



**FACULDADE DE INHUMAS
CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR DE INHUMAS**

CURSO DE DIREITO

JEAN CARLOS CALIL DA COSTA

**EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: UMA ANÁLISE DA EFICÁCIA DA LEGISLAÇÃO
BRASILEIRA**

INHUMAS-GO

2021

JEAN CARLOS CALIL DA COSTA

**EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: UMA ANÁLISE DA EFICÁCIA DA LEGISLAÇÃO
BRASILEIRA**

Monografia apresentada ao Curso de Direito, da Faculdade de Inhumas (FACMAIS) como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Professor (a) orientador (a): Raphaela Pires Teodoro.

INHUMAS – GO

2021

JEAN CARLOS CALIL DA COSTA

**EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: UMA ANÁLISE DA EFICÁCIA DA LEGISLAÇÃO
BRASILEIRA**

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO(S) ALUNO(S)

Monografia apresentada ao Curso de Direito, da Faculdade de Inhumas (FACMAIS)
como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Inhumas, 14 de dezembro de 2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof° Raphaela Pires Teodoro
Orientadora e presidente

Prof° Fernando Emídio dos Santos
Avaliador

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

BIBLIOTECA FACMAIS

C837e

COSTA, Jean Carlos Calil da
EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: UMA ANÁLISE DA EFICÁCIA DA
LEGISLAÇÃO BRASILEIRA/ Jean Carlos Calil da Costa. – Inhumas: FacMais, 2021.
50 f.: il.

Orientador (a): Raphaela Pires Teodoro

Monografia (Graduação em Direito) - Centro de Educação Superior de Inhumas -
FacMais, 2021.

Inclui bibliografia.

1. Embriaguez; 2. Conduas; 3. Risco; 4. Vítimas; 5. Normas Penais; 6. Impunidade.

I. Título.

CDU: 34

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, por ser o autor do meu destino, a minha mãe Andiara das Graças Alves Calil, ao meu pai Edson Pereira da Costa, que com muita paciência e apoio ficaram do meu lado e contribuíram para a realização deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por ter sido meu maior amparo nos momentos de desespero. Sem as bênçãos dele eu não teria persistido até o fim.

Agradeço a minha mãe Andiará das Graças Alves Calil por sempre me apoiar e se esforçar ao máximo para me ajudar na conquista dos meus objetivos. Meu pai Edson Pereira da Costa por me incentivar todos os dias.

A minha orientadora Raphaela Pires Teodoro, por todo apoio, dicas, paciência e ajuda durante a construção do meu projeto final.

Dirigir embriagado é como brincar de roleta-russa. Não vale a pena correr o risco de matar alguém no trânsito. Não vale a pena correr o risco de deixar alguém paraplégico. (David Duarte - UnB).

RESUMO

Embriaguez ao volante é um crime que diariamente destrói inúmeras famílias, deixando vítimas, além de causar traumas e sequelas. Neste trabalho, será feita uma análise aos casos que envolvam a embriaguez ao volante. Além desta análise, serão estudadas as condutas realizadas por motoristas imprudentes que assumem a responsabilidade, ou a falta dela, de dirigir embriagados, oferecendo risco a toda sociedade, além de colocar a própria vida em perigo. Condutas estas, que serão analisadas junto as penas que são atribuídas a estes crimes, através do Código de Trânsito Brasileiro e o Código Penal Brasileiro. O objetivo principal da pesquisa é demonstrar como são falhas as normas penais brasileiras, de forma geral. Para obter um resultado concreto, serão utilizados referenciais teóricos que darão pistas da temática. Esses conceitos serão baseados na leitura de: Estefam, Almeida e Tasoko, além de artigos científicos e textos voltados à temática, e por fim, livros encontrados no acervo da Faculdade FacMais. Após realizados os estudos, chega-se ao resultado da ineficácia das normas penais. A falta de controle do legislador em punir o infrator é colossal. O crime continua a existir de forma recorrente, e um dos principais motivos é a grande impunidade; impunidade esta que está estampada diariamente nas mídias de grande circulação. Após a conclusão deste trabalho, compreende-se que o legislador deve rever as normas penais, dando mais ênfase a punição, e aumentando de forma ampla e agressiva a fiscalização, visando uma diminuição brusca desses crimes. Além de projetos que viabilizem a consentimento dos condutores ao risco que a junção de direção de veículo automotor e ingestão de bebidas alcoólicas pode acarretar.

Palavras-chaves: Embriaguez. Condutas. Risco. Vítimas. Normas Penais. Impunidade.

ABSTRACT

Drunk driving is a crime that daily destroys countless families, leaving victims, in addition to causing trauma and sequelae. In this work, an analysis will be made to cases involving drunk driving. In addition to this analysis, the conducts carried out by reckless drivers who assume the responsibility, or lack thereof, of driving while intoxicated will be studied, offering risk to society as a whole, in addition to putting their own lives in danger. These conducts, which will be analyzed together with the penalties that are attributed to these crimes, through the Brazilian Traffic Code and the Brazilian Penal Code. The main objective of the research is to demonstrate how the Brazilian penal rules are flawed, in general. To obtain a concrete result, theoretical references will be used that will give clues to the theme. These concepts will be based on the reading of: Estefam, Almeida and Tasoko, in addition to scientific articles and texts focused on the theme, and finally, books found in the FacMais Faculty collection. After carrying out the studies, the result of the ineffectiveness of penal rules is reached. The legislator's lack of control in punishing the offender is colossal. The crime continues to exist recurrently, and one of the main reasons is the great impunity; impunity that is printed daily in the mass media. Upon completion of this work, it is understood that the legislator must review the penal rules, giving more emphasis to punishment, and broadly and aggressively increasing inspection, aiming at a sharp reduction in these crimes. In addition to projects that enable the consent of drivers to the risk that the combination of driving a motor vehicle and drinking alcoholic beverages may entail.

Keywords: Drunkenness. Conducts. Risk. Victims. Criminal Rules. Impunity.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 TEORIA DO CRIME	11
1.1 Conceito de Crime	11
1.2 Teoria Tripartite	12
1.3 Espécies de Dolo	14
1.4 Espécies de Culpa	14
2 CRIME PRATICADOS NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR	15
2.1 Lesão Corporal no Trânsito	15
2.2 Homicídio no Trânsito	16
3 DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	18
3.1 Legislação Penal	18
3.2 Estatística de homicídios por embriaguez	20
3.2 Discussões sobre Dolo Eventual e Culpa Consciente	21
CONCLUSÃO	22
REFERÊNCIAS	23

INTRODUÇÃO

Pretende-se, nesta pesquisa, analisar os casos que envolvam a embriaguez ao volante. Este trabalho propõe examinar a conduta irresponsável dos condutores imprudentes e as punições que devem ser aplicadas a eles. Ele consiste em mais um esforço no sentido de reconstrução do conhecimento sobre a conscientização que tal prática coloca em risco a vida de várias pessoas, e pretende contribuir para a compreensão de certos parâmetros que nortearam o entendimento sobre um crime tão recorrente e destruidor de famílias.

A conduta praticada na direção de veículo automotor sob efeito de álcool ou substâncias psicotrópicas, resumidamente embriaguez ao volante é tipificada no parágrafo 3º do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro. Mesmo com todos os alertas feitos, continua sendo um tema que não sai da atualidade por conta da quantidade de casos que acontecem diariamente; comerciais e matérias em jornais são realizados com a intenção de conscientizar a sociedade sobre a prática que tira milhões de vidas por ano, mesmo assim a imprudência de motoristas coloca a vida de pessoas inocentes em risco diariamente.

Ante o exposto, apresenta-se o problema da pesquisa, no qual trago a dúvida de que talvez as leis já existentes não são suficientes para coibir a prática de tal crime, tendo em vista que o Brasil é um país que contém várias brechas na lei.

As problematizações do objeto pesquisado ocorreram no sentido de entender as consequências e penalizações geradas após algum acidente envolvendo uma pessoa embriagada na direção de um veículo automotor. Algumas indagações são necessárias, como: Qual motivo o levou a dirigir depois de ingerir álcool? Se tinha conhecimento que o lugar oferecia bebidas alcoólicas, porque não foi para o local de uber ou táxi, ou até mesmo de carona com alguém responsável.

Esta pesquisa se justifica socialmente por afetar tantas famílias. Não é difícil ouvir que uma mãe está desolada após perder seu filho decorrente de um atropelamento por um condutor embriagado, quando seu filho brincava na porta de sua casa.

Pelo alto índice de embriaguez ao volante observado inclusive nas mídias de alto alcance, podemos citar alguns exemplos: A Revista APÓLICE, GAZETA DO POVO entre outros. Na revista APÓLICE, temos uma matéria que traz um título bastante chamativo: “Embriaguez ao volante, um prejuízo para toda a sociedade.”

O objetivo primordial da pesquisa é, de forma direta e ampla, comprovar a ineficácia do sistema penal brasileiro, principalmente quando se trata de punir motoristas imprudentes e negligentes que colocam em risco a vida de várias pessoas diariamente.

Os referenciais teóricos que darão pistas da temática serão construídos com base nas leituras de: Estefam, Almeida e Tasoko. As leituras dos trabalhos destes autores permitirá a percepção de um viés de análise que procura evidenciar que os indivíduos que praticam tal crime precisam de atenção especial, algumas das vezes poderá ser observado dependência alcoólica, explicando também os tipos de embriaguez, proveniente de força maior ou até mesmo induzida por terceiros.

A pesquisa parte da hipótese de que seja feito uma legislação mais imponente e rigorosa, para que passe a evitar de forma coercitiva a prática de atos criminosos contra a vida dos cidadãos.

A metodologia empregada será o estudo de pesquisas bibliográficas. A bibliografia será buscada no acervo da Faculdade FacMais e também em textos científicos.

Portanto, este presente trabalho se trata de um estudo que é necessário para o aplicador do Direito, para que este possa conhecer de forma ampla e concreta as legislações que defenderá a argumentar.

1. Teoria do Crime

A embriaguez ao volante, tema principal deste trabalho, será estudada da forma mais simples até a forma mais complexa, tendo como base de estudo das normas penais que possam ser envolvidas nesse crime tão comum atualmente.

