

**FACULDADE DE JUSSARA – FAJ  
CURSO DE DIREITO**

**AMANDA MARIA DE SOUZA**

**A RESPONSABILIDADE PENAL EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM CASO DE  
EMBRIAGUEZ AO VOLANTE**

**JUSSARA – GO  
2015**

**FACULDADE DE DIREITO – FAJ  
CURSO DE DIREITO**

**AMANDA MARIA DE SOUZA**

**A RESPONSABILIDADE PENAL EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM CASO DE  
EMBRIAGUEZ AO VOLANTE**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Faculdade de Jussara – Goiás, como um dos requisitos para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

**Orientadora:** Ma. Camila Ragonezi

**JUSSARA – GO**

**2015**

FACULDADE DE JUSSARA – FAJ  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO  
FOLHA DE APROVAÇÃO

A RESPONSABILIDADE PENAL EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM CASO DE  
EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Monografia apresentada no dia 14/12/2015 à Banca Examinadora, como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Direito da Faculdade de Jussara – Goiás.

**Membros da Banca Examinadora**

---

Prof<sup>o</sup>. Ma. Camila Ragonezi

---

Prof<sup>a</sup>. Aparecida Kênia dos Santos Andrade

---

Prof<sup>o</sup>. Marcela Iossi Nogueira

Dedico esta trabalho primeiramente a Deus, fonte eterna de amor e poder, e sem Ele nada sou. Dedico também a minha mãe, meu pai e meu irmão, os quais sempre estiveram ao meu lado nessa caminhada, ajudando nos momentos difíceis, para conseguir realizar mais esse sonho.

## **AGRADECIMENTOS**

Aproveito esse momento para agradecer primeiramente a Deus, que colocou pessoas maravilhosas em minha, as quais contribuíram para a realização desse sonho e a conclusão dessa monografia, sejam dando sugestões, sejam aguentando meus momentos de oscilação de humores.

Assim, agradeço ao meu pai e meu irmão, pelo carinho, apoio, mas principalmente a minha mãe, pelo amor, pela paciência e companheirismo em todos os momentos que precisei, você é a melhor amiga que tenho.

A minha professora e orientadora, que não mediu esforços para me ajudar a concretizar mais essa etapa de estudos.

## RESUMO

Esta monografia de revisão objetiva discutir a responsabilidade penal, quando se trata de dolo eventual ou da culpa consciente, em acidentes de trânsito em caso de embriaguez, buscando entender os elementos que integram a responsabilidade do condutor de veículos, quando se envolve em acidentes envolvendo veículos automotores com vítimas, visto que os efeitos do álcool, quando ultrapassam o indivíduo que o consome, e as consequências produz efeitos a terceiros, ocasionando, em alguns casos, crimes que colocam a sociedade em risco. Nesse caso, resta estudar quando se trata de culpa consciente ou de dolo eventual, ou de como interpretar a lei levando em consideração o estado do autor e suas condições diante da embriaguez ao volante. Quando se trata de um homicídio, até que ponto nossos tribunais devem entender que a solução para coibir tais práticas é a aplicação de penalidades mais duras. Qual o posicionamento jurisprudencial sobre a questão, que tipo de pena são passíveis da aplicação da pena como sendo dolosa ou culposa, visto que o novo Código de Trânsito (Leis 11.705/08 e 12.760/12), em seus artigos 302 e 303, entende que se trata de uma prática, que pode ser caracterizado o crime, como homicídio culposo, pois matar utilizando veículo automotor tem sido interpretada cada vez mais por Juízes e Tribunais, como casos de dolo eventual, para que a sociedade sinta que a justiça está sendo feita.

**Palavras-chave:** Responsabilidade Penal; Embriaguez ao Volante; Dolo Eventual; Culpa consciente.

## Abstract

This review aims monograph discussing the criminal liability when it comes to any intent or conscious guilt in traffic accidents in case of drunkenness, seeking to understand the elements that make up the responsibility of the vehicle driver when involved in accidents involving vehicles motor with victims, as the effects of alcohol when they exceed the individual consuming it, and consequences take effect on third parties, resulting in some cases, crimes that put the company at risk. In this case, it remains to study when it comes to conscious guilt or possible fraud, or how to interpret the law taking into account the author's condition and their conditions before the drunk driving. When it comes to murder, to what extent our courts must understand that the solution to curbing such practices is to apply tougher penalties. What jurisprudential position on the question, what kind of punishment are subject to the application of the penalty as willful or negligent, as the new Traffic Code (Law 11.705/08 and 12.760/12), ), In articles 302 and 303, we believe that this is a practice that can be characterized the crime as manslaughter, because kill using a motor vehicle has been interpreted increasingly by Judges and Courts, as cases of possible fraud, for society to feel that justice is being done.

**Keywords:** Criminal Responsibility; Drunk Steering Wheel; Possible Fraud; Guilt Conscious.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>07</b>
<b>2 HISTÓRIA DO CÓDIGO DE TRÂNSITO NA LEGISLAÇÃO.....</b>	<b>09</b>
2.1 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	09
<b>2.1.1 Inovações da Legislação de Trânsito.....</b>	<b>12</b>
2.2 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO E EMBRIAGUEZ.....	16
<b>2.2.1 Embriaguez conceitos e espécies.....</b>	<b>17</b>
<b>3 O DOLO E A CULPA NA CONFIGURAÇÃO DO CRIME DE EMBRIAGUEZ.....</b>	<b>21</b>
3.1 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E LEGISLAÇÃO.....	21
<b>3.1.1 O Crime de embriaguez ao volante na esfera administrativa e criminal....</b>	<b>23</b>
3.2 CONCEITOS DE DOLO.....	26
<b>3.2.1 Teorias do Dolo.....</b>	<b>26</b>
<b>3.2.2 Teoria da vontade.....</b>	<b>27</b>
<b>3.2.3 Teoria da Representação.....</b>	<b>27</b>
<b>3.2.4 Teoria do Assentimento.....</b>	<b>27</b>
<b>3.2.5 Dolo Direto ou Eventual.....</b>	<b>29</b>
<b>3.2.6 Dolo Indireto.....</b>	<b>29</b>
3.3 Conceitos de Culpa Criminal.....	30
<b>4 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE PERANTE A SOCIEDADE E AS PENAS EM CASOS CONCRETOS.....</b>	<b>33</b>
4.1 NATUREZA DOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	37
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>45</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>47</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O tema sobre crimes de trânsito nunca foi tão discutido como nos dias atuais, e o foco não tem sido apenas estudar maneiras de coibir as práticas irresponsáveis ao volante, mas também de se mudar o quadro de impunidade dos delitos causados por embriaguez.

Nesse sentido se justifica a escolha social e pessoal do tema no ramo do Direito Penal, visto que os acidentes geram prejuízos financeiros aos cofres públicos em torno de 22 bilhões de reais ao ano com o tratamento das vítimas, sem contar com a perda de milhares de vidas, principalmente de jovens. Essa escolha pessoal também nos remete ao fato da conscientização dos condutores não dirigirem embriagados, na correta aplicabilidade da Lei Seca, e das punições cabíveis para os infratores.

No primeiro capítulo será feito um levantamento sobre a historicidade do trânsito em nosso país, o processo que levou a criação do Código de Trânsito Brasileiro, bem como as alterações legislativas e das punições em relação às infrações cometidas pelos condutores.

Também será discutido alguns estudos sobre os acidentes de trânsito causados por embriaguez, em todo o país, e o que trata a Legislação a respeito do tema, tendo como base estudos de juristas, informações colhidas em *sites* do Governo e do Departamento da Polícia Rodoviária Federal e Ministério da Saúde.

No segundo capítulo serão abordados os conceitos sobre dolo eventual e culpa consciente nos crimes ocorridos no trânsito, buscando o entendimento de juristas acerca do assunto, e como se dá aplicabilidade da lei diante dos fatos reais na perspectiva de se fazer justiça quanto aos direitos individuais das vítimas.

Para tanto, se faz necessário a classificação dos elementos subjetivos do crime. Quando há uma intenção de praticar o crime, ou de se buscar uma compreensão dos riscos de sua conduta, falamos de crime doloso. Já configura-se o crime culposos “quando o agente deu causa ao resultado por imprudência,

negligência ou imperícia”<sup>1</sup> (BRASIL, 2015, Art. 18, § II), o que leva os juristas a aplicarem penas mais brandas, em caso de crimes provocados por embriaguez ao volante, mesmo quando ocorre um homicídio.

Ainda no segundo capítulo serão abordadas questões envolvendo a aplicabilidade da Lei Seca n. 11.705/08, editada pela lei 12.760/12, como a sociedade se posiciona perante as possibilidades de punição e em relação às consequências destes atos infracionais ou até mesmo criminosos.

Já no terceiro capítulo serão discutidos até onde os crimes causados por embriaguez ao volante podem ser considerados uma questão de culpa consciente ou de dolo eventual, na tentativa de auxiliar na aplicabilidade em casos concretos, tentando explicar que o condutor, ao embriagar-se, já presume o real consentimento de sua culpa, em caso de crimes, seja qual for o resultado de um acidente de trânsito.

Ainda será tratado nesse último capítulo, o posicionamento da sociedade em relação ao que prevê o Código de Trânsito Brasileiro referente à má formação dos condutores, ao contínuo desrespeito das normas de trânsito, de aceitar os princípios nele contidos e de entender seu objetivo como sendo para proteger a vida do condutor, e não o de ser um aparelho para punir.

Cumprir o que manda a lei e interpretar a verdade sobre cada caso, faz-se importante para que se busque a defesa do denunciado, ou para que seja feita a justiça de maneira a punir com rigor aquele que comete o crime, e assim entender o posicionamento da Justiça e suas implicações práticas em caso de embriaguez ao volante.

Assim, acredita-se que o objetivo deste trabalho será de diferenciar os elementos da culpabilidade em casos de crimes que envolvem embriaguez ao volante, em especial o dolo eventual e a culpa consciente, tomando como parâmetro a “Nova Lei Seca”, tentando elucidar qual teoria é melhor aplicada em cada caso concreto.

---

<sup>1</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Art. 18, § II. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao.htm). Acesso em: Março/2015.

## 2 HISTÓRIA DO CÓDIGO DE TRÂNSITO NA LEGISLAÇÃO

A história evolutiva do homem tem demonstrado a crescente transformação na vida da sociedade. Desde as carruagens puxadas a cavalos, de dois séculos atrás, até chegar aos veículos modernos e velozes da atualidade, também houve uma mudança na maneira de ver a utilidade dos veículos automotores. Antes, os veículos eram destinados ao transporte de bens, mais tarde de homens e bens, e atualmente, se destinam também, ao transporte e passeio para pessoas<sup>2</sup>.

No Brasil esse processo não foi diferente, e quando se tornou necessário a criação de um sistema viário, sendo um país com dimensões continentais, o que se nota é uma política que privilegia o sistema rodoviário em detrimento do ferroviário e do fluvial.<sup>3</sup>

Nessa sociedade capitalista, com o aumento da renda, em especial entre as pessoas mais jovens, para os quais, o indivíduo vale o que tem, mais que seus valores morais e culturais, é possível perceber o aumento de vendas de carros e motocicletas.

