 13.456/2017

Na República Federativa do Brasil ocorreram diferentes tentativas legislativas de punir o motorista que insiste em beber ou utilizar substâncias psicoativas e assumir a direção de um veículo, diversos casos de acidentes de trânsito gravíssimos foram registrados e o número alarmante de mortes e lesões provocadas em acidentes envolvendo motoristas bêbados ou sob efeito de drogas levou à aprovação de

medidas para a punição da embriaguez. Como já analisado neste estudo, a aprovação da Lei n. 11.705/08, conhecida como Lei Seca e, logo em seguida, a Lei n. 12.760/12 são exemplos da luta do legislador contra os infratores.

Observa-se que inicialmente o artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro exigia pena de detenção de dois a quatro anos por homicídio culposo na condução de veículo automotor e no parágrafo único havia as causas de aumento de pena (GANEM, 2018).

A embriaguez na direção de veículo automotor era uma infração penal autônoma tipificada no artigo 306 do CTB e uma causa de aumento de pena do homicídio culposo.

A Lei n. 13.549/17 afastou a possibilidade de concurso entre os crimes de homicídio e embriaguez ao volante, tratando a embriaguez como uma circunstância qualificadora do crime de homicídio ou do crime de lesão corporal culposos (GANEM, 2018).

No crime de homicídio, se o motorista causador da morte estiver dirigindo sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a pena passa a ser de reclusão de cinco a oito anos (art. 302, §3º). Já no caso de lesão corporal culposa, se o agente estiver com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima, a pena passa ser de reclusão de dois a cinco anos (GOMES, PAULINO E PAULINO, PAULINO, 2019, p. 25).

Essa nova legislação modificou a natureza da pena, de detenção para reclusão, possibilitando ao juiz a aplicação da pena em regime inicial fechado nos casos do agente reincidente, o que não ocorria antes com a previsão apenas de detenção, que não permite o regime fechado para cumprimento da pena (GRECO, 2019).

Conforme Gomes, Paulino e Paulino (2019), com a nova redação houve um agravamento do *quantum* da pena e a manutenção da pena de reclusão, o que permite a aplicação do regime inicial fechado.

O crime de homicídio no trânsito após diversas alterações legislativas passou a ter tratamento específico no Código de Trânsito Brasileiro, afastando-se a possibilidade de condenação do agente por homicídio doloso fundamentado no dolo eventual. Porém, esta discussão jurídica está longe de findar.

Assim, a definição do crime de homicídio na direção de veículo, estando o condutor em estado de embriaguez, pode ser resumido da forma a seguir descrita.

A embriaguez ao volante passou a ser majorante do crime de homicídio no trânsito previsto no artigo 302 do CTB. Porém, caso o motorista esteja dirigindo sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas, mesmo que não provoque acidente, está cometendo o crime chamado de embriaguez ao volante, previsto no artigo 306, caput, do CTB, este crime se consuma se a capacidade psicomotora do agente estiver alterada em função do estado de embriaguez, diferente do crime de homicídio, previsto no § 3º do artigo 302 do CTB.

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

V - (Revogado pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 2º (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (Vigência)

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (Vigência)

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

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

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

II - Sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

A forma singela do crime está prevista no caput do artigo 302 do CTB, com pena prevista de dois a quatro anos de prisão e as causas de aumento de pena que podem ser entre um terço e a metade são inseridas no §1º:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

I – Não possuir o condutor permissão para dirigir ou carteira de habilitação;

II – O agente praticá-lo em faixa de pedestre ou na calçada;

- III – deixar o motorista de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;
- IV – Quando o agente estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros no exercício de sua profissão ou atividade (BRASIL, 2017).

Na prática a influência do álcool deverá ser constatada nos mesmos limites impostos para o crime de embriaguez ao volante: “é preciso que as capacidades sensoriais e de orientação do motorista estejam impactadas” (ARAS, 2019, p. 2).