Neste capítulo iremos tratar sobre o fato típico, ilícito e culpável, conhecido de forma mais popular e abrangente como crime. A prática de um ato que é considerado um descumprimento na lei e temida pela maioria da população, que tenta gerir sua vida sem cometer infrações; sabendo que se chegar a cometer uma infração descrita em legislação, pagará pelos seus erros, podendo a pena variar de pagamento de multas ou até mesmo a privação de sua própria liberdade. Dando início aos estudos necessários para a conclusão deste trabalho, precisamos entender a teoria do crime.

O capítulo será dividido em 4 tópicos, onde será explicado no primeiro tópico o conceito estrutural da palavra crime e suas vertentes. No segundo tópico, será tratado a teoria tripartite, na qual serão relatadas as hipóteses da existência do crime, quando determinada infração por mais que seja ilícita, possua vertentes que possibilitem que não seja considerado crime. Com isso, para entendimento do segundo tópico será necessário um estudo aprofundado, tendo em vista que em alguns casos não existe a previsão legal, ou seja, não está previsto no Código Penal Brasileiro, se dá apenas através de entendimentos do Supremo Tribunal Federal.

No terceiro tópico irá ser falado sobre as espécies de dolo, podendo ser citadas as hipóteses de dolo direto, indireto e eventual. Já no quarto e último tópico deste capítulo, trataremos das hipóteses de culpa. A culpa se divide em modalidades: a imprudência, a negligência e a imperícia.

Segundo a doutrina criminalista, o conceito analítico de crime é dividido em duas vertentes: o bipartido e o tripartido. Na tripartite, tem-se o entendimento que o conceito analítico do crime é o fato típico, ilícito e culpável, tendo em vista que a culpabilidade é um elemento constitutivo de crime, por não existir crime sem culpa.

O próprio Welzel, na sua revolucionária transformação da teoria do delito, manteve o conceito analítico de crime. Deixa esse entendimento muito claro ao afirmar que o conceito de culpabilidade acrescenta ao da ação antijurídica tanto de uma ação dolosa como não dolosa um novo elemento, que é o que a converte em delito. Com essa afirmação Welzel confirma que, para ele, a culpabilidade é um elemento constitutivo de crime, sem o qual este não se aperfeiçoa (BITENCOURT, 2012, p.278).

Já na teoria bipartida, temos somente duas variáveis, o fato típico e ilícito. Já nessa teoria, pode ser considerado alguns sub-elementos: conduta, resultado, nexo de causalidade entre o resultado e a conduta e a tipicidade. Além de todos esses elementos, necessita também que seja um fato ilícito, este fato não pode estar embasado por nenhum excludente de ilicitude, portanto a culpabilidade seria apenas um pressuposto para que a pena fosse aplicada.

Culpabilidade é a reprovação da ordem jurídica em face de estar ligado o homem a um fato típico e antijurídico. Reprovabilidade que vem recair sobre o agente, ensinava Aníbal Bruno, porque a ele cumpria conformar a sua conduta com o mandamento do ordenamento jurídico, porque tinha a possibilidade de fazê-lo e não o fez, revelando no fato de não o ter feito uma vontade contrária aquela obrigação, no comportamento se exprime uma contradição entre a vontade do sujeito e a vontade da norma. Portanto, a culpabilidade não é requisito do crime, funcionando como condição de imposição da pena (DAMASIO, 2015, p.197).

Decorrente das informações descritas acima, chegamos a conclusão de que o crime pode ter sua forma variável, na forma tentada ou não, e também na forma culposa ou não, porém, ambas possibilidades com punições sempre previstas em lei.

1.1 Conceito de Crime

O conceito de crime é bem explicado e consolidado. O fato criminoso é reconhecido como crime após ter sua especificação prevista em lei, possuindo uma pena estipulada, quando este for cometido. No art. 1º do Código Penal, temos a seguinte redação: “Art. 1º – Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal” (BRASIL, 1940 s/p).

Crime pode ser praticado tanto individualmente como em grupos, aplicando-se a pena a todos os envolvidos, de acordo com o seu envolvimento com o acontecimento, como é relatado no artigo 29 do Código Penal.

No conceito analítico de crime, vemos que o crime é um fato típico, ilícito e culpável, esse chamado fato típico é entendido como uma ação ou omissão humana, podendo ela ser comissiva ou omissiva, desde que voluntária consciente e dirigida para uma finalidade. Tal conduta precisa causar lesão ou risco de lesão ao bem

jurídico que é protegido pela norma penal, necessariamente precisa ser humana, e pode ter sua variação de forma culposa ou dolosa. Existem vários doutrinadores adeptos a essa teoria, como Cezar Bittencourt, Edgard Magalhães Noronha, Francisco de Assis Toledo, Heleno Fragoso, entre outros.

Existe também a contravenção penal. Segundo Carolina Oliveira Andrade, a contravenção é um crime anão, uma infração penal, que possui todos os aspectos que o crime abriga, porém é menos grave. A diferença entre contravenção penal e crime é saber que a contravenção não admite a tentativa, contrapartida, o crime admite a forma tentada.

1.2 Teoria Tripartite

A teoria tripartite ou tripartida estabelece que o crime é uma prática decorrente de tipicidade, esta precisa ser antijurídica e culpável. Esses três elementos precisam estar cumulados, ou seja, necessitam sempre estar juntos; sempre que houver a inexistência de qualquer um dos elementos já não se pode mais ser considerado crime.

Embora a inicialmente confusa e obscura definição desses elementos estruturais, que se depararam ao longo do tempo, o conceito analítico predominante passou a definir o crime como a ação típica, antijurídica e culpável (BITENCOURT, 2012, p.234).

A tipicidade é a ação ou omissão que leva a um resultado que já está prevista em lei, ou seja, é a conduta que dá causa ao tipo penal. Sendo assim, devemos compreender que existe a necessidade do que chamamos de nexos causal entre o comportamento do agente infrator e o resultado que está prescrito na lei penal. Temos esse nexos causal estabelecido no Código Penal vigente, no artigo 13. Art. 13 “O resultado, de que depende a existência do crime, somente é imputável a quem lhe deu causa. Considera-se causa a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido” (BRASIL, 1940).

Sendo assim, temos o entendimento de que os tipos penais são diferentes, quando cometidos com dolo (intencional, mediante vontade) e com culpa (sem a intenção, por negligência, imprudência ou imperícia).

Sempre que houver o acontecimento de algum fato criminoso é importante que seja feita uma análise da vontade do agente, pois uma conduta pode ter diferentes finais, sendo assim, não podendo obter a mesma condenação penal. Um exemplo que pode ser citado é o homicídio simples, tendo a vontade como diferenciais que precisam ser analisados.

Art. 121. Matar alguém:

Pena - reclusão, de seis a vinte anos.

§ 3º Se o homicídio é culposo:

Pena - detenção, de um a três anos (BRASIL, 1940 s/p).

Mesmo com tudo isso, ainda existem acontecimentos que podem excluir a conduta, como por exemplo: Coação Física irresistível, movimentos reflexos, hipnose, sonambulismo, erro de tipo, entre outros.

Segundo Damásio, quando as condutas acima descritas forem essenciais (Escusável/ Inevitável/ Justificável) excluirão o dolo e a culpa, podendo ocasionar erro de tipo, quando forem acidentais (inescusável/ Eventual) excluirão o dolo, mas é permitido a punição por culpa, se previsto em lei.

Existe também o excludente da tipicidade: Princípio da Insignificância. (Entendimento do STF) que exclui a tipicidade material, porém, não há previsão legal do princípio. Este princípio foi criado pela doutrina e jurisprudência

Entretanto, o Supremo Tribunal Federal estabeleceu alguns requisitos para que esse princípio seja aplicado para buscar a exclusão da tipicidade. É necessário a cumulação de 4 requisitos: Mínima ofensividade da conduta, Ausência de periculosidade da ação, Reduzido o grau de reprovabilidade do comportamento e inexpressividade da lesão jurídica (STF, 1ª Turma, HC 94.439/RS, apud CAPEZ, 2011, p. 29).

Segundo Rogério Greco, a antijuridicidade ou ilicitude é o segundo elemento que deve ser levado em consideração, é entendido como fato oposto ao ordenamento jurídico. Podemos citar que todo fato típico é ilícito, entretanto, não é regra. No Código Penal temos as excludentes que serão consideradas.

Art. 23 - Não há crime quando o agente pratica o fato:

I - em estado de necessidade;

II - em legítima defesa;

III - em estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito (BRASIL, 1940 s/p).

Enfim, segundo Leonardo Menezes Passarin, a culpabilidade é o último aspecto que deve ser analisado para se ter a confirmação de delito. Para isso, é necessário que seja observado o contexto em que o crime foi praticado para que se possa ter certeza de que o crime poderá ser punido pelo sistema penal. Nesse aspecto de culpabilidade, temos um excludente que deve ser levado em conta.

Art. 26 – É isento de pena o agente que, por doença mental ou desenvolvimento mental incompleto ou retardado, era, ao tempo da ação ou da omissão, inteiramente incapaz de entender o caráter ilícito do fato ou de determinar-se de acordo com esse entendimento.

Parágrafo único – A pena pode ser reduzida de um a dois terços, se o agente, em virtude de perturbação de saúde mental ou por desenvolvimento mental incompleto ou retardado não era inteiramente capaz de entender o caráter ilícito do fato ou de determinar-se de acordo com esse entendimento (BRASIL, 1940 s/p).

Diante de todos os fatos apresentados, chegamos a conclusão de que o delito é um ato bem complexo, pois exige a junção de vários fatores para que seja confirmada a infração criminosa. Quando não puder ser constatada a presença dos três fatores que são: tipicidade, ilicitude e a culpabilidade, o indivíduo não poderá ser privado do seu direito de liberdade, pelo simples fato de que a conduta praticada não será considerada crime.

1.3 Espécies de Dolo

Para iniciarmos, precisamos entender que o dolo tem sua definição majoritária diante a doutrina brasileira. Essa definição é entendida como “consciência e vontade de realizar os elementos objetivos do tipo penal incriminador” (SOARES, 2018, s/p).

Podemos citar algumas hipóteses de dolo, como o dolo direto, dolo indireto e dolo eventual. No dolo direto, tem-se o entendimento de que para acontecer, é preciso que o agente tenha a possibilidade de prever o resultado, e com isso, praticar todos os atos possíveis para que o resultado final seja aquele que ele previu.