Assim, o sistema viário passou a exigir que fosse implantadas normas e leis que regulassem o tráfego em estradas brasileiras. Para tanto, foi criada a legislação de trânsito brasileira, por meio do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o qual passaremos a discutir sua história e evolução, nesses mais de 100 anos, desde sua criação.

### 2.1 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

São três os princípios fundamentais para garantir o direito das pessoas de ir e vir, levando em conta o que está expresso no Constituição Brasileiro e o Código de

---

<sup>2</sup> BRASIL. MC. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil**. 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

<sup>3</sup> Idem.

Trânsito Brasileiro: conhecer as leis, compreendê-las e respeitá-las, para que o seu direito não atrapalhe o dever de outrem, ou vice-versa.

No decorrer de 100 anos, a legislação de trânsito brasileira sofreu algumas alterações, no intuito de enriquecer o processo de condução, legalidade e punição para os atos de infração ou condução de veículos automotores. Para tanto, leis, decretos, resoluções e portarias foram aprovadas no intuito de permitir e compreender o dinamismo de adaptar as leis ao que a sociedade espera e necessita para o bom andamento do sistema aviário do país.

O Decreto 8.324, de 27 de outubro de 1910, pode ser considerado o primeiro regulamento sobre leis de trânsito no Brasil, o qual dispunha sobre o serviço de transporte de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, no intuito de ligar os estados da União.

Art. 21. O motorista deve estar constantemente senhor da velocidade de seu veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo pará o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstáculos, não se possa estender à distância o raio visual, ou quando atravessar cominhos ou ruas de povoados.

Art. 22. A velocidade commercial mínima para o transporte de mercadorias será de 6 kilometros por hora e a do transporte de viajantes, de 12 kilometros, devendo os automóveis empregados satisfazer a essas condições de serviços.

Art. 23. A aproximação dos automóveis deverá ser annunciada à distância por uma buzina ou trompa<sup>4</sup> (BRASIL, DNT, 2010, texto original).

Com o passar dos tempos, diante de transformações em todo o país, em esfera sociais, políticas, econômicas e tecnológicas, podemos verificar que, a partir da década de 1920, quando foi implementada a indústria automobilística no Brasil, é que se viu a necessidade de disciplinar sobre os serviços de tráfego de veículos, o que ocorreu duas décadas depois, e assim em 1941 foi aprovado o primeiro Código de Trânsito do Brasil<sup>5</sup>.

Se há cerca de 115 anos, já se notava a necessidade de legalizar e orientar as pessoas consideradas motoristas de transporte de pessoas e mercadorias, com a mudança ocorridas, os termos empregados na Lei e sua forma de redação, acabam

---

<sup>4</sup> BRASIL. MC. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. 100 anos de legislação de trânsito no Brasil. 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010. (Texto Original).

<sup>5</sup> Idem.

por ser instrumentos que ajudam a traduzir a função social da legislação, levando em consideração o momento histórico e a base da sociedade, que dela necessite<sup>6</sup>.

Mais tarde, com uma frota cada vez maior no país, surgiu com o trânsito, os problemas acarretados por ele, em especial os acidentes por embriaguez com vítimas fatais ou danos irreversíveis, que se mostram em número cada vez mais crescentes em todo o país<sup>7</sup>.

Nesse momento, viu-se a necessidade de criar leis e normas que pudessem orientar, regulamentar e até punir os condutores de veículos automotores, os pedestres e proprietários de animais, e para tanto foi criado o Código Nacional de Trânsito, por meio da Lei 5.108/66. Deste então houve um avanço no processo legislativo, e o Código Nacional de Trânsito foi renovado com o nome de Código de Trânsito Brasileiro, com a Lei 9.503/97.

Art. 5º O sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades<sup>8</sup> (FERREIRA, 1997, p. 33).

Esses órgãos mencionados na referida lei, também são nomeados e suas especificações são claramente definidas no Art. 7º, no intuito de dar condições para que a política de trânsito aconteça com segurança, fluidez, conforto, educação e que possa administrar e fiscalizar seu devido cumprimento.

Para tanto, esses órgãos administrativos do trânsito no Brasil são orientados de forma a alicerçar sua atuação em diretrizes básicas, as quais são conhecidas

---

<sup>6</sup> BRASIL. MC. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. 100 anos de legislação de trânsito no Brasil. 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010. (Texto Original).

<sup>7</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informação de Mortes**. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/noticia/2993/162/transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros.html>>. Acesso em: 20 de Set. de 2015.

Dados preliminares obtidos pelo SIM indicam que em 2008 ocorreram 37.801 óbitos por ATT, sendo desse total 82% eram homens e 18% mulheres.

<sup>8</sup> FERREIRA, Urian. (Org) **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. P. 33.

como o tripé do trânsito, que estão também contidas no Art. 5º, como engenharia, legalidade (legislação, policiamento e julgamento) e educação.

Os veículos e as vias, juntamente com seus projetos e manutenção, estão inseridos no item de engenharia. A legalidade é que regulamenta, policia e faz cumprir os direitos e deveres de cada cidadão, executando, fiscalizando e determinando sanções adequadas a cada caso. Já a educação está ligada a formação dos condutores, no processo de convivência harmônica no trânsito, visando que as leis e normas de trânsito sejam cumpridas.

### **2.1.1 Inovações da Legislação de Trânsito**

O Código de Trânsito passa então a ser um instrumento legal para esclarecimento e controle do trânsito, e para tanto é claro, abrange toda a população e esclarece seu Art. 1º, que “trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”<sup>9</sup> (FERREIRA, 1997, p. 31), no qual podemos entender que mesmo não estando se locomovendo, qualquer indivíduo que faça uso das vias terrestres são partes integrantes do trânsito, e estão sujeitos as normas nele contidas.

O foco do Código de Trânsito Brasileiro está alicerçado em três elementos principais, o homem, o veículo, a via, e tem o intuito de produzir equilíbrio entre eles e proporcionar menor risco de acidentes, além de desenvolver as áreas de engenharia, esforço legal e educação.

Novas alterações foram necessárias levando em consideração os paradigmas da nova sociedade, e passou a vigorar a Lei nº 11.705/08, a qual renovou alguns dispositivos de punição administrativa como multas, apreensão de veículo e até suspensão da carteira de habilitação, além de dar margem de interpretação para o Direito Penal, quando houver vítimas, de julgar o infrator baseado em seu estado de embriagues, seguindo a doutrina para que os crimes de trânsito, sejam julgados

---

<sup>9</sup> FERREIRA, Urian. (Org) **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. P. 31.

como dolo eventual, para que não predomine a sensação de impunidade para as vítimas e para a sociedade<sup>10</sup>.

Muitos juristas entenderam que o aumento de acidentes automotivos tem ocorrido devido a mudança no texto da Lei 11.705/08, a qual substituiu a Lei 9.503/97, em seu Art. 306, a expressão “sob a influência de álcool” pelo texto “estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis (0,6 g/l) decigramas”<sup>11</sup>.

Essas mudanças se mostraram desastrosas, pois em função da legalidade que vige no Direito Penal, o que propõe no art. 306, só poderia ser considerado crime, caso houvesse a comprovação da concentração de álcool com 0,6 g/l (decigramas), que se exigia a lei, e que o condutor, também conforme a Constituição Federal, não pode ser obrigado a produzir prova contra si mesmo<sup>12</sup> (Brasil, CF, Art. 5º, LXIII), resultando que a colheita do material, só poderia ser feita, mediante a boa vontade do condutor, que praticou o delito, não podendo assim, ser instaurada uma ação penal, e conseqüentemente uma condenação.

Devido a isto, o governo federal se sentiu pressionado, e por meio do Projeto de Lei do Senado, nº 48 de 2011, finalmente transformou a Medida Provisória nº 415 na Lei 11.705/08, a chamada Lei Seca, que mais tarde foi promulgada através da Lei 12.760/12, que alterou dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, o qual antes era permitido até 0,6 g/l, para a tolerância zero ao nível de álcool no sangue, ficando sua redação da seguinte forma:

---

<sup>10</sup> Art. 18 – Diz-se o crime:

Crime doloso

I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Crime culposo

II – culposo, quando o agente deu causa ou resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Parágrafo único – Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente.

<sup>11</sup> BRASIL. **Lei 11.705/08. 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, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: Agosto de 2015.

<sup>12</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Art.5º, LXIII. Disponível em: [http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao.htm). Acesso em: Março/2015.

Art. 306. Conduzir veículo automotor, sob influência de qualquer concentração de álcool ou substância psicoativa que determine dependência:

Penas – detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor<sup>13</sup> (BRASIL, Lei 12.760/12).

Agora a Lei aprovada torna crime a condução de veículos "sob influência de álcool ou substância psicoativa"<sup>14</sup>. Antes, era permitido dirigir com até 6 decigramas de álcool por litro de sangue. O texto original previa punição no caso de "qualquer concentração de álcool ou substância psicoativa" no sangue, mas segundo entendimento de alguns juristas a mudança não altera a intenção do conteúdo da lei, que é de proibir qualquer quantidade de álcool.

Assim, o Senado Federal e a Câmara de Deputados decidiu que dirigir com qualquer concentração de álcool no sangue é crime, sujeito à detenção, mesmo que o motorista não provoque risco a outras pessoas, mesmo que o condutor embriagado realize o ato em propriedade particular poderá ser configurado crime, visto que o atual dispositivo suprimiu a expressão "via pública", para a condução de veículos.

Pela lei 12.760/12, a pena para quem dirige embriagado varia de seis meses a três anos de detenção, multa, e suspensão ou proibição de obter a permissão ou habilitação para dirigir. Mas ainda há discordância sobre se dirigir alcoolizado pode ser considerado crime no caso de o motorista não ter provocado risco a terceiros.

Antes com a lei 11.705/08, o Código de Trânsito previa que praticar homicídio culposo (quando não há intenção de matar) na direção de veículo automotor podia resultar em "detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor"<sup>15</sup>. Conforme a lei, no

---

<sup>13</sup> BRASIL. **Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08**, que torna crime a condução de veículo automotor sob a influência de qualquer concentração de álcool ou substância psicoativa. Disponível em: < <http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: Agosto de 2015.

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> Lei 11.705/08. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997.

homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada “de um terço à metade, se o agente causar morte a terceiros”<sup>16</sup>.

Com a nova Lei, as punições ficaram mais severas e a tolerância em relação às punições aplicadas aos condutores alcoolizados, que causarem morte de terceiros. Neste caso, a pena subirá para 12 anos, com prescrição em 20 anos.

Já no caso de lesão gravíssima, "que resultou em aborto ou uma deformidade permanente, como a perda de um membro, a pena vai ser fixada em no máximo 12 anos"<sup>17</sup>. Nos casos de lesão grave, a pena passa a ser de 8 anos.

As modalidades de provas e aos valores das multas aplicadas em casos de lesão corporal de natureza grave, gravíssima ou se resultar em morte, também sofreram alterações. Agora, testemunhas, vídeos, fotos, entre outros tipos de provas podem ser incluídas contra os motoristas, e o valor da multa pode chegar à 1.915,40, e esse valor pode ser dobrado, se o motorista reincidir na prática, no período de um ano.