O crime de homicídio culposo no trânsito previsto no § 3º do artigo 302 do CTB segue as mesmas diretrizes estabelecidas para os artigos 303 e 306 do CTB, ou seja, o consumo de álcool ou substância análoga não é suficiente para definir sua configuração, sendo necessária a comprovação da alteração da capacidade psicomotora do agente, conforme definido nos §§ 1º e 2º do artigo 306 e na Resolução 432/2013 do CONTRAN.

O parágrafo terceiro inserido no artigo 302 do CTB deveria punir severamente o agente que mata no trânsito ao conduzir veículo automotor sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa da qual ele decida depender (BRASIL, 2017).

A Lei nº 13.546/17 estipula punições mais severas que as anteriores, desde sua legalidade, dirigir embriagado e cometer o crime de homicídio no trânsito passou a ser julgados observadas as regras do 302, §3º do CTB, como homicídio culposo no trânsito com a qualificadora da embriaguez.

Todavia a discussão processual acerca do homicídio da direção de veículo, por hora, encontra-se pacificada pela vigência da Lei nº 13.546/17. No entanto, isso não exclui o debate jurídico e social sobre a necessidade de penalidades e procedimentos severos para os indivíduos irresponsáveis que assumem a direção de veículo automotor após o consumo de álcool ou outras substâncias psicotrópicas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A evolução da sociedade com seus novos equipamentos, máquinas e instrumentos tornou a velocidade uma constante no cotidiano das pessoas, e essa velocidade também teve consequências como a rapidez que o número de mortes no trânsito se espalham, vidas são tomados por imprudência, negligência e irresponsabilidade geralmente combinadas com excesso de velocidade e embriaguez.

De todas as irresponsabilidades cometidas por motoristas, o que mais irrita a sociedade é a morte causada por dirigir embriagado, e infelizmente, o legislador ainda

não possui a celeridade dos motoristas para punir o agente que estando sob efeito de álcool ou substâncias psicoativas, provoca a morte de um indivíduo, em resposta a esse clamor os juízes aplicavam no caso concreto a teoria do dolo eventual para julgar os homicídios cometidos no trânsito por dirigir embriagado.

Para o juiz, configurar-se-ia o crime de homicídio doloso previsto no artigo 121 do Código Penal, e o agente deveria ser julgado pelo Tribunal do Júri sujeito a pena de seis a vinte anos de prisão. No entanto, este entendimento não era pacífico vários juristas entenderam que neste caso não estava presente a vontade do agente de provocar o resultado morte. Assim, defenderam a ideia do crime de homicídio culposo, que prevalecia a tese da culpa consciente.

Em 2017, o STJ se posicionou sobre o crime de homicídio doloso por homicídio culposo, no caso de dirigir embriagado. No mesmo ano, o STF também consolidou entendimento na mesma linha. Assim, o poder judiciário estabeleceu um posicionamento, mas havia falta de clareza na legislação, havia falta de ação do legislador, e em 20 de dezembro de 2017 o Presidente Michel Temer promulgou a Lei n. 13.546/17 que tratou de alterar artigos do Código de Trânsito Brasileiro para, entre outras coisas, caracterizar o homicídio no trânsito por direção embriagada como homicídio culposo com qualificadora.

Foi tratado nesse estudo a compreensão do objetivo de dar maior severidade na punição do agente que dirigiu veículo automotor embriagado e mata.

Pois bem, nesse sentido conclui-se que a lei n. 13.546/17 não atingiu seu objetivo porque, inicialmente, privou o juiz da possibilidade de qualificar a conduta como intencional e de aplicar a gravidade da pena prevista no crime de homicídio do Código Penal Brasileiro.

Ao caracterizar a conduta de homicídio no §3º do artigo 302 do código do brasileiro, o legislador o definiu como homicídio culposo qualificada por de embriaguez. Apesar de definir penas mais severas do que a anterior foi excluída a discussão de intenção ou culpa em infrações de trânsito.

Note-se que subsiste a possibilidade de homicídio doloso, se as circunstâncias de fato provarem que o agente se embriagou com o objetivo de cometer homicídio.

Diante do exposto, a nova legislação serviu para dirimir as controvérsias doutrinárias e jurisprudenciais sobre o homicídio de trânsito por embriaguez ao volante.