Para o mesmo autor, o dolo direto possui duas subdivisões, sendo elas: de 1º grau e de 2º grau. No dolo de 1º grau, o agente tem a plena consciência e vontade de concretizar a ação. Exemplo: O agente A quer atropelar o agente B, para isso, sobe

na calçada e concretiza a ação. O dolo do Agente A em relação ao agente B é direto de 1º grau.

No dolo direto de 2º grau, chamamos de dolo as consequências. O agente continua tendo plena consciência e vontade de concretizar a ação, porém, utiliza meios que vão causar danos colaterais a outras pessoas que não estão na mira de tal fato. Exemplo: O agente A quer matar o agente B, para isso, coloca uma bomba no avião, onde estão várias outras pessoas. O dolo do agente A em relação ao agente B é de 1º grau, porém, o dolo do agente A com as demais pessoas a bordo do avião é de 2º grau.

Outra possibilidade é o dolo indireto, onde o agente não quer a produção do resultado, mas mesmo prevendo que este poderá acontecer, assume o risco de produzi-lo. Podemos relatar que o dolo indireto subdivide-se em dolo indireto e dolo indireto eventual.

No dolo indireto alternativo, o agente prevê mais de um resultado para a sua conduta, porém qualquer um dos resultados irá satisfazer sua vontade. Exemplo: o agente A quer matar ou causar lesão no agente B, ele tem vontade de causar qualquer um dos resultados.

No dolo eventual, o agente prevê mais de um resultado para a sua conduta, porém escolhe uma das hipóteses finais e reúne todas as suas tentativas para buscar a hipótese escolhida, porém, não deixa de assumir o risco de produzir outro resultado. Exemplo: o agente A quer lesionar o agente B, mas não ficaria insatisfeito se obtivesse o resultado morte.

1.4 Espécies de Culpa

Nas hipóteses de culpa, podemos citar: a culpa consciente e a culpa inconsciente. Na culpa consciente, o agente pode prever o resultado final, porém, confiante no seu potencial e habilidade acredita poder evitar o resultado final trágico (Bittencourt, 1995, p.250).

Exemplo: Um motorista de carro de manobras recruta pessoas da plateia para sentir a emoção dentro do carro. Esse motorista sabe que pode causar alguma lesão no convidado, caso ocorra algum erro na manobra, mas diante sua habilidade acredita que isso não acontecerá. Nos piores casos, o motorista responderá culposamente pela lesão.

Na culpa inconsciente, o agente não chega a prever o resultado, mesmo que o resultado seja completamente previsível. Exemplo: Uma pessoa idosa coloca um vaso de planta pesado na janela de um prédio, sem imaginar que com um vento forte o vaso pode cair e acabar na cabeça de alguém, causando lesões graves e até a morte.

Portanto, podemos concluir que a culpa sempre estará presente quando se configurar uma conduta criminosa. Independentemente da hipótese, o agente infrator poderia evitar o resultado se agisse com prudência, não confiando cegamente nas suas habilidades e esquecendo que no trânsito diariamente enfrentamos imprevistos que na maioria das vezes são impossíveis de contornar.

2. Crimes Praticados na direção de Veículo Automotor - Um Estudo Dos Tipos de Crime à Luz do Código de Trânsito Brasileiro

Diariamente, encontramos nos noticiários, imagens de alguns acidentes envolvendo a fatalidade de um atropelamento, onde o condutor fugiu sem prestar

socorro, e infelizmente, muita das vezes, esses acidentes acarretam morte das vítimas. As mortes decorrentes de acidentes de trânsito estão entre os principais motivos das mortes dos cidadãos brasileiros. Por ano, em média, 47 mil vidas são perdidas e mais de 400 mil brasileiros ficam com alguma sequela. É um nome estrondoso e um número assustador, são inúmeras vidas perdidas por causa da irresponsabilidade dos condutores.

Diante das informações apresentadas pelo site do Senado, a Organização Mundial da Saúde (OMS) já trata as mortes decorrentes de acidentes de trânsito como uma questão de saúde pública. A cada dia, mais de 3 mil pessoas vêm a falecer por conta de acidentes de trânsito. Essas mortes no trânsito são a terceira maior causa de mortes do planeta, ficando à frente até mesmo das guerras.

Os crimes praticados na direção de veículo automotor nem sempre necessitam ser um atropelamento ou uma batida entre veículos. Tais crimes podem variar a sua essência, tendo uma ampla grade de possibilidades. Um condutor que após a colisão com a vítima ou outro automóvel, deixar de prestar socorro às pessoas envolvidas está praticando um crime de trânsito; crime este, previsto no artigo 304 do Código de Trânsito Brasileiro.

Outro exemplo a ser citado, é nos casos em que o condutor assume a responsabilidade e o risco de dirigir com a capacidade psicomotora alterada, crime este previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro.

No artigo 309 do Código de Trânsito Brasileiro, temos a seguinte redação: Art 309 - Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida permissão para dirigir ou habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano. Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

O leque de possibilidades de crimes praticados na direção de veículo automotor é bastante amplo. Em todas as vertentes, é impossível deixar de citar a negligência e imperícia dos condutores, que não levam em conta a responsabilidade de colocar, não somente sua própria vida em risco, mas também a vida de terceiros, causando danos e sequelas nas vítimas e em suas famílias, tanto fisicamente, quanto psicologicamente.

Para um melhor entendimento, será listado abaixo os crimes na direção de veículos automotores abordados pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 1997. s/p).

O fato típico de homicídio normalmente é tratado no Código Penal Brasileiro, no artigo 121, § 3º; porém, quando esse fato ocorre durante a condução de um veículo automotor, este crime é especificado no artigo 302 do CTB. A ação de dirigir é uma ação que requer atenção redobrada o tempo todo, tendo em vista que qualquer descuido poderá acarretar danos irreversíveis (FRAGOSO, 1981. p.62).

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 habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 1997. s/p).

Diante os conhecimentos de Marcellus Polastri Lima, lesão corporal culposa ocorre quando o agente, mesmo que sem a intenção de produzir a ofensa física, assume o risco de produzi-la, quando age com imprudência, negligência e imperícia.

Ao contrário da lesão dolosa, neste caso não há distinções se estas lesões foram leves, graves ou gravíssimas, pois a gravidade só é levada em conta para fins de dosagens ou aplicação da pena, tendo em vista que o limite da pena é o mesmo (LIMA, 2015, p. 118).

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio à autoridade pública.

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave (BRASIL, 1997. s/p).

Nesse caso, a consumação do crime não depende necessariamente do resultado naturalístico ou do efetivo dano, basta apenas oferecer perigo à vítima do acidente, não podendo ser da forma tentada, pois este não é possível no crime omissivo próprio.

A pena deste crime se encaixa nos delitos de pequeno potencial ofensivo, devendo ser julgado pelo Juizado Especial Criminal, tendo o privilégio de receber a medida despenalizadora da transação, conforme o artigo 76, da Lei nº 9.099/95 (LIMA, 2015, P. 124).

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída.
 Penas – detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano, ou multa (BRASIL, 1997. s/p).

No artigo supracitado, o sujeito ativo do crime é o motorista do veículo automotor envolvido no acidente de trânsito, não precisando que tenha agido com dolo na realização do acidente. Da mesma forma, não é necessário que haja vítima no acidente, podendo ser necessário somente prejuízos materiais (LIMA, 2015, P. 127).

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

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

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

I – concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou (Incluído pela Lei no 12.760, de 2012) (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997. s/p)

II – sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei no 12.760, de 2012)

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

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo: (§§ 2º e 3º incluídos pela Lei no 12.760, de 2012 e modificado pela Lei 12.971, de 2014) (BRASIL, 1997. s/p).

Nesse artigo, temos a redação que relata a conduta típica de condução de veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada, tanto em razão de substâncias análogas quanto por substâncias alcoólicas. A infração penal pode ser praticada em vias públicas ou em qualquer outro local, necessitando somente o agente assumir o risco de dirigir de forma alterada que possa causar danos e risco à vida de terceiros ou à própria vida.

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código.

Penas – detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de igual prazo de suspensão ou proibição.
 Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1o do art. 293 a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação (BRASIL, 1997. s/p).

No artigo supracitado, temos a figura de sujeito ativo do crime sendo o agente anteriormente condenado conforme os artigos 292 e 293 do CTB, e que recebeu como pena a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. Enquanto o sujeito passivo será o Estado.

Nesse mesmo artigo, o bem jurídico tutelado se torna a decisão ou autoridade do juiz, portanto, a administração da justiça. Com isso, sempre que ocorrer essa atitude típica, ocorrerá uma desobediência às determinações judiciais (LIMA, 2015, P. 147).

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

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

§ 1o Se da prática do crime previsto no caput resultar lesão corporal de natureza grave, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.

§ 2o Se da prática do crime previsto no caput resultar morte, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão de 5 (cinco) a 10 (dez) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.” (Redação dada pela Lei no 12.971/2014)
 (BRASIL, 1997. s/p).

Esse crime popularmente conhecido por “racha” ou “pega”, é uma competição relacionada à velocidade e ocorre em vias públicas. Este crime pressupõe a necessidade de mais de um agente envolvido, pois exige uma competição entre vários veículos automotores em vias públicas. Também é considerada a participação nas modalidades de incentivar, instigar, convencer e auxiliar o motorista; sendo arbitro da competição ilegal ou promovendo a disputa (LIMA, 2015, p. 149).

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano.

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa
(BRASIL, 1997. s/p).

Trata-se do delito em que o agente assume o risco de dirigir sem a habilitação. Para que esse crime seja consumado, é necessário que seja um veículo automotor. Quando possuir a habilitação e somente não portar, resulta somente em infração administrativa, no artigo 232 do CTB.

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou ainda, quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança.

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa
(BRASIL, 1997. s/p).

Neste delito, o principal interesse é a incolumidade pública ou o perigo que pode ser gerado à segurança viária. Este delito exige que seja repassada a direção do veículo a pessoa não habilitada, ou que esteja com habilitação cassada ou suspensa, ou ainda mais, sem condições físicas, mentais, ou sob efeito de substâncias alcoólicas.

No elemento subjetivo, temos o dolo. Portanto, o agente precisa ter plena consciência de repassar a direção para um agente impossibilitado, caso contrário, não existirá o delito, somente uma simples infração administrativa (LIMA, 2015, P. 162).

Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano.

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa (BRASIL, 1997. s/p).