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF)<sup>18</sup> mostram que houve diminuição da incidência de motoristas autuados (de 38.847 em 2013 para 8.509 em 2014), e presos (de 11.868 no ano de 2013, para 2.322 em 2014), em todo o país. Acreditam também que isso ocorreu por dois motivos, a aprovação de novos tipos de provas contra os motoristas embriagados e o valor da multa a ser aplicada, além é claro de perder 7 pontos na carteira, por ser considerada uma infração gravíssima, e também o motorista terá a suspensão ou proibição para dirigir veículos automotores, pelo período de 1 ano.

Vale destacar que ainda há divergências entre juristas acerca do tema, mas o que se pode verificar é que a nova lei de “Tolerância Zero”<sup>19</sup> de álcool no organismo

---

<sup>16</sup> Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08.

<sup>17</sup> Idem.

<sup>18</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informação de Mortes**. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/noticia/2993/162/transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros.html>>. Acesso em: 20 de Set. de 2015.

<sup>19</sup> Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08.

do condutor, tem se mostrado benéfica para impedir o crescimento de acidentes com veículos automotores.

## 2.2 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO E EMBRIAGUEZ

A Organização Mundial de Saúde<sup>20</sup> (OMS, 2009), em seu informe Mundial sobre as taxas de mortalidade provocadas por Acidentes de Trânsito Terrestre - ATT no Brasil mostra que o país ocupa o 5º lugar de mortalidade por ATT em todo o mundo, perdendo para países como China e Índia, ao ponto dos acidentes de trânsito no Brasil serem considerados como uma epidemia, em especial por motoristas embriagados ao volante.

Verificou-se, assim, o crescimento do número de acidentes e mortes causados pela imprudência, como por exemplo, em São Paulo<sup>21</sup> chegou-se a 50 mil ocorrências de acidentes seguidos de morte em todos os seus 645 municípios de 2001 a 2010.

Além dos casos de acidentes de trânsito, as ocorrências de óbitos, no Brasil em 2008, segundo o Ministério da Saúde<sup>22</sup>, representavam cerca de 26% em relação aos países da América Latina, e os jovens representam a maioria das vítimas, os quais ficam com sequelas para toda vida. Desse total, os homens ainda causam a maioria dos acidentes, com 82% dos casos, e as mulheres com 18%.

Casos de internações em hospitais do SUS causadas por ATT que envolvem motocicletas são responsáveis pela segunda causa de atendimento, e a cada cinco vítimas de trânsito atendidas nos prontos-socorros de todo o Brasil ingeriram bebida alcoólica, e as principais vítimas são homens com idade entre 20 e 29 anos.

---

<sup>20</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **As violências e os acidentes como problema de Saúde Pública no Brasil: marcos das políticas públicas e a evolução da morbimortalidade durante os 20 anos do Sistema Único de Saúde**. In: BRASIL. Ministério da Saúde. Saúde Brasil 2008. Brasília, DF, 2009.

<sup>21</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informação de Mortes**. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/noticia/2993/162/transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros.html>>. Acesso em: 20 de Set. de 2015.

<sup>22</sup> Idem.

Tabela 1 – Frequência de acidentes, feridos e mortos nas rodovias federais. Brasil 2007 - 2010

Ano	Acidentes	Feridos leves	Feridos graves	Feridos totais	Mortos
2007	128455	57937	23814	81751	7061
2008	141117	60156	24512	84668	6950
2009	158634	67429	26034	93463	7344
2010 / Julho	90990	37573	13814	51387	4284

Fonte: BRASIL, <<http://www.denatran.gov.br/contran>><sup>23</sup>

Diante da realidade assustadora, com inúmeras vidas perdidas, pode-se apontar o álcool como um dos principais vilões do trânsito, o que nos remete as leis que regem essas condutas, e também as possíveis punições, mas que ainda são toleradas pela sociedade, visto que os motoristas insistem em dirigir estando sob efeito de álcool, sem pensar nas consequências de seus atos.

Com a tolerância zero da Lei Seca e mais fiscalização o número de acidentes com vítimas baixou para 16% em São Paulo e 7,2% nos demais municípios, demonstrando uma queda no números de acidentes e também de mortes no trânsito em decorrência do álcool. Todavia, ainda está muito longe do que se espera, segundo pesquisa do Ministério da Saúde<sup>24</sup>.

Essas alterações nas leis são intenções de melhorar a aplicabilidade de infração administrativas, e ao mesmo tempo intensificar as punições e combates ao casos criminais em que há a direção por condutor embriagado.

### 2.2.1 Embriaguez conceitos e espécies

A embriaguez caracteriza-se como um dos maiores problemas sociais da atualidade, pois causa uma série de crimes, acidentes e situações de fracasso pessoal, em todas as esferas sociais. Em relação ao trânsito isso não é diferente,

<sup>23</sup> BRASIL. **Departamento Nacional de Trânsito**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/contran>>. Acesso em: Março/2015.

<sup>24</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informação de Mortes**. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/noticia/2993/162/transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros.html>>. Acesso em: 20 de Set. de 2015.

pois se torna um mal ainda mais preocupante devido ao alto índice de acidentes com sequelas e mortes.

Para tanto, vale conceituar o termo “embriaguez” e suas espécies em particular que envolvem motoristas alcoolizados, e o mal que podem causar nas vítimas que se envolvem direta ou indiretamente em um acidente.

A história nos revela que a vida do homem, desde tempos remotos, está ligada ao consumo de álcool. Conforme Carneiro (2015)<sup>25</sup> desde a antiguidade, os exércitos já serviam vinho para seus soldados, inclusive faziam parte de sua ração diária, como também era costume de reis como Alexandre, o Grande e seu pai Felipe.

Na Idade Moderna, os destilados se tornaram mais acessíveis e passaram a ser vistos como um gênero básico do comércio mundial, de grandes rendas para o poder público, e acabou por trazer ao seio da sociedade um costume que dificilmente perderá espaço, o que nos remete aos crescentes casos de ocorrência da embriaguez ao volante<sup>26</sup>.

Pode-se destacar que a embriaguez provocada pode ser dita voluntária ou fortuita e por força maior:

[...] voluntária pode ser simples ou sem intenção predeterminada, como pode ser preordenada ou predeterminada mostrando-se nestes dois aspectos como embriaguez culposa. Da natureza da embriaguez advém a imputabilidade do ato praticado, pelo embriagado, sob o domínio dela. A embriaguez voluntária ou culposa não isenta o agente da responsabilidade pelo crime praticado. A embriaguez fortuita ou por força maior pode atenuar ou mesmo livrá-lo da sanção penal<sup>27</sup> (PLÁCIDO E SILVA, 1999, p. 299).

Já em âmbito penal, na visão de Costa e Júnior (1986)<sup>28</sup>, a embriaguez pode ser considerada como uma intoxicação, que diminui no condutor sua capacidade de

---

<sup>25</sup> CARNEIRO, Henrique S. **Bebidas alcoólicas e outras drogas na época moderna**. Disponível em: <<http://www.historiadoreletronico.com.br/secoes/faces/3/0.htm#bio>>. Acesso em: 05 de set. 2015.

<sup>26</sup> BRASIL. MC. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil**. 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

<sup>27</sup> PLÁCIDO E SILVA, De. **Vocabulário Jurídico**. 16ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999. P. 299.

<sup>28</sup> COSTA JUNIOR, Paulo José da. **Comentários ao Código Penal**. Vol. I. São Paulo: Saraiva, 1986.

discernimento, seja na forma aguda e transitória, causada por qualquer substância como álcool ou análoga, e segundo Plácido e Silva (1999)<sup>29</sup>, pode receber vários tipos de classificação jurídica, como: completa (quando o indivíduo perde a consciência, tem confusão mental, semelhante ao coma, não entende a gravidade do ato e a responsabilidade que lhe pode ser imputada); culposa (procurada pelo agente ou preordenada por outrem, com intuito de ter coragem de praticar o crime); deliberada (provocada ou procurada para promover a intenção predeterminada ou preordenada, sem intenção maldosa); fortuita (não é deliberada pela pessoa, sem prever as consequências ao ingeri-la); habitual (é o caso do vício, da pessoa que costuma estar sempre bêbada); incipiente (nesse caso a pessoa não perde sua consciência, mas demonstra estado de alegria incomum ao dia-a-dia); incompleta (mesmo que não tenha promovido uma confusão mental, o agente não tem condições de discernir o que o cerca, a ponto de entender ou modificar); preordenada (é aquele que a pessoa não realmente a deseja, mas por determinação e outrem, anterior a um crime, é promovida para provocar animação ou encorajamento da prática criminosa) ou voluntária (é aquele que além de sua vontade, foi promovida por si mesmo ou por outrem, sem imposição).

A destreza e habilidades próprias para a direção, ou tomada de decisão para evitar um acidente, são prejudicadas muito antes do condutor demonstrar sinais físicos de embriaguez, além de que, ao ingerir pequenas quantidades, o efeito do álcool também estimula o motorista a perder o medo de realizar manobras, que em estado normal não teria coragem de realizar.

Diante de tantos e variados tipos de embriaguez que podem ou não ocasionar um acidente com vítimas leves, graves ou fatais, o que se pode dizer é que este estado não pode ser confundido com a quantidade de teor alcoólico que o condutor apresente no sangue, pois para isso se dá o nome de alcoolemia, e para isto podemos demonstrar o quadro a seguir, a respeito do que os teores alcoólicos podem representar:

---

<sup>29</sup> PLÁCIDO E SILVA, De. **Vocabulário Jurídico**. 16ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

Tabela 2 – Quantidade de grama de álcool por litro de sangue

<b>GRAMA DE ÁLCOOL POR LITRO DE SANGUE</b>	<b>SINTOMAS</b>
Menos de 1	Não existe estado de embriaguez
De 1,10 a 1,50	Há uma embriaguez, porém sujeita a ressalva
De 1,60 a 3,0	É certo o estado de embriaguez
De 3,10 a 4,0	A embriaguez é completa
De 4,10 a 6,0	Trata-se de uma intoxicação
De mais de 6,0 a 10	Trata-se de uma intoxicação profunda

Fonte: PINHEIRO; RIBEIRO, 2001, p. 286<sup>30</sup>.

Além do que nos mostra a tabela, há diferentes parâmetros que podem modificar a absorção, o metabolismo e a eliminação do etanol no corpo das pessoas, como alimentação, tipo de refeição, tipo e dose da bebida, idade, sexo, dentro outros, e também podem alterar as decisões do condutor no ato de dirigir.

Nesse sentido, passaremos a analisar no segundo capítulo os tipos de infrações que o Código de Trânsito prevê, tomando como base a esfera administrativa e criminal, além de buscar entender porque os tribunais ainda aplicam penas brandas para os motoristas que cometem esse tipo de delito.

<sup>30</sup> PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dourival. **Código de trânsito brasileiro interpretado**. 2ª ed. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2001.