No entanto, está longe de satisfazer o desejo da sociedade de penas mais duras uma punição exemplar de prova disso é o número ainda alarmante de mortes no trânsito no Brasil.

Desta forma chega-se à conclusão de que nenhuma lei sozinha pode erradicar uma prática cultural ancorada entre os brasileiros, assim como elucidado em linhas pretéritas além de novas leis, campanhas de educação, fiscalização efetiva e a necessária colaboração de todos os cidadãos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

_____. Decreto-Lei n. 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal Brasileiro**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm.

_____. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010** / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: DENATRAN, 2010.

_____. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013**. Ministério das cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: DENATRAN, 2013.

_____. Lei 12.760, 20 de dezembro de 2012. **Altera a Lei n. 9.503**, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://planalto.com.br>.

_____. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://planalto.com.br>.

ARAS, Vladimir. **Homicídio culposo e outros crimes de trânsito após a lei 13.546/17**. São Paulo, 2019. Disponível em: <https://vladimiraras.blog/2019/04/18/homicidio-culposo-e-outros-crimes-de-transito-apos-a-lei-13-546-2017>. Acesso em: 04 de abril.2022.

BASTOS JÚNIOR, Edmundo José de. **Código Penal em Exemplos Práticos: parte geral. 4ª edição**, revista e atualizada. Florianópolis, OAB/SC, 2003.

Bebida e direção: combinação ilegal e coloca vidas em risco <https://www.jornalterceiravia.com.br/2022/02/25/bebida-e-direcao-combinacao-e-ilegal-e-coloca-vidas-em-risco/> acesso em 10 de julho de 2022.

BRASIL. **Lei n. 13.546, de 19 de dezembro de 2017**. Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, D.F., 2018.

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

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal**, volume 1: parte geral (arts. 1º a 120) - 16. ed. - São Paulo: Saraiva, 2018.

CUNHA, Rogério Sanches. Lei 13.546/17: **Altera disposições do Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://meusitejuridico.com.br/2017/12/20/lei-13-54617-altera-disposicoes-codigo-de-transito-brasileiro>. Acesso em 21 ago. 2022.

Embriaguez ao volante: número de multas mais que dobram entre 2020 e 2021 <https://www.onsv.org.br/embriaguez-ao-volante-numero-de-multas-mais-que-dobram-entre-2020-e-2021/> acesso em 09 de outubro de 2022.

GANEM, Pedro Magalhães. **O homicídio culposo na direção de veículo automotor e a embriaguez ao volante**. CUNHA, Rogério Sanches. Lei 13.546/17: Altera disposições do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://meusitejuridico.com.br/2017/12/20/lei-13-54617-altera-disposicoes-codigo-de-transito-brasileiro>. Acesso em 12 ago.2022.

GOMES, Ordeli Savedra; PAULINO, Luís Carlos; PAULINO, Arnold Torres. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Ed. Juruá, 2019.

GRECO, Rogério. **Curso de direito penal: parte geral**. 15. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2013.

JESUS, Damásio de. **Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MARCÃO, Renato. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Editora Saraiva, 2017.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Leis penais e processuais penais comentadas**. 9. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2015. v. 2.

OMS. **Relatório Global Sobre o Estado de Segurança Viária**. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>; Acesso em 12 jan. 2022.

PAULINO, Luiz Carlos, Subtenente PMCE. **Princípio do trânsito: parte I**. Disponível em: <http://www.oestadoce.com.br/noticia/principio-do-transito-parte-i>. acesso em 02. Mar. 2022.

Primeiro acidente de carro do Brasil foi a 4 km/h e envolveu Olavo Bilac, disponível em: <https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/primeiro-acidente-de-carro-do-brasil-foi-a-4-km-h-e-envolveu-olavo-bilac/> acesso em 07 de janeiro de 2022.

STJ. **RECURSO ESPECIAL: REsp 16.891 SC**. Relator: Ministro Joel Ilan Paciornik. DJ: 13/12/2008. Jus Brasil, 2009. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/recurso-especial-resp-stj>; Acesso em: 14 fev. 2022.