Nesse crime, o objeto jurídico protegido é a incolumidade pública ou segurança viária, e, de forma secundária, eventuais pedestres ou transeuntes. O sujeito passivo é a coletividade, e de forma secundária, qualquer pessoa que corra o perigo, e o sujeito ativo é qualquer pessoa que esteja dirigindo o veículo nos locais determinados, independentemente de ser habilitado ou não (LIMA, 2015, P. 163).

Art. 312. Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial

preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro agente policial, o perito ou o juiz.

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere (BRASIL, 1997. s/p).

O objeto jurídico deste delito é a administração da Justiça, especialmente referente a crimes de trânsito. O tipo objetivo tem como verbo que traduz a ação típica o inovar, que significa modificar, alterar, de modo artificioso, ou seja, fraudulento, ardiloso, o que deve ser aferido com o exame do caso em concreto e valorativamente pelo intérprete.

Exige-se o fim específico de induzir em erro o agente policial, o perito ou o juiz (LIMA, 2015, P. 166).

O Código de Trânsito Brasileiro, na sua parte em que engloba os crimes praticados na direção de veículo automotor, é de certa forma simples, porém um pouco extensa. No decorrer da escrita deste capítulo, foram comentados todos os crimes que pertencem a classe, para que se torne mais fácil a compreensão, além de sanar qualquer tipo de dúvida referente a estas infrações penais.

2.1 Lesão Corporal no Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro tem seu regulamento voltado para denominar as normas penais gerais, citadas do artigo 291 a 301, e dos crimes de trânsito em espécie, do artigo 302 ao 312.

Entre os artigos 302 ao 312, na maior parte dos casos, os crimes são de menor potencial ofensivo, portanto, chega-se ao entendimento que não possui pena máxima superior a dois anos; tendo a exceção no homicídio culposo (previsto no artigo 302) e a embriaguez ao volante (previsto no artigo 306). Em síntese, a lesão corporal culposa, na maioria dos casos é considerada uma infração penal de menor potencial ofensivo.

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 (BRASIL, 1997. s/p).

O crime de lesão corporal culposa poderá não contar mais com os benefícios da Lei 9.099/95, que visa diminuir o número de processos que são levados ao Poder Judiciário, e ao mesmo tempo, facilitar o acesso da população à Justiça, cuidando dos casos de conflitos de menor potencial ofensivo. Isso, decorrente das normas estabelecidas pelo Código de trânsito Brasileiro e da Lei nº 11.705/08, a Lei seca, que visa diminuir os acidentes de trânsito causados por condutores alcoolizados. A lei citada fez com que o entendimento e aplicação dos benefícios tornassem se mais complexos. A lesão corporal culposa não será contemplada com os benefícios da Lei 9.099/95 quando:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei no 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver: (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.705, de 2008)

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1o deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 3º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017)

§ 4º O juiz fixará a pena-base segundo as diretrizes previstas no art. 59 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime. (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (BRASIL, 1997. s/p).

Para uma elucidação mais descomplicada, pode-se ter o entendimento de que quem cometer o crime de lesão corporal culposa na direção de um veículo automotor, via de regra, poderá contar com os benefícios da Lei 9.099/95, exceto quando ocorrer diante das circunstâncias descritas acima, no artigo 291, da Lei 11.705/08.

O crime não se abstém de ser considerado um crime de menor potencial ofensivo, mesmo que combinado com as circunstâncias acima, e o processo ainda correrá no JEC (Juizado Especial Criminal), em contrapartida, não será lavrado termo circunstanciado e passará obrigatoriamente por inquérito policial.

Esta alteração foi realizada com o objetivo de fazer com que a pena do crime de lesão corporal passe a ser mais inflexível, quando este atender os requisitos descritos no decorrer do artigo 291 do CTB. Diferenciando assim, quando for cometido com uma imprudência simples de quando o condutor estiver sob efeito de álcool ou estiver colocando a vida das demais pessoas com uma velocidade acima da permitida.

Foram realizadas algumas mudanças no Código de Trânsito Brasileiro, decorrentes da criação da Lei 13.546/17, lei que entrou em vigor somente para alterar algumas vertentes do Código de Trânsito Brasileiro. A lei foi publicada no Diário Oficial da União no dia 20/12/2017 e promoveu mudanças no capítulo destinado aos crimes de trânsito. Uma das mudanças materializadas é em razão da lesão corporal culposa, quando esta, for praticada na direção de veículo automotor.

A alteração foi feita com a inclusão do §2º no art. 303, que traz a seguinte redação:

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.

§ 1º (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014 e renumerado para § 1º pela Lei nº 13.546, de 2017)

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (BRASIL, 1997. s/p).

Em um mundo superlotado de pessoas e automóveis, que vivem diariamente em uma enorme agitação para cumprir todas as suas obrigações, acidentes envolvendo veículos são constantemente vistos todos os dias. Em síntese, de forma geral, pode-se observar que na maioria das vezes em que houver algum acidente de trânsito, a lesão corporal existirá, por mais simples que seja; raramente ambos os envolvidos sairão ilesos desta fatalidade.

2.2 Homicídio no Trânsito

Depois de tanto estudo e tentativas de entender a legislação brasileira, chega-se à conclusão de que a nossa legislação é bastante falha e contém diversas brechas no ordenamento; essas brechas facilitam a defesa do condutor ou de qualquer outro indivíduo que cometa um crime. Com isso, pode-se deduzir que a nossa lei não define de forma clara, e a nossa doutrina não explica como deve ser feito o entendimento correto, como, por exemplo, no caso de um atropelamento, que venha a ter o resultado morte.

Em alguns casos poderá ser considerado um homicídio doloso (com a intenção de matar, ou quando o condutor assumir o risco de ocasionar uma morte), ou homicídio culposo (que ocorre de forma acidental). Tendo conhecimento dessas duas hipóteses, chega-se ao conflito massante de dolo eventual e a culpa consciente.

Entende-se que o dolo direto existe sempre que algum condutor, no volante de um automóvel, matar alguém. No entanto, existe uma enorme diferença quando se trata de dolo e culpa.

Quando versamos sobre culpa consciente, é necessário entender que, o condutor consegue imaginar o resultado de sua conduta, mas não admite que o resultado irá de fato ocorrer, com isso, tem-se o entendimento de que ele agirá de forma imprudente, negligente e com imperícia, ou seja, com falta de habilidade que seria necessária. Juntando esses acontecimentos, o condutor será enquadrado no Art. 302 do Código Brasileiro de Trânsito, também conhecido como CTB; será enquadrado na forma do homicídio culposo, podendo ser condenado com pena restritiva de liberdade de 2 a 4 anos, conforme apresentado no tópico anterior.

“[...] Crime culposo é o que se verifica quando o agente, deixando de observar o dever objetivo de cuidado, por imprudência, negligência ou imperícia, realiza voluntariamente uma conduta que produz resultado naturalístico, não previsto nem querido, mas objetivamente previsível, e excepcionalmente previsto e querido, que podia, com a devida atenção, ter evitado.” (FILHO, 2020, s/p).

Neste mesmo sentido, Bitencourt afirma existir culpa consciente:

“[...] quando o agente conhece a perigosidade da sua conduta, representa a produção do resultado típico como possível (previsibilidade), mas age deixando de observar a diligência a que

estava obrigado, porque confia convictamente que ele não ocorrerá (BITENCOURT, 2012, p. 680).”

Já quando se tratar de dolo eventual, o motorista prevê o resultado, e ainda por cima, admite causá-lo, sem tentar ao menos evitá-lo. Sendo assim, este condutor assume o risco de causar a morte de alguém. Na forma legal, esse ato se enquadra no crime de homicídio culposo, que está expressamente previsto no Art. 121 do Código Penal (CP). Esse condutor poderá ser condenado à pena restritiva de liberdade de 6 a 20 anos se for simples. No caso de entendimento do juiz que o crime foi um homicídio qualificado, este poderá ser condenado de 12 a 30 anos, sendo julgado pelo Tribunal do Júri.

Em caso do crime popularmente conhecido por “racha”, que consiste em corrida ilegal entre automóveis, mesmo que não incida a uma vítima de morte ou lesão, já está previsto tipificado no Art. 308 do Código de Trânsito Brasileiro. A pena para esse crime será de 6 a 2 anos. Essas corridas ilegais potencializam o risco de causar danos a terceiros, ou seja, podendo causar lesões leves ou graves a terceiros, podendo ocasionar até a morte.

Existem duas teorias que foram elaboradas para realizar a distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente. Estas teorias são: Teoria da probabilidade e teoria da vontade ou do consentimento.

A teoria da probabilidade aponta que só existe dolo eventual quando o autor representa o resultado ilícito como de muito provável realização e, apesar disso, age, independente de admitir ou não sua realização. Existe a culpa consciente, por outro lado, se a realização não for muito provável ou for remota (FILHO, 2020, s/p).

Já versando sobre a teoria da vontade ou do consentimento, elaborada por MEZGER e fundada no elemento volitivo do dolo, aponta que o dolo eventual deve resultar de um vínculo emocional existente entre o agente e o resultado, o que ocorre por meio de uma ratificação, um consentimento, uma aprovação, etc. Não existindo tal relação, haverá só culpa. Nesse caso, há uma ampliação do conceito de querer do agente (FILHO, 2020, s/p).

Para concluir a ideia, temos o ensinamento de Bitencourt:

“[...] para a teoria da vontade, é insuficiente que o agente represente o resultado como de provável ocorrência, sendo necessário que a probabilidade da produção do resultado seja incapaz de remover a vontade de agir, ou seja, o valor positivo da ação é mais forte para o

agente do que o valor negativo do resultado, que, por isso, assume o risco de produzi-lo ”.

Para um melhor entendimento, podemos citar um exemplo trazido pela doutrina:

“[...] Imagine o exemplo de um fazendeiro, colecionador de armas de fogo, que treina tiro ao alvo em sua propriedade rural. Certo dia ele decide atirar com um fuzil de longo alcance. Sabe que os projéteis têm capacidade para chegar até uma estrada próxima, com pequeno fluxo de transeuntes. Prevê que, assim agindo, pode matar alguém. Nada obstante, assume o risco de produzir o resultado, e insiste em sua conduta. Acaba atingindo um pedestre que vem a falecer. Responde por homicídio doloso, pois presente se encontra o dolo eventual (MASSON, 2015, p. 1.140/1.141).”