### 3 O DOLO E A CULPA NA CONFIGURAÇÃO DO CRIME DE EMBRIAGUEZ

Sabe-se que hoje há um alto índice de homicídios envolvendo motoristas embriagados, e em razão dessa conduta nossos Tribunais tem entendido que a solução para coibir tais práticas é a aplicação de penalidades mais duras, assim surgiu uma nova interpretação quanto ao elemento subjetivo que envolve a conduta do motorista, sendo que hodiernamente há uma tendência na condenação por dolo eventual e não mais da forma culposa. Assim, conforme Ferreira<sup>31</sup> (1997), quem matar utilizando veículo automotor e estando embriagado quando da ação ou omissão responderá perante o Tribunal do Júri e não perante o juiz singular.

Apesar da entrada em vigor da Lei Seca<sup>32</sup>, que atualmente está mais rígida, e que prevê uma multa de até R\$ 1.900 mil reais, para o condutor que for preso por conduzir embriagado, ainda não há grande número de casos que são aplicadas as punições devidas.

Diante desse fato, faz-se necessário entender como a imprudência no ato de dirigir pode ser interpretado a vistas dos juristas e da lei, pois mesmo em se tratando de um costume comum em toda sociedade, a ingestão de bebida alcoólica, não é uma prática benéfica aos condutores de veículos, pois nem sempre demonstra o mal que a ingestão de álcool pode causar, quando ocorre um acidente, ou causa a perda de vidas.

Assim, passaremos a analisar essa questão sobre o aspecto administrativo e criminal a vista das leis 11.705/2008 e 12.760/12.

#### 3.1 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E LEGISLAÇÃO

---

<sup>31</sup> FERREIRA, Urian. (Org) **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. P. 111.

Art. 304. Deixar o condutor de veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública: Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

<sup>32</sup> Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08.

A combinação entre álcool e direção, nas estradas brasileiras, continua a ser fatal. Os acidentes provocados por este motivo se concentram entre motoristas que não respeitam as leis vigentes no país, ou pela falta de punição mais severas dos infratores.

Apesar do enrijecimento da Lei Seca<sup>33</sup> (BRASIL, Lei n. 12.760/12), a qual passou a prever multa de R\$ 1.9 mil, e a possibilidade do condutor ser preso e ter suspenso o direito de dirigir, as mortes no trânsito ainda continuam em grandes proporções no país, em especial nos feriados, finais de semana e madrugadas.

Nesse contexto, esses dados não têm sido suficientes para que as autoridades policiais, encontre meios de evitar os altos índices de acidentes de trânsito que ocorrem anualmente no Brasil, no qual, segundo o Informe Mundial sobre o Estado da Segurança Viária<sup>34</sup> (BRASIL, 2009), o país ocupa o 5º lugar em taxa de mortalidade por Acidentes de Trânsito Terrestre (ATT) no mundo, perdendo para as mortes de violência em comunidades e pelo tráfico de drogas.

Os acidentes também se tornam problemas de saúde pública, pelo fato dos condutores associarem a ingestão de bebidas alcoólicas ou de substâncias psicoativas e se sentirem desinibidos, com diminuição da coordenação motora, visão distorcida, sonolência, acarretando lentidão no raciocínio para evitar um acidente, causando um crescente quantidade de vítimas com ferimentos graves ou até a morte.

A falta de informações esclarecedoras sobre as leis que possam punir os condutores que dirigem embriagados, ou a falta de aplicabilidade de punições coerentes com o ato de crime dolosos (com a intenção de matar), ou culposos (sem a intenção de matar), acarreta na grande quantidade de acidentes com vítimas fatais, ou com sérios danos à saúde. Assim, faz-se necessários estudos que possam ajudar os advogados na defesa das leis que se aplicam aos condutores que infringem a legislação de trânsito.

---

<sup>33</sup> Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08.

<sup>34</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **As violências e os acidentes como problema de Saúde Pública no Brasil: marcos das políticas públicas e a evolução da morbimortalidade durante os 20 anos do Sistema Único de Saúde**. In: BRASIL. Ministério da Saúde. Saúde Brasil 2008. Brasília, DF, 2009.

### 3.1.1 O Crime de embriaguez ao volante na esfera administrativa e criminal

O Código de Trânsito Brasileiro, em sua redação original, tratava da infração administrativa de embriaguez da seguinte maneira:

Art. 165 – Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida Administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo Único – A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277 do CTB<sup>35</sup> (FERREIRA, LEI 9.503/97, p. 76 e 77).

Para efeito, o Art. 277<sup>36</sup>, discorre sobre a realização do “teste de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), permitam certificar seu estado”, para que o motorista pudesse receber as sanções administrativas ou punições adequadas a referida infração.

Mais tarde, com a mudança trazida pela lei 11.275/06<sup>37</sup>, foi suprimida a expressão “em nível superior a seis decigramas por litro de sangue”, e no Art. 277, foram feitas alterações como a enumeração do parágrafo único para § 1º e inclusão do § 2º com a seguinte redação:

§ 2º No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor<sup>38</sup> (BRASIL, Lei 11.275/06).

Ao fazer uma análise literal do texto de lei é possível observar que não foram felizes em realizar essas mudanças, visto que se o condutor obtivesse um teor alcóolico menor que seis decigramas, não estaria impedido de dirigir, e mesmo sofrendo sanções administrativas, não seria passível de punição.

<sup>35</sup> FERREIRA, Urian. (Org). **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. P. 76 e 77.

<sup>36</sup> Idem, p. 105.

<sup>37</sup> Lei 11.705/08. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, Art. 277.

<sup>38</sup> Idem, Art. 277, § 2º.

Com a promulgação da Lei 11.705 de 2008, em seu Artigo 165, permaneceu o dispositivo que aborda o tema de embriaguez na esfera administrativa.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:  
Infração – gravíssima;  
Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.<sup>39</sup>

Também com a mudança da expressão “de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência<sup>40</sup>”, pode ser vista de forma positiva, tendo em consideração que não seria apenas uma lista pré-estabelecida de drogas, mas alargou a aplicabilidade da infração administrativa, sem necessidade de que a lei fosse periodicamente atualizada pelo poder legislativo.

Com esse novo texto legal, não é mais necessário uma taxa exata de alcoolemia, e ajuda a não haver um entrave dos meios de prova contra os condutores supostamente infratores, já que não eram obrigados a produzir provas contra si ou mesmo si auto incriminar.

Na atual Lei 12.760/12<sup>41</sup>, também foi excluído a quantidade de taxa de teor alcóolico, permitindo a prova de outros meios que comprovem que o motorista esteja conduzindo sem condições para tanto.

Ainda que existam outros meios para provar que o motorista não tem condições de conduzir o veículo, por estar embriagado é recomendável que se utilize algum tipo de prova, quando possível, mesmo que seja para ajudar ou desfavorecer o condutor, em caso de processo administrativo ou penal.

Já em esfera criminal, a embriaguez ao volante está tipificada no Art. 306 do CTB que foi alterado pela lei 11.705/08, e em dezembro de 2012, foi alterada pela Lei 12.760/12<sup>42</sup>, que estabelece o seguinte:

---

<sup>39</sup> Lei 11.705/08. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997. Art. 165.

<sup>40</sup> Idem.

<sup>41</sup> Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08.

<sup>42</sup> Idem, Art. 306.

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 seis decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar; ou

II – sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alterações da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, 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 para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo<sup>43</sup> (BRASIL, Lei 12.760/12).

Ao contrário da esfera administrativa, o que se nota no referido artigo 306, é que em seu inciso um do primeiro capítulo, há uma contradição por determinar concentração igual ou superior a três miligramas, e em seguida determinar que é possível verificar que se caracteriza um crime por outros meios, que não a concentração de álcool, e esse tópico vai de encontro com a infração administrativa, acarretando uma situação atípica para comprovar-se que houve um crime.

Essas contradições de exigências de provas periciais entre uma infração administrativa e penal, tornam-se muitas vezes insuficientes para configuração da tipicidade do crime, e o agente infrator só poderá ser condenado após instrução processual.

Mesmo que seja notório, a necessidade de maior rigor em punir os delitos envolvendo o ato de dirigir embriagado, e que os legisladores estejam buscando interpretar a lei como se o agente que conduz veículo automotor, após ingerir bebida alcoólica, age de forma consciente, pois produz um resultado danoso, ou de dolo eventual, ainda falta na legislação vigente uma determinação mais específica sobre como pode ou não ser considerado um crime, tendo em vista a tipicidade a ele caracterizada.

Toda lei é formada por várias normas, que tendem a estar vinculada a outras, e não é um fim em si mesma, desta forma, vale destacar alguns conceitos acerca do

---

<sup>43</sup> Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08. Art. 306.

que pode ser entendido sobre o dolo, já que trataremos a infração de dirigir embriagado como um crime de homicídio culposo, a vistas de juristas e legisladores e em consonância com as mudanças auferidas com a Lei 12.760/12<sup>44</sup>.

### 3.2 CONCEITO DE DOLO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em seus Artigos 302, 303 e 306, prevê que:

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.  
 Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:  
 Penas – detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.  
 Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.  
 Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:  
 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<sup>45</sup> (FERREIRA, 1997, p. 111).

Diante do exposto se torna necessário conceituar o que venha a ser crime de dolo ou de culpa, e como aplicar a lei do CTB sobre as práticas dos condutores de veículos que estejam embriagados e que venham a cometer “lesão corporal culposa” ou “dano potencial” a outrem.

#### 3.2.1 Teorias do dolo

Conforme Mirabete e Fabbrini (2014)<sup>46</sup>, o conteúdo do dolo pode ser estabelecido sob três teorias, as quais serão aqui esclarecidas para que se entenda as correntes de doutrinas necessárias sobre o tema, e que para poder caracterizá-la como sendo dolosa, o agente tenha consciência, seja ela comissiva ou omissiva.

<sup>44</sup> Idem.

<sup>45</sup> FERREIRA, Urian. (Org) **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. P. 111.

<sup>46</sup> MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual do direito penal: Arts. 1º a 120 do CP**. 30 ed. rev, e atual. Vol. 1. São Paulo: Atlas, 2014.

Assim sendo, quando o agente tem conhecimento do que é certo ou errado perante suas ações, mesmo que este não conheça todas as leis sobre crime, ele conhece e consegue entender que está praticando um crime, e a partir daí o seu querer terá um resultado, que é a exteriorização da vontade de praticar o ato criminoso.

### **3.2.2 Teoria da vontade**

A teoria da vontade pode ser definida como a “consciência da conduta e do resultado e que o agente a pratique voluntariamente”<sup>47</sup> (MIRABETE; FABBRINI, 2014, p. 126), ou seja que o agente tenha consciência ao realizar a ação, e que seja de forma voluntária, de uma conduta que antes de praticada, ele consiga entender que se trata de um crime.

### **3.2.3 Teoria da representação**

Para a teoria da representação, o que importa “é a consciência de que a conduta provocará o resultado. [...] Nesses termos, a representação já está prevista na teoria da vontade”<sup>48</sup> (*idem*). Nesses termos a previsão do resultado é que caracteriza o dolo, e mesmo que não haja a vontade direta, ainda assim há o entendimento e a capacidade de prever o resultado, mas o agente decide dar continuidade de sua conduta.