De outro lado, no que se refere ao conceito de culpa, é fácil notar que o Código Penal Brasileiro não ocupou-se em trazê-lo. No artigo 18, inciso II, o legislador apenas elencou suas três modalidades: imprudência, imperícia e negligência. Porém, a partir da reunião dos elementos estruturantes da culpa, é possível defini-la como a violação do dever de cuidado objetivo que resulta na causação de um resultado ilícito, objetivamente previsível ou previsto, mas não querido pelo agente. Não é outra, aliás, a lição de Masson (2015, p. 1.184):

Em síntese, pode-se chegar a conclusão que, a fatalidade do crime homicídio no trânsito é uma situação bastante recorrente nos dias atuais. A cada dia que se passa, infelizmente, formam-se motoristas cada vez mais imprudentes e irresponsáveis, que não medem as consequências de seus atos, colocando a vida e milhares de pessoas em risco, além da sua própria vida.

Com diversos casos acontecidos, com a variedade de informação e notícias repassadas por jornais, televisão e até mesmo na própria internet os motoristas negligentes deveriam repensar suas atitudes diante um veículo automotor. Colocar vidas em risco por causa da irresponsabilidade é uma atitude de alto grau de reprovação.

3. Da Embriaguez ao Volante

O fato típico de realizar a ação de dirigir um veículo automotor sob efeito de álcool é um evento bastante presente no cotidiano dos brasileiros. É um assunto bastante discutido na mídia e é causa de inúmeros acidentes, sendo pouco previsível que nos dias atuais alguém desconheça casos em que a mistura de álcool e condução de veículo automotor foi nociva à sociedade e às vítimas dos acidentes causados pela condução perigosa.

No desenvolvimento deste trabalho, depois da junção de várias hipóteses e conhecimentos, chega-se à conclusão de que este ato deve ser combatido, tal qual na forma preventiva, tanto como na forma repressiva, visando manter a harmonia e proteção da sociedade, protegendo-a dos indivíduos que dirigem sob a influência de álcool ou outras substâncias psicoativas. Todavia, jamais deixando de considerar os princípios e garantias penais e constitucionais que subjagam o Estado de Direito.

O ato de dirigir com a concentração de álcool acima de 0,3 por litro de ar expelido dos pulmões, limite delimitado no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), configura crime, independentemente de a conduta do motorista oferecer risco efetivo para os demais usuários da via pública. Tal entendimento foi reafirmado pela 6ª Turma do Superior Tribunal de Justiça ao julgar ação penal contra um motorista de caminhão que havia sido flagrado pelo bafômetro com 0,41 mg de álcool por litro de ar expelido dos pulmões (RECURSO ESPECIAL Nº 1.582.413 - RJ (2016/0044032-8)).

Embora o STJ e também o STF já tenham definido que o crime é de perigo abstrato, que não exige prova de efetiva exposição a riscos, o juiz absolveu o réu, decisão esta, que fora mantida pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro.

A princípio, parece que a complexidade do assunto não permite que seja resolvido com um simples exame de etilômetro ou sangue para constatar concentração de álcool igual ou superior a 6 decigramas por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas por litro de ar alveolar. Aparentemente, tais critérios não bastam nem à prevenção e repressão do delito, nem à manutenção da segurança viária, nem aos direitos e garantias individuais preconizados num Estado Democrático de Direito.

3.1 Legislação Penal

Pode-se observar que o sistema penal, quando se trata da codificação, trás os delitos agrupados em um código. O Código Penal brasileiro adotou o sistema de tipificação e classificação, tendo a base do bem jurídico agredido ou ameaçado. O sistema abraçado pelo legislador foi o sistema misto, portanto, pode-se observar que o Código Penal brasileiro não possui amplas divisões. É expressado, em sua maior parte, em apenas um só livro, onde este agrupa os delitos em capítulos, títulos e seções.

O Código de Trânsito Brasileiro é um sistema de codificações que traz sanções, tanto administrativas, quanto penais e processuais. Com isso, quando é tratado normais penais ou processuais penais, é realizado em condições distintas; esse é o prejuízo da busca pela sistematização.

Na década de sessenta foi dado o início da indústria automobilística, vinda para o Brasil. Com isso, teve que se iniciar a criação das leis especiais que tratam dos crimes contra a segurança do trânsito, tendo em vista que, a frequência de crimes desta natureza aumentou de forma alarmante; até este presente momento, esses crimes eram punidos unicamente pelo Código Penal, isso quando não eram consideradas apenas meras circunstâncias agravantes ou simples fato ilícito administrativo.

Notícias apontam que os primeiros casos de legislação especial para punir essa espécie de crime, foi encontrada na lei francesa, de 17 de julho de 1908 e na lei alemã, de 3 de maio de 1909. Também surgiram leis especiais prevendo estes delitos de trânsito na Dinamarca (Leis de 1º de julho de 1927 e 14 de abril de 1923), na Suíça (Lei de 15 de março de 1932) na Argentina (Lei de 10 de junho de 1945) e na Espanha (Lei de 9 de maio de 1950).

No Brasil, no dia 25 de setembro de 1941 foi instaurado o Código Nacional de Trânsito, Decreto-lei nº3.651, que possui-a caráter unicamente administrativo. Logo depois, no ano de 1965 foi criado outro Código Nacional de Trânsito, Lei nº5.108, tendo sua complementação no Decreto nº 62.127/68, porém continuava tratando apenas de normas administrativas.

Depois de toda uma movimentação buscando melhorias, foi apresentado o Código de Trânsito Brasileiro, Projeto de Lei nº 3.710 de 1993, onde foi inserido um capítulo que se referia a crimes de trânsito. Durante o desenvolvimento do projeto da Lei nº3.710/93, se iniciou um embate de opiniões, onde muitos defendiam que deveria ser feita uma municipalização do trânsito e pelo outro lado, onde se defendia manter o controle do trânsito unicamente em âmbito estadual e da União Federal. A corrente vencedora foi a municipal, onde ficou responsável por organizar atribuições ao Sistema Nacional de Trânsito, onde decidiu por deter poder de fiscalizar, autuar e arrecadar multas para motoristas infratores, assim, modificando vários artigos originais do Código.

Em decorrência do projeto de Lei nº 3.710 surgiu o Novo Código de Trânsito, em 24-09-1997, que deu origem ao Código de Trânsito Brasileiro que existe atualmente, com todos os seus 341 artigos e com *vacatio legis* de 120 dias. Neste Código, no Capítulo XIX, temos 21 artigos, esses têm sua redação voltada não somente sobre normas penais, mas também, processuais penais, normas gerais e especiais. Foram adicionados dez novos crimes.

Foram vários projetos criados até a definição concreta de qual código seria aplicado. Dos projetos apresentados até a confirmação do código atual, foram feitas várias mudanças, algumas consideradas como avanço e outras como retrocesso. Foram realizadas também várias inovações, um exemplo que merece ser citado é a aplicação de medidas despenalizadoras da Lei nº9.099/95 aos crimes de trânsito, a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo, inclusive como pena principal, e a adoção de multa reparatória.

Assim, como todo o ordenamento jurídico brasileiro, isso falando da forma mais ampla possível, o Código de Trânsito Brasileiro possui inúmeras imperfeições técnicas e várias normas conflitantes, isso decorrente das falhas legislativas, onde o legislador prefere continuar com os erros antigos de reformas pontuais, onde na verdade, deveria optar por regras científicas e ordem sistemática. As normas não possuem o mínimo de obediência ao critério da objetividade jurídica, como é exigido a boa técnica e o sistema pátrio de elaboração de leis penais.

Para que se caracterize o crime de dirigir alcoolizado, necessita apenas que o condutor realizasse algum percurso em via pública, dirigindo um veículo automotor e fosse flagrado com um percentual de álcool por litro de sangue igual ou superior a 3 miligramas por litro de ar expelido pelo pulmão. Como citado no tópico 3, é considerado um crime de “perigo abstrato”.

Ocorre que, sabendo das brechas da lei, muitos motoristas flagrados em completo estado de embriaguez, recusavam-se a fazer o teste de alcoolemia. Motoristas estes que, tinham ciência que, se não fosse comprovado mediante exame de sangue ou pelo uso do popular bafômetro a dosagem acima da permitida, não poderiam ser alcançados pela legislação penal. Motoristas amparados pela premissa de que “ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo”.

“Art. 5º. LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;” (BRASIL, 1988. s/p).

“Art. 186. Depois de devidamente qualificado e cientificado do inteiro teor da acusação, o acusado será informado pelo juiz, antes de iniciar o interrogatório, do seu direito de permanecer calado e de não responder perguntas que lhe forem formuladas.

Parágrafo único. O silêncio, que não importará em confissão, não poderá ser interpretado em prejuízo da defesa.” (BRASIL, 1941. s/p).

Tais garantias são indiscutíveis, totalmente indispensáveis quando regidas em um Estado Democrático de Direito, porém o que deve ser questionado é o mau uso dessas garantias, quando utilizadas por motoristas flagrados em estado de embriaguez pelo álcool. Por esta razão, o CTB sofreu alterações em 20 de dezembro de 2021, decorrente da lei 12.760, lei esta, que serviu para realizar mudanças em alguns artigos do CTB, trazendo menor flexibilidade às regras por ele implantadas.

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

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

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

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

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

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

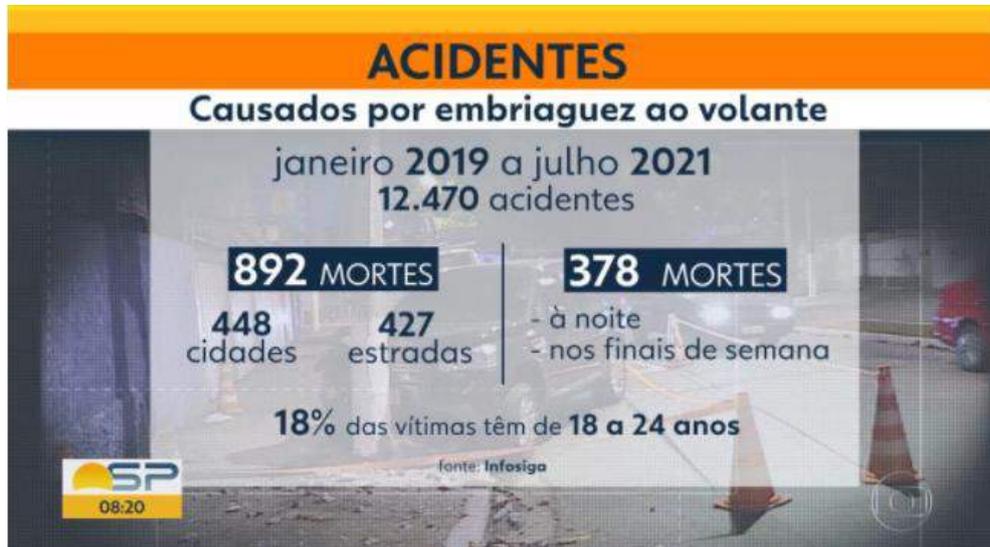
§ 3o O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (BRASIL, 1997. s/p).