### **3.2.4 Teoria do assentimento**

Já na teoria do assentimento, o agente é capaz de prever o resultado possível de sua ação lesiva, e assume o risco de praticá-la, na qual “existe o dolo simplesmente quando o agente consente em causar o resultado ao praticar a

---

<sup>47</sup> MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual do direito penal: Arts. 1º a 120 do CP.** 30 ed. rev, e atual. Vol. 1. São Paulo: Atlas, 2014. P. 126.

<sup>48</sup> *Idem*, p. 126.

conduta”<sup>49</sup> (MIRABETE; FABBRINI, 2014, p. 126), ou seja, dentro de sua conduta, mesmo não querendo, o indivíduo assume o risco da produção de seus atos.

Nesses termos vale aprofundar os estudos sobre os elementos objetivos e subjetivos descritos primeiramente na lei 11.705/08<sup>50</sup>, e que pode ser entendidos como os tipos penais, ou seja, que os elementos objetivos estão relacionados à materialidade do crime, quando o agente se dispõe a dirigir ou conduzir veículo automotor, que a condução fosse feita em via pública e que a condução ocorra de maneira anormal, expondo outrem ao perigo de dano potencial, caracterizando seus aspectos descritivos e normativos próprios para o entendimento e interpretação do crime ao qual estão inseridos.

Quanto aos elementos subjetivos, ainda sob a visão desses teóricos, o Código Penal Brasileiro optou por entender o crime doloso sob os aspectos da consciência e da vontade, ou seja, que para ser entendido como um crime doloso o autor deve ter o conhecimento, a vontade e a consciência de seus atos, produzindo a má-fé no ato criminoso, no qual, os teóricos entendem que toda conduta humana é dirigida a um determinado objetivo, caracterizando como dolo ou culpa, no que se refere à intenção do autor<sup>51</sup>.

O Código de Trânsito Brasileiro traz um capítulo destinado ao cidadão e outro destinado a tratar dos crimes de trânsito, além de outro capítulo exclusivo para pedestres e veículos não motorizados, ou seja, a embriaguez já se mostrava uma preocupação das autoridades, como a possível conduta do agente embriagado e a presença do dolo eventual.

Para tanto, a legislação do CTB nos remete ao Código Penal, mas como uma forma de delito caracterizado pela culpa, e não por dolo do condutor. Já a pena prevista no CTB, se mostra mais severa que a aplicada no Código Penal, no caso de homicídio culposo, quando resulta em crimes com vítimas fatais, o Código Penal deixa uma margem de dubio entendimento, o que acarreta em crimes que ainda não

---

<sup>49</sup> MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual do direito penal: Arts. 1º a 120 do CP.** 30 ed. rev, e atual. Vol. 1. São Paulo: Atlas, 2014. P. 126.

<sup>50</sup> Lei 11.705/08. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997.

<sup>51</sup> MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual do direito penal: Arts. 1º a 120 do CP.** 30 ed. rev, e atual. Vol. 1. São Paulo: Atlas, 2014. P. 126.

são punidos de maneira justa, pois as decisões de juízes tendem pela eximção de responsabilidade do condutor infrator.

Assim, no Artigo 18, do Código Penal, quanto a finalidade do crime, em relação aos elementos subjetivos, define que:

Art. 18 – Diz-se o crime:

I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

II – culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia<sup>52</sup> (BRASIL, 1988).

Nesse sentido, vale destacar e caracterizar as espécies de dolo, sob o ponto de vista do Código Penal, visto que em sua doutrina o uso do dolo direto ou determinado, se mostra diferente do dolo indireto ou indeterminado.

### 3.2.5 Dolo Direto ou Eventual

Na primeira parte do artigo 18, inciso I, o dolo pode ser conceituado como direto ou determinado, pois é a vontade do agente em praticar o ato, no qual o indivíduo espera alcançar determinado resultado, e se caracteriza em uma modalidade mais real e de fácil entendimento, visto que a jurisprudência tende a caracterizá-lo por meio da “equiparação do dolo direto ao dolo eventual na legislação penal porque arriscar-se conscientemente a produzir um resultado vale tanto quanto querê-lo”<sup>53</sup> (MIRABETE; FABBRINI, 2014, p. 129).

### 3.2.6 Dolo Indireto

Já no inciso II, do Art. 18<sup>54</sup>, pode ser entendido como dolo indireto ou indeterminado, no qual o agente não tem a vontade de praticar o dano a outrem, mas também não tenta evita-lo, mesmo prevendo as possíveis resultados danosos, e por isso essa modalidade de dolo é dividido em dolo alternativo e eventual.

---

<sup>52</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao.htm). Acesso em: Março/2015.

<sup>53</sup> MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual do direito penal: Arts. 1º a 120 do CP**. 30 ed. rev, e atual. Vol. 1. São Paulo: Atlas, 2014. Art. 18, Inciso I.

<sup>54</sup> Idem. Art. 18, Inciso II.

Na perspectiva do dolo alternativo, o agente prevê que pode haver dois tipos de resultados, que pode atingir algum bem alheio, ou uma pessoa, mas mesmo assim, se sente disposto a ir a realizar, não se importando com o resultado.

A título de exemplo, quando um agente dispara uma arma de fogo sem ter a intenção de atingir uma pessoa específica, que pode ser entre um aglomerado de pessoas, ou de estudantes, ou de professores, não importando quem sofrerá seus atos, a alternatividade está em relação à pessoa que será atingida, ou que será danificada de algum modo.

Em relação a essa classificação, o dolo indireto também pode se manifestar em sua forma eventual, quando o agente mesmo sabendo das possibilidades de dano de suas ações, não se importa em realiza-la, e a pratica.

Mesmo havendo outras espécies de dolo como o dolo normativo, o dolo natural, o dolo geral, o dolo genérico, o dolo específico e o dolo subsequente, buscaremos tratar do dolo indireto em suas duas espécies, que são as mais aceitas na doutrina jurídica relacionada ao crime de conduzir embriagado.

Antes disso, os crimes de dano e de perigo são muitas vezes interpretados de maneiras distintas, pois estão relacionados a objetivos diferentes, nos quais o ato de conduzir veículo automotor embriagado, e desse ato ocasionar um homicídio, faz-se necessário averiguar se o agente tinha intenção eventual de produzi-lo.

### 3.3 CONCEITO DE CULPA CRIMINAL

O Artigo 18, em seu segundo inciso trata do crime da culpa consciente, e este conceito vai ao encontro do que pensa Hungria<sup>55</sup> (1958), o qual defende que a culpa incide no erro do agente, pois este acredita que está autorizado a produzir o resultado com suas ações, mas difere do que defende Santos<sup>56</sup> (2002), que critica o Código Penal e defende que atualmente os fatos lesivos e o risco permitido, em

---

<sup>55</sup> HUNGRIA, Nelson. **Comentários ao Código Penal**. Rio de Janeiro: Forence, 1958. v. 1, T. I e II.

<sup>56</sup> SANTOS, Juarez Cirino dos. **A moderna teoria do fato punível**. 2. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2002.

relação à condução de veículos está mais relativa a imprudência ou negligência em seu ato contraventor.

O crime culposo não existe em sentido natural, ele se difere do crime doloso, pois decorre de um processo de imputação, da conduta proibida, sendo necessário verificar o tipo de conduta violadora do objetivo de cuidado, e a causa entre este e o resultado, considerando que dessa conduta advenha uma situação prevista em lei, e que considerem o risco como fundamental, para limitar o alcance da responsabilidade penal.

Dessa forma, conforme Mirabete e Fabbrini (2014), em relação a ação ou omissão na conduta em que o resultado é previsível, o crime culposo tem os seguintes elementos:

- a) a conduta;
- b) a inobservância do dever de cuidado objetivo;
- c) o resultado lesivo involuntário;
- d) a previsibilidade; e
- e) a tipicidade<sup>57</sup> (p. 209).

Assim, a conduta humana voluntária, na inobservância do dever de cuidado, resulta em ações lesivas involuntárias, as quais podem ser previsíveis por parte do agente, e ao ocorrer acaba por caracterizá-la como sendo do tipo de conduta culposa e previsível de punição.

Ainda no Artigo 18, Parágrafo único, o Código Penal Brasileiro rege que “Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente”<sup>58</sup>, mas ainda há o entendimento de que via de regra, todo crime é doloso, já a culpa é uma exceção.

A redação do CTB<sup>59</sup> em seu Art. 306, vai de encontro com que rege o Art. 18 do Código Penal, pois para que haja tipicidade do delito é necessário que o agente, em caso de acidente ou fiscalização, não se veja obrigado a realizar o teste com o

---

<sup>57</sup> MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual do direito penal: Arts. 1º a 120 do CP**. 30 ed. rev, e atual. Vol. 1. São Paulo: Atlas, 2014.

<sup>58</sup> Idem. Art. 18.

<sup>59</sup> FERREIRA, Urian. (Org) **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Art. 306.

aparelho etilômetro (bafômetro), pois o mesmo não pode produzir provas contra si próprio.

Assim, por mais que o condutor embriagado consinta em cooperar com o agente de trânsito, cedendo material sanguíneo ou realizando o teste do bafômetro, faltará uma comprovação da materialidade do crime, visto que uma perícia médica, não é capaz de aferir, de maneira precisa e isolada, a taxa de alcoolemia apresentada pelo agente infrator.

O que se nota, por parte de juristas e do legislativo, é uma rigorosidade em relação a infração administrativa em casos de embriaguez ao volante, mas uma duvidosa aplicabilidade da materialidade do crime, quando se trata da esfera criminal das condutas do agente que estão discriminados no Código Penal.

Após análise dos aspectos que envolvem as teorias sobre dolo, bem como os aspectos que envolvem a embriaguez ao volante, partindo dos pressupostos que se tem conhecimento basilar de ambos, no capítulo seguinte, vale abordar a questão de como a sociedade se posiciona em relação ao tema, de como as autoridades conseguem ou não fiscalizar e punir com mais rigor os infratores.

Também estaremos relacionando esse tema de forma a estar focando no dolo eventual e na culpa consciente, suas diferenças aplicadas em casos concretos, levando em consideração o posicionamento de jurista e legisladores renomados.

#### 4 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE PERANTE A SOCIEDADE E AS PENAS EM CASOS CONCRETOS

O indivíduo que vive em sociedade está sujeito às alterações a ela inerentes, ou seja, ao buscar viver em sociedade, o homem aceitou tacitamente estar sujeito aos deveres e responsabilidades contidos no meio social em que está inserido, e que suas condutas estão sujeitas a observância do dever e direito de tentar cuidar dos riscos, que o ato de ir e vir lhes incumbe.

Assim, se espera dos indivíduos que ao interagir, com o outro, e com as situações direta e indireta, que esse ato lhes acarreta, que o mesmo possa ter consciência de que sua conduta não gere ou cause dano para o outro ou para si próprio.

Nesse contexto, ao se tratar das atividades cotidianas na condução de veículos automotores, e que a mesma esteja somada a ingestão de bebidas alcoólicas ou do uso de substâncias psicoativas, a sociedade e as mudanças ocorridas nas leis que regulam o trânsito, tem buscado cobrar dos condutores uma postura consciente dos danos que pode causar ao provocar no caso de ocorrer um acidente.