Tornando assim, a punição mais severa, na forma penal e administrativa, contra aqueles que ingerem bebidas alcoólicas e conduzem veículo automotor em via pública. Com o exposto acima, verifica-se que por mais que tenham sido realizados avanços na legislação, tornando-a mais eficaz na fiscalização e punição, é ainda necessário a mudança da mentalidade jurídica sobre como se enquadrar penalmente os condutores embriagados.

3.2 Estatísticas de Homicídio por Embriaguez

Não é novidade alguma que todos os dias várias pessoas são vítimas de acidentes automobilísticos. Esses acidentes variam, podendo ser de forma culposa ou dolosa. Os números de mortes no trânsito são alarmantes, de forma que causa repúdio na população. Diariamente essas notícias são repassadas em jornais, mesmo assim, é notável que não influenciam positivamente a conscientização dos condutores.

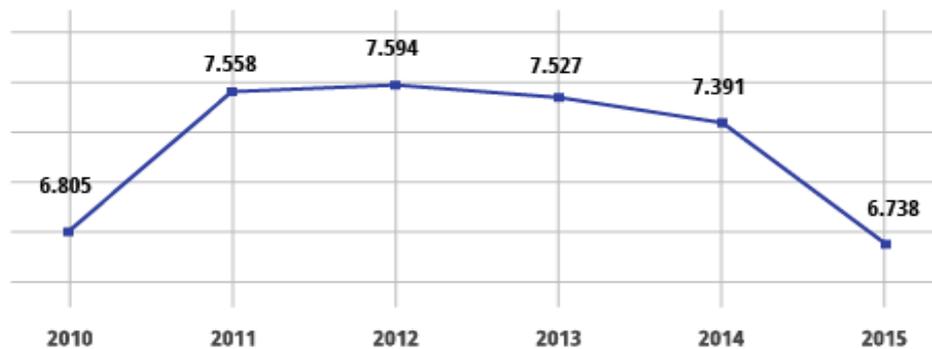
Logo abaixo, será acostada uma tabela que representa o número de acidentes de trânsito envolvendo mortes em São Paulo, de janeiro de 2019 a julho de 2021. Na tabela, temos o número alarmante de 42% de mortes no trânsito sendo por suspeita de embriaguez ao volante. Foram registrados 12.470 acidentes e 892 óbitos.



Fonte: Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de São Paulo e do Infosiga (Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/09/17/pesquisa-mostra-que-42percent-das-mortes-no-transito-em-sp-sao-causadas-por-suspeita-de-embriaguez-ao-volante.ghtml>)

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), que ajudou na elaboração da Lei Seca, estima que 54% dos motoristas brasileiros fazem uso de álcool antes de pegar o volante. Já a Pesquisa Nacional de Saúde, do Ministério da Saúde em parceria com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), indica que 24,3% dos motoristas afirmam que assumem a direção do veículo após terem consumido bebida alcoólica.

Acidentes nas rodovias federais relacionados ao uso do álcool



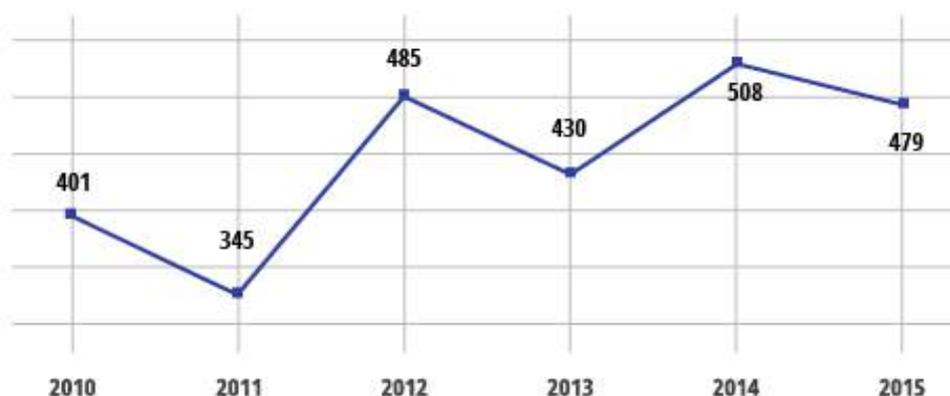
Fonte: Polícia Rodoviária Federal

EBC Agência Brasil

Fonte: Polícia Rodoviária Federal (Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-04/apos-4-anos-de-tolerancia-zero-lei-seca-motoristas-ainda-resistem-a-mudar-habitos>)

A embriaguez ao volante foi responsável pela morte de 479 pessoas nas rodovias federais no ano passado. Esse número é praticamente o mesmo de 2012, ano em que as penas para quem assumisse o risco de dirigir depois de consumir bebidas alcóolicas se tornaram mais rígidas, um total de 485 pessoas morreram em acidentes nas estradas fiscalizadas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) por influência de álcool. No mesmo Período, o número de acidentes por causa da ingestão de bebidas caiu de 7.594 para 6.738, uma redução de 11%.

Mortes nas rodovias federais relacionadas ao uso do álcool



Fonte: Polícia Rodoviária Federal

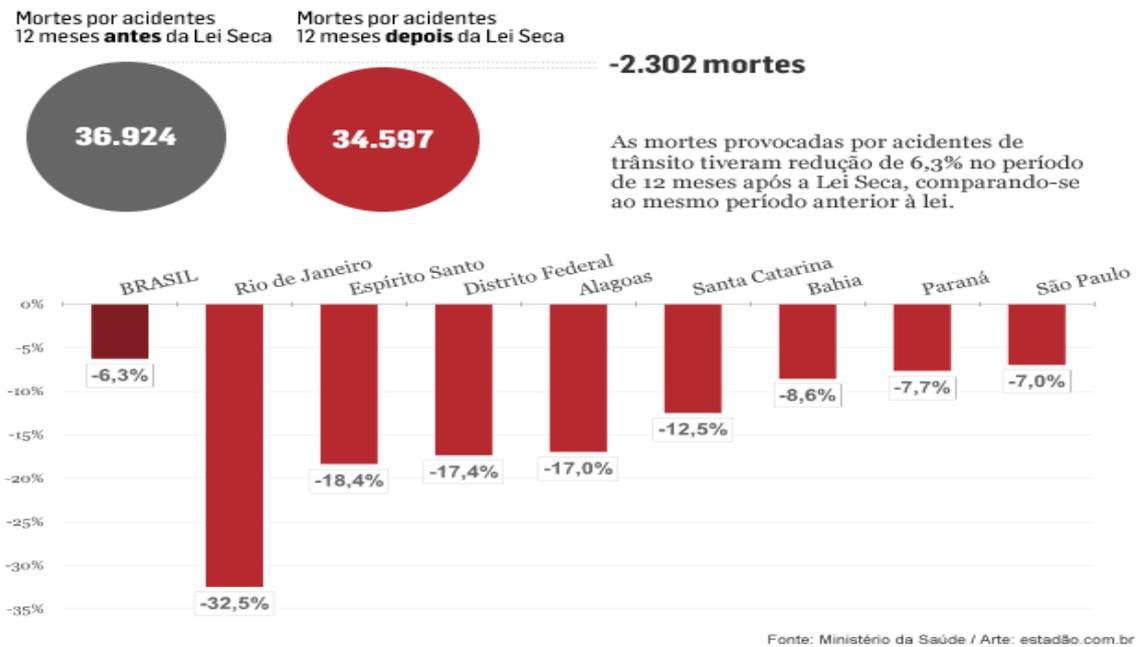
EBC Agência Brasil

Fonte: Polícia Rodoviária Federal (Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-04/apos-4-anos-de-tolerancia-zero-lei-seca-motoristas-ainda-resistem-a-mudar-habitos>)

Com a implementação da Lei seca no ordenamento jurídico, visando punir os infratores que assumissem o risco de dirigir embriagados, os condutores passaram a temer a punição do Estado. Tendo em vista esse medo da repressão que fora

oferecida pelo Estado, foi constatado uma diminuição de 6,3% nas mortes por acidentes de trânsito no período de 12 meses após a criação da Lei seca.

BALANÇO DE UM ANO DE LEI SECA



Fonte: Ministério da Saúde (Disponível em: <https://www.multcarpo.com.br/leisecabrasileira/>)

É notável a diferença que a Lei Seca causou na produção de acidentes envolvendo mortes no trânsito. Foi um desdobramento excelente realizado pelo Estado. Sendo necessário a partir de agora, intensificar a fiscalização e fazer com que a punição seja aplicada de forma célere, visando diminuir cada vez mais as vítimas decorrentes de acidentes de trânsito.

3.3 Discussões Sobre Dolo Eventual e Culpa Consciente

Com o desenvolvimento da tecnologia e a evolução da sociedade, os veículos motorizados se tornaram parte indispensável na vida humana. Em contrapartida, esses veículos apresentam grandes riscos para a segurança e integridade corporal dos cidadãos.

O condutor, quando este estiver embriagado está submetido às responsabilizações administrativas e penais e no que se refere à responsabilidade penal, pode-se destacar o princípio da responsabilidade subjetiva, que estabelece que ninguém será punido sem dolo ou culpa. Na visão do doutrinador Luiz Flávio Gomes, tal princípio é importante, considerando:

A existência de limites para o *ius puniendi*, em última análise, significa nada mais nada menos que o seguinte: a responsabilidade penal não pode acontecer de forma aleatória, arbitrária. Por meio desses limites procuramos descobrir quem responde e quando responde pelo fato criminoso praticado (2011. s/p).

Conforme redigido o art.18, I do Código Penal, diz-se crime doloso “quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo.” Com isso, chega-se ao entendimento que dolo é a vontade que detém o agente, de concretizar as condutas e características objetivas do tipo penal, ou seja, age com consciência e vontade de produzir o resultado. Destacando-se que, é inerente ao dolo a consciência da ilicitude do fato.

Neste sentido, aponta-se o posicionamento de Almeida:

Dolo é o requisito subjetivo do tipo penal, consistente na consciência e vontade em realizar a conduta incriminada. Não se confunde com desejo. No dolo o agente quer a ocorrência do resultado como consequência de sua própria conduta; já no desejo o agente simplesmente espera que o resultado venha a ocorrer em decorrência de conduta de terceiro ou acontecimento alheio (2012. p.55).

Por fim, de acordo com o entendimento de MIRABETE e FABBRINI, os elementos do dolo são: consciência da conduta e do resultado, ou seja, o objetivo que o sujeito deseja alcançar; consciência do nexo causal entre a conduta e o resultado, considerando os meios que emprega para isso e por fim, a vontade de realizar a conduta e produzir o resultado, incluindo as consequências secundárias que estão necessariamente vinculadas com o emprego dos meios.

Pode-se citar também ensinamentos de Nucci, que trata sobre o dolo eventual, onde traz a especificação de que: dolo eventual é a vontade do agente dirigida a um resultado determinado, porém vislumbrando a possibilidade de ocorrência de um segundo resultado, não desejado, mas admitido, unido ao primeiro. Ou seja, o agente não tem a intenção de produzir o segundo resultado, mas o aceita como forma possível ou provável que ocorra. Seguindo o mesmo raciocínio, Bitencourt leciona:

Haverá dolo eventual quando o agente não quiser diretamente a realização do tipo, mas a aceitar como possível ou até provável, assumindo o risco da produção do resultado (art. 18, I, in fine, do CP). No dolo eventual o agente prevê o resultado como provável ou, ao menos, como possível, mas, apesar de prevê-lo, age aceitando o risco de produzi-lo (2010, p. 320).

Seguindo o mesmo pensamento, Damásio E. de Jesus colaciona que:

Ocorre dolo eventual quando o sujeito assume o risco de produzir o resultado, isto é, admite o risco de produzi-lo. Ele não quer o resultado, pois se assim fosse haveria dolo direto. Ele antevê o resultado e age. A vontade não se dirige ao resultado (o agente não quer o evento), mas sim à conduta, prevendo que esta pode produzir aquele. Percebe que é possível causar o resultado e, não obstante, realiza o comportamento. Entre desistir da conduta e causar o resultado, prefere que este se produza (2002, p. 290 e 291).

Por conseguinte, o dolo eventual ocorre quando o agente aceita mentalmente o resultado, embora não tenha-o como resultado final pretendido, assume o risco de produzi-lo, pois lhe é abúlico sua ocorrência ou não. Por fim, faz-se oportuno evidenciar que “assumir o resultado” não configura vontade do agente em que o fato ocorra. Logo, a autoridade competente, durante a investigação do dolo eventual, deverá analisar o fato concreto e as circunstâncias, tendo em vista que nenhum réu irá assumir que houve a previsão do resultado ou possibilidade que acontecesse.

Desta maneira, para que se configure dolo eventual, o juiz deve se valer de indicadores objetivos, dos quais, Damásio aponta: a análise do risco de perigo ao bem jurídico tutelado (ex.: a vida); se havia a possibilidade de evitar o resultado pela abstenção da ação; os meios empregados para a execução da conduta e por último, se houve indiferença para com o bem jurídico.

Já quando se menciona a culpa, de acordo com Bitencourt: a culpa é a inobservância do dever objetivo de cuidado manifestada numa conduta produtora de um resultado não querido, objetivamente previsível (2010, p.347). Outro conceito que merece destaque, e que é harmônico ao supracitado, é o conceito de Mirabete e Fabbrini que definem: “crime culposo como a conduta voluntária (ação ou omissão) que produz resultado antijurídico não querido, mas previsível, e excepcionalmente previsto, que podia, com a devida atenção ser evitado” (2012, p.135). Com isso, pode-se perceber que o crime culposo é composto por cinco elementos: “conduta, inobservância do dever de cuidado objetivo, resultado lesivo involuntário, previsibilidade e tipicidade” (MIRABETE, 2012, p.135).

Contudo, verifica-se que, para que se configure um crime culposo, não basta somente a análise da produção do resultado, mas sim a maneira como ele foi executado. Quando se tratar de conduta culposa, o agente quebra um dever de cuidado e conforme preceitua Jesus: “a todos, no convívio social é determinada a

obrigação de realizar condutas de forma a não produzir danos a terceiros. É o denominado cuidado objetivo.” (2002, p.297)

De mesmo intuito, Zaffaroni explica que o dever de cuidado corresponde aos riscos a que se está sujeito diariamente, devendo-se observar cada conduta e sua finalidade, uma vez que deveres de cuidado diferentes, podem emergir conforme o fim proposto.

Em síntese, pode-se concluir que a culpa provém não somente do resultado, mas também da violação de um dever de cuidado e da previsibilidade.

Opera em culpa consciente, o agente que tem conhecimento da consequência que sua ação gerará, mas acredita verdadeiramente que não acontecerá, pois confia plenamente na sua habilidade e acredita que será possível evitá-la. “Neste caso, há consciente violação do cuidado objetivo, e a culpa é constituída pela reprovabilidade que recai sobre a conduta levemente confiante ou arriscada” (FRAGOSO, 2006, p.279).

Neste mesmo sentido, Luiz Régis Prado conceitua:

Culpa consciente ou com previsão – o autor prevê o resultado como possível, mas espera que não ocorra e, especialmente, quando tem ciência de que com seu atuar lesa um dever objetivo de cuidado. Há efetiva previsão do resultado, sem a aceitação do risco de sua produção (confia que o evento não sobrevirá). Por sem dúvida, há uma consciente violação do cuidado objetivo. A previsibilidade no delito de ação culposa se acha na culpabilidade e não no tipo de injusto (2002, p.121).

Portanto, a culpa consciente nada mais é que o instituto que se aplica para aqueles que praticam uma conduta cujo resultado é previsível, porém, o agente acredita sinceramente que possui capacidade de evitá-lo, seja por confiar na sorte ou por acreditar em suas habilidades.

Com base no que foi exposto nas dissertações acima, pode-se concluir que existe um elo de igualdade entre culpa consciente e dolo eventual. Esse elo de igualdade se resume na previsibilidade do resultado ilícito. De acordo com as especificações, Fabbrini e Mirabete formulam: “A culpa consciente avizinha-se do dolo eventual, mas com ela não se confunde. Naquela, o agente, embora prevendo o resultado, não o aceita como possível. Neste, o agente prevê o resultado, não se importando que venha ele a ocorrer.” (2012, p. 137).

Tendo em vista que dolo eventual e culpa consciente possuem conceitos semelhantes, percebe-se também uma enorme diferença, que está atribuída às penas

que lhe são imputadas. Quando há homicídio doloso no trânsito, aplica-se a pena prevista no Código Penal, a qual varia de 06 (seis) a 20 (vinte) anos, na sua forma simples, e de 12 (doze) a 30 (trinta) anos na sua forma qualificada. Já para o homicídio culposo causado no trânsito, quando o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, aplica-se a legislação especial, ou seja, o Código de Trânsito Brasileiro, a qual a pena é de reclusão de 2 (dois) a 4 (quatro) anos.

Entretanto, a justiça e a doutrina precisam firmar um entendimento parcial e equitativo, com base na legislação vigente. A análise de um homicídio no trânsito causado por condutor embriagado, necessita de uma apreciação do elemento subjetivo do agente. Para contribuir com esse entendimento, Callegari expressa:

Somente a prova constituída nos autos é que demonstrará o elemento subjetivo do agente, o que não leva a crer que a embriaguez e o número de vítimas determinem o elemento subjetivo, pois devemos perquirir se no caso em concreto, ainda que fosse certa a produção, o sujeito agiria. Se a resposta for afirmativa, estamos frente ao dolo eventual, caso contrário, continuamos adotando a opinião que se trata de culpa consciente. O fator decisivo está, acertadamente, na vontade do agente (1995, p. 516).

Novamente vem o conflito no qual, persevera a dúvida de distinguir como o réu agiu, tendo em vista que na maioria dos casos, são muito subjetivas. Assim o juiz tendo que analisar o caso concreto e aplicar o que revelar mais cabível, conveniente e justo.

Na jurisprudência, há um assunto consolidado até mesmo pelo STF, que é a aplicação da culpa consciente, sendo que só será configurado o dolo eventual quando houver indícios além da embriaguez, tais quais, excesso de velocidade, , prática de racha ou quando o agente agir de forma preordenada, ou seja, embriagar-se com o intuito de cometer crime no trânsito. Assim entendeu o Supremo Tribunal Federal (FEGURI, 2015 p. 195).