Somado a esse item, pode-se tomar o objetividade jurídica do delito, de acordo com o que estabelece o Artigo 5º da Constituição Federal<sup>60</sup>, todo cidadão tem direito a segurança, e em seus artigos 1º, § 2º e 28, o Código de Trânsito Brasileiro<sup>61</sup> discorre que é um direito de todos, que o trânsito aconteça em condições seguras, e que o motorista deve conduzir com atenção e cuidado, ou seja, que o objeto jurídico principal do delito de embriaguez ao volante, é a segurança viária, e a saúde e o bem estar, é o objeto jurídico secundário.

---

<sup>60</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao.htm). Acesso em: Março/2015. Art. 5º.

<sup>61</sup> FERREIRA, Urian. (Org) **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Art. 1º e 28.

Para tanto cabe aqui entender e definir o que vem ser a embriaguez e até que ponto ela pode ser considerada um crime, e a visão que a sociedade tem a respeito desse delito.

Segundo Plácido e Silva<sup>62</sup> (1999) embriaguez é um vocábulo derivado de “embriagar-se”, do latim *inebriare* e significa “o estado em que se encontra a pessoa, que se embriagou ou está embriagada, pela absorção ou ingestão de bebidas alcoólicas ou de substâncias de efeitos análogos (p. 299)”.

Embora a condução de veículo seja um ato cotidiano da vida em sociedade, isso não significa que não tenha certo grau de periculosidade, nela intrínseca, ou como sugere Greco<sup>63</sup> (2012) não pressupõe que por ser perigosa a condução de veículo possa ser um ato criminoso.

O trânsito nas grandes cidades, o transporte aéreo e a existência de usinas atômicas são exemplos de quão perigosas pode tornar-se a convivência social. Mas conquanto sejam perigosas, são consideradas socialmente adequadas, e, por sua razão, fica afastada a interferência do Direito Penal sobre elas<sup>64</sup> (GREGO, 2012, p. 55).

Mesmo se tratando de uma atividade diária e necessária, conforme exposto, não quer dizer que deve ser feita sem uma conduta adequada, sem uma devida regulamentação, ou que não ocorra dentro dos limites, que não cause riscos ou danos a terceiros.

De acordo com dado do Sistema de Informação de Mortes<sup>65</sup> (SIM, BRASIL, 2015), do portal do Ministério da Saúde, a quantidade de acidentes de trânsito no Brasil, vem aumentando e estima-se que morrem mais de 40.000 mil pessoas por ano, e que em 2010, no Estado de Goiás ocorreram 1.882 mortes por acidentes de trânsito, e que em todo o país foram computadas 40.610.

---

<sup>62</sup> PLÁCIDO E SILVA, De. **Vocabulário Jurídico**. 16ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999. P. 299.

<sup>63</sup> GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 14ª ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2012.

<sup>64</sup> Idem, p. 55.

<sup>65</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informação de Mortes**. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/noticia/2993/162/transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros.html>>. Acesso em: 20 de Set. de 2015.

Acrescidos a esses dados pode-se citar as vítimas que sofrem apenas ferimentos graves ou leves, ou das pessoas, que em sua maioria são jovens, ficam com sequelas para o resto da vida.

Dentre as causas para esses acidentes, os dados do Ministério da Saúde<sup>66</sup> também apontam que mais de 50% (cinquenta por cento) são decorrentes do uso do álcool, ou de substâncias alucinógenas que alteram a percepção dos motoristas, mas que aqui vamos dar maior destaque ao uso de bebidas alcóolicas, por se tratar do tema de nossos estudos.

No Brasil, de acordo com dados do Sistema de Informações de Mortes (SIM) de 2010<sup>67</sup>, os acidentes de trânsito representam uma das maiores causas de internação e óbito, também geram altos custos sociais, como os cuidados em saúde, perdas materiais, despesas previdenciárias, além é claro, do sofrimento das vítimas e familiares.

Medidas como fiscalização e leis mais severas, já se faz presente nas atitudes dos gestores políticos, que aprovaram o projeto de lei onde a tolerância zero de álcool para condutores de veículos. Isso se deve ao fato de concordarem que a abstenção de uso de bebidas alcóolicas na direção de veículos automotores tem levado a diminuição de acidentes por ATT.

Diante desses dados, o álcool se torna um dos principais vilões do trânsito na atualidade, o que também tem levantado discussões e manifestações populares da sociedade para que os atos dos infratores tenham punição diante da justiça.

Assim, quando ocorre um acidente de trânsito com vítimas fatais, como o caso de artistas ou jogadores que estão em destaque na mídia, a sociedade, muitas vezes, sai às ruas, com intuito de conscientizar para o risco da combinação entre bebida e direção, ou de campanhas como a “Não foi acidente, foi crime”<sup>68</sup>, que tem o

---

<sup>66</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **Mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil**. In: BRASIL. Ministério da Saúde. Saúde Brasil 2007. Brasília, DF, 2008.

<sup>67</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informação de Mortes**. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/noticia/2993/162/transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros.html>>. Acesso em: 20 de Set. de 2015.

<sup>68</sup> Blog de ajuda e orientação para vítimas e familiares de vítimas em caso de acidentes de trânsito. Disponível em: <<http://naofoiacidente.org/blog/>>. Acesso em: Agosto de 2015.

mesmo objetivo, que é o de pedir paz no trânsito, ou de mudanças na legislação de trânsito no intuito de aumentar a pena, caso o estado de embriaguez do condutor, seja provado.

Vale destacar, que esse ato de imprudência no trânsito tem ocorrido, e vem sendo tolerado há muito tempo pela sociedade, sendo possível destacar que mesmo diante de tantas campanhas nos canais midiáticos, seja por parte da sociedade civil, seja por órgãos do Ministério da Saúde ou dos Transportes, os indivíduos persistem em conduzir sob efeito do álcool<sup>69</sup>.

Esse fato pode estar ligado à falta de exigências mínimas para a formação dos condutores de veículos, ficando apenas as punições para os casos ocorridos, ou seja, que no Brasil não há um órgão específico para tratar do tema de segurança no trânsito, ou uma devida continuidade de campanhas educativas<sup>70</sup>.

Mesmo com a aprovação de algumas alterações no Código de Trânsito Brasileiro, não há verdadeiramente uma formação específica para os cidadãos que buscam tirar sua primeira habilitação, ou até os que já praticaram infrações e que tiveram suspenso temporariamente sua habilitação. Também não há uma conscientização ou reprovação da sociedade, pois os condutores que ingerem bebidas são em número cada vez maior.

Vale aqui levantar as questões sobre o que gera essa aceitação da sociedade e das autoridades para o consumo cada vez maior de bebidas alcólicas? O porquê a mesma sociedade, que consome, sem pensar nas consequências de seus atos, é a mesma que sai às ruas para pedir mudanças na legislação ou nas punições.

De acordo com Carneiro<sup>71</sup>, o álcool ganhou grande importância no contexto social da humanidade, a partir do século XVII, com o fenômeno do fluxo do comércio e do consumo internacional, representando para os Estados Modernos, uma de suas

---

<sup>69</sup> CARNEIRO, Henrique S. **Bebidas alcoólicas e outras drogas na época moderna**. Disponível em: <<http://www.historiadoreletronico.com.br/secoes/faces/3/0.htm#bio>>. Acesso em: 05 de set. 2015.

<sup>70</sup> BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informação de Mortes**. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/noticia/2993/162/transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros.html>>. Acesso em: 20 de Set. de 2015.

<sup>71</sup> CARNEIRO, Henrique S. **Bebidas alcoólicas e outras drogas na época moderna**. Disponível em: <<http://www.historiadoreletronico.com.br/secoes/faces/3/0.htm#bio>>. Acesso em: 05 de set. 2015.

mais elevadas rendas, trazendo assim, um costume que dificilmente conseguirá ceder espaço, para a conscientização de seus danos para os que consomem, e para a economia.

Diante dessas razões é compreensível que as autoridades legislativas, mesmo sabendo de seus danos e riscos, acabam por aceitar e legalizar o consumo de bebidas alcólicas, e torna-se difícil conter o fator de embriaguez ao volante, pois os indivíduos estão iniciando a ingestão de bebidas alcólicas cada vez mais cedo, e os casos de acidentes com vítimas são cada vez mais frequentes.

Somado a esses fatores, a criminalidade no trânsito, sob o ponto de vista de juristas e doutrinadores, não é um fator claro quanto a aplicação do Código de Trânsito Brasileiro e do Código Penal, seja pela definição do que vem a ser crime, e da maneira que pode ou não acarretar consequências para o condutor, pois para que haja uma punição efetiva, o crime depende muitas vezes de como o procedimento adotado pode ser classificado.

Diante desses fatores, será doravante definido o que vem a ser crime de trânsito, quais as doutrinas ou teorias mais aceitas pelos juristas entendidos de Direito Penal, ou de como seus elementos objetivos e subjetivos, vistos que, mais adiante, passaremos a expor algumas decisões relacionadas ao entendimento dos elementos que caracterizam situações, em que os infratores são passíveis de julgamento, em detrimento da conceituação de provas descritas no Código de Trânsito Brasileiro e no Código Penal.

#### 4.1 NATUREZA DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Ao se falar em crimes de trânsito, vale destacar o que vem a ser a definição de crime, levando em conta a doutrina, visto que o atual Código Penal achou por bem inovar e não defini-lo.

Mas os esforços doutrinários na busca de uma definição para o crime, que aos olhos de Greco<sup>72</sup> (2012) e Jesus<sup>73</sup> (2015) estão divididos em três principais

---

<sup>72</sup> GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 14ª ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2012.

teorias: a Teoria Formal, a qual define que o crime se restringe à prática do ato que atentasse contra a lei editada pelo Estado, ou que estivesse definida na lei; a Teoria Material do Crime, geralmente é considerada insuficiente para definir o crime, pois trata-se de uma conduta praticada em detrimento de um bem jurídico de suma importância, e para tanto deve ser penalmente protegido, ou seja, que enquadra-se como à busca dos motivos, para alguns bens jurídicos serem protegidos pela lei penal, e como se dá a aplicação dessa penalidade; já a Teoria Analítica do Crime, se caracteriza como a mais aceita pelos aplicadores do direito, pois nela o crime é definido pela existência e análise conjunta de alguns requisitos, como a tipicidade, antijuridicidade (teoria bipartite do crime)<sup>74</sup> ou como sendo um fato típico, antijurídico e culpável (teoria tripartite do crime)<sup>75</sup>, a qual tem prevalecido na conceituação do crime.

Essa prevalência, da teoria tripartite, em detrimento da bipartite, segundo a preferência dos juristas citados anteriormente, se dá pelo fato de exigir, que o ato da prática criminal esteja relacionado a tipicidade, a antijuridicidade e a culpabilidade, pois carece do ânimo do agente, em relação a sua conduta dolosa ou culposa, e na forma de praticar o crime, que pode ser omissiva ou comissiva, configurando um nexo de causalidade, entre a conduta e o resultado.

Assim, os elementos do tipo penal podem ser de ordem objetiva, os quais podem ser relacionados à materialidade do crime, ou a sua descrição e circunstâncias que configuram o crime; ou de origem subjetiva, a qual revela a intenção do agente ao praticar o crime.