Ementa: PENAL. HABEAS CORPUS. TRIBUNAL DO JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIO QUALIFICADO A TÍTULO DE DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EMBRIAGUEZ ALCOÓLICA. ACTIO LIBERA IN CAUSA. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO ELEMENTO VOLITIVO. REVALORAÇÃO DOS FATOS QUE NÃO SE CONFUNDE COM REVOLVIMENTO DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. ORDEM CONCEDIDA. 1. A classificação do delito como doloso, implicando pena

sobremodo onerosa e influenciando na liberdade de ir e vir, mercê de alterar o procedimento da persecução penal em lesão à cláusula do due process of law, é reformável pela via do habeas corpus. 2. O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB) prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção ante a embriaguez alcoólica eventual. 3. A embriaguez alcoólica que conduz à responsabilização a título doloso é apenas a preordenada, comprovando-se que o agente se embebedou para praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo. 4. In casu, do exame da descrição dos fatos empregada nas razões de decidir da sentença e do acórdão do TJ/SP, não restou demonstrado que o paciente tenha ingerido bebidas alcoólicas no afã de produzir o resultado morte. 5. A doutrina clássica revela a virtude da sua justeza ao asseverar que “O anteprojeto Hungria e os modelos em que se inspirava resolviam muito melhor o assunto. O art. 31 e §§ 1º e 2º estabeleciam: 'A embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos, ainda quando completa, não exclui a responsabilidade, salvo quando fortuita ou involuntária. § 1º. Se a embriaguez foi intencionalmente procurada para a prática do crime, o agente é punível a título de dolo; § 2º. Se, embora não preordenada, a embriaguez é voluntária e completa e o agente previu e podia prever que, em tal estado, poderia vir a cometer crime, a pena é aplicável a título de culpa, se a este título é punível o fato”. (Guilherme Souza Nucci, Código Penal Comentado, 5. ed. rev. atual. e ampl. - São Paulo: RT, 2005, p. 243) 6. A reavaliação jurídica dos fatos postos nas instâncias inferiores não se confunde com o revolvimento do conjunto fático probatório. Precedentes: HC 96.820/SP, rel. Min. Luiz Fux, j. 28/6/2011; RE 99.590, Rel. Min. Alfredo Buzaid, DJ de 6/4/1984; RE 122.011, relator o Ministro Moreira Alves, DJ de 17/8/1990. 7. A Lei nº 11.275/06 não se aplica ao caso em exame, porquanto não se revela lex mitior, mas, ao revés, previu causa de aumento de pena para o crime sub judice e em tese praticado, configurado como homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB). 8. Concessão da ordem para desclassificar a conduta imputada ao paciente para homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB), determinando a remessa dos autos à Vara Criminal da Comarca de Guariba/SP. (STF - HC: 107801 SP, Relator: Min. CÁRMEN LÚCIA, Data de Julgamento: 06/09/2011, Primeira Turma, Data de Publicação: DJe-196 DIVULG 11-10- 2011 PUBLIC 13-10-2011).

Com base em todo o contexto expresso, é indispensável a citação da alteração ocorrida no CTB, que acrescentou o 2º no Artigo 302.

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. § 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente: (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência).

Diante do entendimento supracitado, e o acréscimo do § 2º, formaliza o entendimento de que, a forma de responsabilização mais adequada, quando se tratar de motorista embriagado, que provocou a morte de alguém, seria a culpa consciente. Por esclarecimentos de que, assumir a direção de veículo automotor sob influência de

álcool e provocar a morte de alguém, não implica, necessariamente, na caracterização de dolo eventual. Em síntese, Bitencourt colaciona:

Na mesma linha de raciocínio, deve-se proceder em relação ao homicídio praticado pelo motorista que, após consumir voluntariamente bebida alcoólica ou outra substância psicoativa que determine dependência, dirige com capacidade psicomotora alterada, dando causa ao resultado morte. Isto é, diante da constatação do resultado morte objetivamente imputável ao motorista, caberá analisar se, no momento do consumo voluntário da bebida alcoólica ou da substância psicoativa, o agente sabia que iria conduzir um veículo automotor. Hipótese corriqueira de todos os que se dirigem motorizados para bares e restaurantes. Mas, além disso, será necessário constatar, para identificação do elemento subjetivo do tipo, como supra indicado, a intencionalidade do agente no momento em que começa a ingerir bebida alcoólica ou a substância psicoativa. Nesses termos, restará configurado o crime do art. 302, § 2º, primeira parte, do CTB, quando o motorista consumir referidas substâncias voluntariamente, sabendo que irá conduzir um veículo automotor, mas, confiante nas suas habilidades pessoais, rejeita a possibilidade de produção do resultado morte (2014, s/p).

À vista disso, após análise da posição do STF, acrescido da inclusão do parágrafo o § 2º do art. 302, no CTB, chega-se à conclusão de que a existência do dolo eventual será concretizada somente nos casos em que haja conduta preordenada do agente, ou situação que envolvam algo a mais, como por exemplo, além da ingestão de álcool, condutas imprudentes, rachas, contramão, entre outros.

Por último, o instituto que prevalece, quando há somente a comprovação do estado de embriaguez, é o da culpa consciente. Entretanto não se exclui totalmente a aplicação do dolo eventual, que se pode caracterizar a depender das circunstâncias externas do fato concretizado. Afinal, se houver a exclusão do dolo eventual nessas situações, passará a existir a desonra das decisões judiciais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o desenvolvimento deste trabalho, o objetivo principal da pesquisa foi de realizar um estudo sobre os casos envolvendo a embriaguez ao volante. A que ponto chega a irresponsabilidade de um condutor assumir o risco de colocar a vida de outras pessoas em risco.

O problema relatado durante a construção do trabalho construído é voltado para o entendimento que talvez as leis existentes na legislação brasileira não são suficientes para coibir a prática do fato típico de dirigir embriagado.

Através da pesquisa realizada, foram alcançados os objetivos pretendidos e foi trabalhado o problema principal da pesquisa. Alcançando de forma geral todos os objetivos visados para o trabalho.

Em síntese, pode-se analisar que o fato típico de dirigir embriagado é cada vez mais recorrente e é tratado cada vez com mais simplicidade, deixando de lado a importância necessária que merece a vida de cada indivíduo.

Diariamente, milhares de vidas são tiradas e famílias são destruídas, decorrentes de acidentes no trânsito. Vivemos em um mundo caótico, onde se é

impossível conduzir as obrigações do dia a dia de forma calma e com os cuidados necessários durante todo o tempo.

Acidentes que resultam morte são comuns nas ruas, como podemos perceber na alta veiculação de notícias na internet e nas mídias de grande circulação. Um descuido pode acarretar a morte de uma pessoa que somente havia saído de casa para mais um dia árduo de trabalho para sustentar sua família.

Elevando esse problema a um nível mais crítico, não podemos deixar de citar os condutores que dirigem após terem feito a ingestão de bebidas alcoólicas, causando a perda das noções necessárias para estarem atrás de um volante. E por mais assustador que possa parecer, é muito comum presenciar tal situação ou ter conhecimento de algum caso que aconteceu.

Em pleno século XXI a vida humana deveria ser uma das maiores preocupações, porém, não passa de mais um “detalhe” presente no nosso cotidiano.

Diante um entendimento mais aprofundado do estudo feito, percebe-se que a fiscalização do Estado é falha, e muito mais falha é a legislação e as punições que deveriam ser empregadas.

Com isso, deve ser citado a necessidade de criação de novas leis para gerir tal ato criminoso. Podemos buscar exemplificação na criação da Lei Seca, quando foi criada causou medo nos condutores, e os casos de condutores embriagados diminuíram consideravelmente, como citado no decorrer do trabalho.

Portanto, a legislação voltada para punir os crimes de trânsito precisa ser reinventada ou aprimorada para voltar a ter êxito. Com base nisso, pode se citar também a necessidade urgente de aumento da fiscalização. Somente com melhorias a legislação será temida e respeitada de forma correta.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Victor Luiz. **Embriaguez ao volante**. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/341719/embriaguez-ao-volante>. Acesso em: 28 Out. 2021.

BORGES, Luiz Flávio. **Homicídio no Trânsito: Culpa ou Dolo?** Disponível em: <https://www.oabsp.org.br/sobre-oabsp/palavra-do-presidente/2010/139>. Acesso em: 15 Jun. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 1 jan. 2021.

COLOMBINI, Elaine. **Embriaguez ao volante, um prejuízo para toda a sociedade**. Disponível em: <https://www.revistaapolice.com.br/2019/05/embriaguez-volante-prejuizo-para-toda-sociedade/> // Acesso em: 15 Jun. 2021

FABBRINI, Renato N.; MIRABETE, Júlio Fabbrini. **Manual de Direito Penal**. 28 ed. São Paulo: Atlas, 2012. p.126.

FERREIRA, F. E. S. . **Homicídio no trânsito causado por condutor embriagado: culpa consciente ou dolo eventual?**. Disponível em: <https://facnpar.com.br/conteudo-arquivos/arquivo-2019-08-28-15670157716179.pdf>. Acesso em: 29 Out. 2021

FILHO, Agis Wilson Macedo. **O homicídio provocado por embriaguez na direção de veículo automotor configura culpa consciente ou dolo eventual?**. Disponível em:

<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/o-homicidio-provocado-por-embriaguez-na-direcao-de-veiculo-automotor-configura-culpa-consciente-ou-dolo-eventual/amp/>. Acesso em: 20 de Outubro de 2021.

GOMES, Luiz Flávio. **Causação, valoração e imputação no direito penal**. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2011-jul-14/coluna-lfg-causacao-valoracao-imputacao-direito-penal> . Acesso em: 29 Out. 2021

MARQUES, Francielle. **Crimes de trânsito** - Atualização do CTB. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/72560/crimes-de-transito-atualizacao-do-ctb-lei-n-13-546-2017>. Acesso em: 15 Jun. 2021.

MELLO, Antônio César. **Dolo Eventual e da Culpa Consciente do Homicídio no Trânsito**. Disponível em:

<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/dolo-eventual-e-da-culpa-consciente-do-homicidio-no-transito>. Acesso em: 15 Jun. 2021

NASCIMENTO, Guilherme Cruz. **Conceito de Ilícitude ou Antijuridicidade**. Disponível em:

<https://guilhermecnascimento.jusbrasil.com.br/artigos/615337017/conceito-de-ilicitude-ou-antijuridicidade>. Acesso em: 28 Out. 2021

NETTO, Sérgio de Oliveira. **Homicídios decorrentes de embriaguez ao volante de direção de veículo automotor**. Disponível em:

<https://www.migalhas.com.br/depeso/173030/homicidios-decorrentes-de-embriaguez-ao-volante-de-direcao-de-veiculo-automotor>. Acesso em: 28 Out. 2021

POLASTRI, Marcellus. **Crimes de Trânsito: Aspectos Penais e Processuais**, 2. ed. [São Paulo]: Grupo GEN, 2015. Disponível em: Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788522497102/>. Acesso em: 15 Jun. 2021

RIZZARDO, Arnaldo. **Acidentes de Trânsito - Responsabilidade e Reparação**. [São Paulo]: Grupo GEN, 2020. 9788530992965. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788530992965/>. Acesso em: 15 Jun. 2021.

SOARES, Renan. **Dolo** - Tipos de Dolo e suas diferenças. Disponível em: <https://renansoares7127.jusbrasil.com.br/artigos/690140428/dolo-tipos-de-dolo-e-suas-diferencas> // Acesso em: 08 Set. 2021.

SOUZA, Instituto Rodolfo. **Vade Mecum PMGO**. 2. ed. Goiânia: Instituto Rodolfo Souza, 2019.