Conforme estudado no segundo capítulo, o qual trata dos tipos de crime, se são configurados como dolosos ou culposos, vale destacar que a conduta ilícita tem sempre uma intenção do autor, ou seja, que sua conduta é carregada de elementos subjetivos do crime, que se dá pelo dolo ou pela culpa.

---

<sup>73</sup> JESUS, Damásio Evangelista de. **Limites à prova da embriaguez ao volante: a questão da obrigatoriedade do teste do “Bafômetro”**. Disponível em: <<http://www.direitopenal.adv.br/artigos.asp?id=1061>>. Acesso em 23 Set. 2015.

<sup>74</sup> Idem.

<sup>75</sup> GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 14ª ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2012. P. 141.

Outro ponto a ser levantado é que o crime ou a conduta humana torna-se criminosa em detrimento de uma decisão política baseada em elementos sociais, econômicos e políticos, e que esses elementos variam de acordo com o momento histórico, pelo qual a sociedade passa, ou que vem a considerar importante para a proteção dos que dela fazem parte.

Nesse contexto social, para Jesus<sup>76</sup>, os crimes de trânsito devem ser tipificados como mera conduta, pois está ligado ao interesse jurídico da coletividade, que se consubstancia na segurança do tráfego, e que não deveria configurar-se como um delito, mas sim como uma infração administrativa.

O fato da ingestão de bebidas alcólicas ser um fator econômico e socialmente aceito pela sociedade, não caracteriza que a pessoa ao embriagar-se, não esteja imputável de punição, ou que utilize de seu estado de não lucidez para cometer atos, que em estado normal, não realizaria.

E, para tanto foi criada a teoria da ação livre da causa (*actio libera in causa*), para ajudar na aplicação da lei penal, quando a intenção anterior ao ato de beber, do agente, poderia ser modificado para e não mais praticar a ação criminal, ou de se julgar não mais a compreensão do autor ao praticar um crime, mas sim, ao se colocar em estado de embriaguez para cometer o crime.

Diante das teorias e entendimentos apresentados, faz-se necessário a exposição de decisões de julgamentos auferidas em Tribunais de Justiça, demonstrando que não somente a sociedade é contraditória entre sua conduta e seu anseio de justiça, como também os juristas, que julgam as condutas relacionadas aos crimes de embriaguez ao volante, visto que os magistrados e os tribunais pátrios vêm encontrando dificuldades em aplicar a lei penal, persistindo a divergência entre doutrina e jurisprudência, sobre o tema.

Passaremos a expor as decisões de casos que vão ao encontro da doutrina de Greco, a qual transcrevemos anteriormente, e da jurisprudência, que em alguns casos entende que se trata de dolo eventual, desde que haja no ato, a embriaguez

---

<sup>76</sup> JESUS, Damásio Evangelista de. **Limites à prova da embriaguez ao volante: a questão da obrigatoriedade do teste do “Bafômetro”**. Disponível em: <<http://www.direitopenal.adv.br/artigos.asp?id=1061>>. Acesso em 23 Set. 2015.

do condutor e outras circunstâncias atenuantes, como alta velocidade, conduzir em ziguezague, etc.

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO, DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR COM CAPACIDADE PSICOMOTORA ALTERADA EM RAZÃO DA INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL. RECURSO DO MINISTÉRIO PÚBLICO CONTRA A DECISÃO QUE REJEITOU A DENÚNCIA POR INÉPCIA. A denúncia afirma que o recorrido conduzia o veículo automotor "com sua capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool" mencionando que a "alteração da capacidade psicomotora foi constatada, em uma blitz da 'Lei Seca', por meio da voluntária realização do 'teste do bafômetro', mediante o qual se verificou concentração de 0,36 miligramas de álcool por litro de ar alveolar". A denúncia lavrada nestes termos, com a devida vênia, é absolutamente inepta por não descrever o comportamento fático caracterizador da alteração da capacidade psicomotora, nem a forma como se deu a influência do álcool na condução do veículo, sendo tais descrições elementos integrantes da nova estrutura típica do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, sem os quais não é possível falar em ofensa ao bem jurídico penalmente tutelado, qual seja, a segurança viária. A inicial concebida nestes termos não atende aos requisitos do art. 41, do Código de Processo Penal. [...] A nova estrutura do art. 306 do CTB, implementada pela Lei nº 12.760, de 2012, trouxe inovações em relação aos textos anteriores, sendo importante atentar para os novos elementos que compõem a figura típica. Com base em tais ponderações, no caso dos autos, deveria a denúncia ofertada pelo Ministério Público imputar uma conduta fática na qual fosse possível identificar não só a ingestão de bebida alcoólica, como também a alteração da capacidade psicomotora e a direção anormal realizada pelo recorrido, resultado direto, por força da relação causal, de estar dirigindo sob a influência do álcool. No entanto, a peça exordial apenas afirma ter o recorrido ingerido álcool, e mais nada, o que constitui simples infração administrativa. RECURSO CONHECIDO E IMPROVIDO.<sup>77</sup>

De acordo com a resolução acima, o Desembargador Gilmar A. Teixeira está de acordo com a teoria tripartite do crime, anteriormente discutida, a qual carece dos fatores: típico, antijurídico e culpável, para a aceitação de que a simples ingestão de bebida alcóolica, poderia alterar a capacidade psicomotora, ou de produzir ofensa ao bem jurídico, e destinando a ação como infração administrativa, ou não mais sendo caracterizada como um crime de perigo abstrato e a ilegalidade sob a égide do Direito Penal.

Quanto ao fator do qual dispõe a atual "Lei Seca"<sup>78</sup>, a respeito da quantidade de concentração de álcool, podemos citar a visão de Marcão<sup>79</sup>, a qual discorre que

---

<sup>77</sup> TJRJ, APELAÇÃO CRIMINAL 0392625-84.2014.8.19.0001, Rel. Des. GILMAR AUGUSTO TEIXEIRA, 8ª CÂMARA CRIMINAL, julgado em 17/06/2015, RECURSO EM SENTIDO ESTRITO 1ª Ementa. Disponível em: <http://www4.tjrj.jus.br/ejud/consultaprocessos>. Acesso em: 24 de Set. 2015.

<sup>78</sup> Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08. Art. 306.

ao modificar o Artigo 306 do CTB, os Magistrados agiram acertadamente, ficando assim configurado o perigo abstrato.

APELAÇÃO CRIMINAL. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ARTIGO 306 DA LEI Nº 9.503/97. DA PRELIMINAR DA PROCURADORIA DE JUSTIÇA - Em que pese o Magistrado de piso ter proferido sentença absolutória antes do oferecimento da Defesa Prévia, tal, por si só, não possibilita à conclusão de que o ato enseja a interposição de recurso em sentido estrito, em observância ao princípio da taxatividade recursal. Do mérito. Inicialmente, cumpre destacar que o Magistrado de piso absolveu, sumariamente, o réu, na forma do artigo 397, III, do Código de Processo Penal, por entender atípica a conduta do acusado, deixando de analisar a peça inicial para rejeitá-la, se fosse o caso, e abrir vista ao Ministério Público para eventual recurso. No presente caso, o recorrido foi detido numa blitz da operação Lei Seca, realizada na Avenida das Américas, Barra da Tijuca, detectada foi, por meio do exame de etilômetro, a presença de 0,53 mg de álcool por litro de ar alveolar, sendo forçoso reconhecer que a concentração de álcool no seu corpo era superior à permitida, objetivamente, pela lei. Ciente de que não se trata de matéria pacífica, filia-se esta Magistrada ao entendimento de que o crime de embriaguez ao volante dispensa o apontamento do efetivo risco causado pela conduta incriminada, por se tratar de crime de perigo abstrato. Precedentes do STJ e nosso Tribunal de Justiça. Assim, impõe-se a nulidade da sentença absolutória, uma vez que o Juízo de primeiro grau deixou de cumprir o disposto nos artigos 395, 396 e 396-A, todos do Código de Processo Penal. Por fim, o prequestionamento firmado pelo Parquet resta prejudicado diante do provimento do apelo. RECURSO PROVIDO.<sup>80</sup>

Mesmo que o julgamento da apelação acima descrita tenha ocorrido sob a visão da Lei 9.503/97, antes da mudança na redação do Artigo 306<sup>81</sup>, mostra-se uma decisão pautada no entendimento de um crime de perigo abstrato, seja pelo fato de estar consciente de sua culpa, ou dos riscos de efetivo de pode causar a outrem.

Segundo as decisões dos julgamentos aqui apresentados, fica claro que ainda há uma divergência de doutrinas e dos magistrados, quanto a culpa consciente e o dolo eventual, que em suas definições aqui apresentadas no capítulo anterior, se mostram complexos, por ser difícil de extrair do infrator, a sua real intenção ao praticar o crime, remetendo-nos a teoria do *actio libera in causa*.

---

<sup>79</sup> MARCÃO, Renato. **O Artigo 306 do CTB no PLS 48/2011: da “Lei Não Tão Seca” à “Tolerância Zero” com “Culpa Alcoólica”**. Revista Síntese Direito Penal e Processual Penal. Porto Alegre: Síntese, v. 11, n. 72, p. 09-16. Fev./Mar. 2012.

<sup>80</sup> TJRJ, APELAÇÃO CRIMINAL 0257504-84.2014.8.19.0001, Rel. Des. DENISE VACCARI MACHADO PAES, 5ª CÂMARA CRIMINAL, julgado em 09/04/2015, APELAÇÃO 1ª Ementa. Disponível em: <http://www4.tjrj.jus.br/ejud/consultaprocessos>. Acesso em: 24 de Set. 2015.

<sup>81</sup> FERREIRA, Urian. (Org) **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. P. 111.

Assim, a teoria de Greco<sup>82</sup> busca possibilitar a não padronização da punição no sistema jurídico penal, pois dessa forma não estaríamos tratando da responsabilidade subjetiva do crime, mas sim da objetiva, em relação a responsabilidade do agente, contrariando a teoria finalista da ação.

Outro fator de diferenciação entre o dolo eventual e a culpa consciente está relacionado à vontade do agente, e mesmo sendo de difícil comprovação em delitos de trânsito, não se trata de algo impossível.

Vale destacar, que apesar de alguns doutrinadores como Greco e Jesus serem contrários a forma de responsabilização objetiva do agente, os estudos aqui desenvolvidos visa salientar a defesa do entendimento que haja dolo eventual, quando houver mais de uma circunstância no resultado do ato criminoso.

Para tanto, seguimos a linha de pensamento de Capez:

Em suma, se fosse crime de perigo abstrato, bastaria à acusação a prova da conduta (dirigir em estado de embriaguez), hipótese em que a situação de risco seria presumida; se fosse crime de perigo concreto, seria necessário que se provasse que pessoa certa e determinada fora exposta a situação de risco. Acontece que, sendo crime de efetiva lesão ao bem jurídico (segurança do trânsito), pode-se concluir que cabe à acusação demonstrar que o agente, por estar sob influência do álcool, dirigiu de forma anormal, ainda que sem expor a risco determinada pessoa.<sup>83</sup>

Também destacamos aqui a visão de Damásio, que está de acordo com o objetivo desse trabalho e segue o mesmo sentido da visão de Capez:

Toda vez que o motorista dirige do círculo de risco tolerado, rebaixa esse nível (de segurança), podendo responder por infração administrativa ou, apresentando a conduta potencialmente lesiva, por crime[...] Não se exige que o fato ofenda bens jurídicos individuais, uma vez que a objetividade jurídica pertence à coletividade.

Por conseguinte, o estado de embriaguez do motorista poderá ser um dos fatores para reforçar a configuração do dolo eventual, pois o mesmo assumiu o risco de produzir dano de pessoas, ou até mesmo de causar a morte de outrem, ou seja,

---

<sup>82</sup> GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 14ª ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2012.

<sup>83</sup> CAPEZ, Fernando. **Aspectos criminais do Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 1999. P. 43.

que nos casos de homicídios, não estaria mais ao cargo do julgamento de mérito a um juiz de direito, mas sim a um tribunal popular, conforme determina a Constituição Federal<sup>84</sup> em seu Artigo 5º e no Código de Processo Penal<sup>85</sup> em seu Artigo 74.

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO - IRRESIGNAÇÃO MINISTERIAL - HOMICÍDIO SIMPLES (CP, 121, CAPUT) - DECISÃO DESCLASSIFICATÓRIA PARA HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR (CTB, ART. 302) - IMPOSSIBILIDADE - EXISTÊNCIAS DE ELEMENTOS CONCRETOS QUE INDICAM A PRESENÇA DE DOLO EVENTUAL - DÚVIDA A SER DIRIMIDA PELO TRIBUNAL POPULAR - PREVALÊNCIA DO PRINCÍPIO DO IN DUBIO PRO SOCIETATE - PRONÚNCIA DETERMINADA - RECURSO PROVIDO. Em se tratando de morte causada por acidente de trânsito, mormente nas hipóteses em que se evidencia a embriaguez do condutor do automóvel, reputa-se salutar distinguir-se o dolo eventual da culpa consciente, a fim de perquirir o elemento subjetivo do agente e determinar a competência para processar e julgar a ação penal. No dolo eventual, o agente prevê a possibilidade do resultado lesivo e assume o risco e consente em causar o dano que porventura ocorra, ao passo que na culpa consciente o agente assume o risco, porém acredita que o resultado não ocorrerá. Existindo nos autos indícios de que, no momento do acidente o réu conduzia o veículo sob o efeito de álcool e em velocidade incompatível, além de ter invadido a pista contrária, há necessidade de ser encaminhado os autos ao Conselho de Sentença a fim de decidir acerca do animus necandi do agente, bem como dirimir a dúvida a respeito da conduta, se praticada com dolo eventual ou na modalidade culposa.<sup>86</sup>

De acordo com a decisão da Des. Salete Silva, a qual aceita que o julgamento deve ocorrer pelo Tribunal do Júri, e que aqui entendemos como a mais adequada para a configuração de que o homicídio culposo deve ser remetido para julgamento a quem realmente deve realiza-lo.

Assim, cabe salientar, que a aplicação do dolo eventual tem sido uma tendência jurisprudencial mais discutida, pois está ligada a responsabilização penal objetiva, mas que em casos de crimes dolosos contra a vida, em que se configure

<sup>84</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao.htm). Acesso em: Março/2015. Artigo 5º, inciso XXXVIII:

“é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

- a) a plenitude de defesa;
- b) o sigilo das votações;
- c) a soberania dos veredictos;
- d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;”

<sup>85</sup> Idem, Art. 74. A competência pela natureza da infração será regulada pelas leis de organização judiciária, salvo a competência privativa do tribunal do Júri.

<sup>86</sup> TJSC, RECURSO CRIMINAL 2013.079305-7, São Bento do Sul. Rel. Des. Salete Silva Sommariva, julgado em: 29-04-2014. Disponível em: [http://www.jusbrasil.com.br/artigos/busca?q=%5D+\(TJSC%2C+Desa.+Salete+Silva+Sommariva\)](http://www.jusbrasil.com.br/artigos/busca?q=%5D+(TJSC%2C+Desa.+Salete+Silva+Sommariva)). Acesso em: 20 de Out. 2015.

dúvidas entre o dolo eventual e a culpa consciente, tem-se agido como nos autos citados, decidir em favor do réu, presumindo que este demonstra a conduta de culpa consciente, e não de dolo eventual.

Vale destacar, que a jurisprudência busca com suas decisões uma segurança jurídica, pois aceitam que o agente é passível de não ter a intenção de sua conduta como um ato doloso, para não padronizar os critérios do julgamento, tampouco punir severamente os atos criminosos quando houver dúvidas da intenção do autor.

Diante do exposto, se faz necessário prevenir e reprimir o uso de álcool pelos condutores de veículos, e que mesmo havendo uma tendência jurisprudencial a favor do réu, o mesmo não é passível de isenção de sua culpa em casos de homicídio ou mesmo de infrações administrativas.

## CONCLUSÃO

Procurou-se neste trabalho, traçar algumas considerações acerca da historicidade do Código de Trânsito Brasileiro, das leis que regem o processo de julgamento de casos de embriaguez ao volante, bem como a responsabilidade penal dos condutores de veículos, nos casos de crimes descritos na “Nova Lei Seca”<sup>87</sup>, tendo como parâmetros o cenário jurídico e social brasileiro.

As mudanças das leis de trânsito também foram levantadas, pois demonstram como as consequências e punições em atos de infração são menos importantes que a educação, a consciência e o respeito pelo outro, pela vida e pelos danos que podem causar a outrem são mais importantes que dirigir embriagado.

Quanto ao posicionamento da sociedade, o que se pode concluir é que tem havido mudanças, em relação ao que se espera dos órgãos de fiscalização, pois diante do grande número de acidentes, há uma cobrança para que se efetive uma mudança na aplicação da lei, para que os infratores não apenas sejam punidos, mas sim que passem por uma formação, ao tirar sua primeira habilitação.

Trata-se de educação e conscientização das leis do trânsito, de respeitar suas normas, de aceitar os princípios nela contidos e de entender seu objetivo como sendo para proteger a vida do condutor, e não de ser um aparelho para punição, que não seja preciso condenar, mas sim evitar o ato criminoso.

Cumprir o que manda a lei e interpretar a verdade sobre cada caso, faz-se importante para que se busque a defesa do denunciado, ou para que seja feita a justiça de maneira a punir com rigor aquele que comete o crime, e assim entender o posicionamento da Justiça e suas implicações práticas em caso de embriaguez ao volante.

Assim a distinção entre elementos objetivos e subjetivos carecem de juízo cauteloso, para que não se banalize e se incline para o dolo eventual, esquecendo a

---

<sup>87</sup> BRASIL. Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08, que torna crime a condução de veículo automotor sob a influência de qualquer concentração de álcool ou substância psicoativa. Disponível em: < <http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: Agosto de 2015.

existência da culpa em sua modalidade consciente, pois muitas vezes os magistrados são influenciados pela crítica da sociedade, ou até mesmo da pressão da mídia, em julgar como ilícito penal.

Não se fala aqui em ser benevolentes, apenas que não se demonstrem contradição do que se espera da lei e da responsabilização penal dos agentes que cometem crimes na condução de veículos automotores, seja para punir ou para diferenciar o que vem a cometer um crime doloso ou de culpa consciente.

Assim, levando em consideração os processos apresentados e das teorias estudadas, é possível afirmar que os Juristas tendem em estar resguardados pela prática do julgamento por crime de culpa consciente e não de dolo eventual, visto que a aplicabilidade dos casos estão muitas vezes relacionados a conscientização da população e dos condutores sobre os efeitos nocivos da ingestão de bebidas alcóolicas ligadas a incompatibilidade da condução de veículos.

Nesse sentido, pode-se dizer que a finalidade deste trabalho conseguiu alcançar seu intuito, pois defende que a legislação deve ser mais severa e que não cause perigo a outrem, tampouco insegurança jurídica ao caracterizar os acidentes de trânsito com doloso, antes de analisar todas as circunstâncias.

Não se trata apenas de punir, mas sim de orientar educar levando em consideração as alterações da lei para que melhor ajude na aplicabilidade da lei para o benefício da sociedade.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao.htm). Acesso em: Março/2015.

BRASIL. **Lei 11.705/08. 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, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: Agosto de 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei 12.760/12. Altera o art. 306 da Lei nº 11.705/08**, que torna crime a condução de veículo automotor sob a influência de qualquer concentração de álcool ou substância psicoativa. Disponível em: < <http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: Agosto de 2015.

BRASIL. **Decreto 6.488/08. Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997** - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>> Acesso em: Agosto de 2015.

\_\_\_\_\_. **Departamento Nacional de Trânsito**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/contran>>. Acesso em: Março/2015.

BRASIL. MC. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil**. 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil**. In: BRASIL. Ministério da Saúde. Saúde Brasil 2007. Brasília, DF, 2008.

BRASIL. Ministério da Saúde. **As violências e os acidentes como problema de Saúde Pública no Brasil: marcos das políticas públicas e a evolução da morbimortalidade durante os 20 anos do Sistema Único de Saúde**. In: BRASIL. Ministério da Saúde. Saúde Brasil 2008. Brasília, DF, 2009.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informação de Mortes**. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/noticia/2993/162/transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros.html>>. Acesso em: 20 de Set. de 2015.

CARNEIRO, Henrique S. **Bebidas alcoólicas e outras drogas na época moderna**. Disponível em: <<http://www.historiadoreletronico.com.br/secoes/faces/3/0.htm#bio>>. Acesso em: 05 de set. 2015.

COSTA JUNIOR, Paulo José da. **Comentários ao Código Penal**. Vol. I. São Paulo: Saraiva, 1986.

CAPEZ, Fernando. **Aspectos criminais do Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 1999.

FERREIRA, Urian. (Org) **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 14ª ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2012.

HUNGRIA, Nelson. **Comentários ao Código Penal**. Rio de Janeiro: Forence, 1958. v. 1, T. I e II.

JESUS, Damásio Evangelista de. **Limites à prova da embriaguez ao volante: a questão da obrigatoriedade do teste do “Bafômetro”**. Disponível em: <<http://www.direitopenal.adv.br/artigos.asp?id=1061>>. Acesso em 23 Set. 2015.

KOERNER JÚNIOR, Rolf. **A embriaguez: do código penal ao código de trânsito brasileiro**. Disponível em: <<http://www.dantaspimentel.adv.br/jcdp5221.htm>> Acesso em: 22 de set. 2015.

MARCÃO, Renato. **O Artigo 306 do CTB no PLS 48/2011: da “Lei Não Tão Seca” à “Tolerância Zero” com “Culpa Alcoólica”**. Revista Síntese Direito Penal e Processual Penal. Porto Alegre: Síntese, v. 11, n. 72, p. 09-16. Fev./Mar. 2012.

MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. **Manual do direito penal: Arts. 1º a 120 do CP**. 30 ed. rev, e atual. Vol. 1. São Paulo: Atlas, 2014.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dourival. **Código de trânsito brasileiro interpretado**. 2ª ed. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2001.

PLÁCIDO E SILVA, De. **Vocabulário Jurídico**. 16ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

SANTOS, Juarez Cirino dos. **A moderna teoria do fato punível**. 2. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2002.