

**FUNDAÇÃO EDUCACIONAL MACHADO DE ASSIS
FACULDADES INTEGRADAS MACHADO DE ASSIS
CURSO DE DIREITO**

JONAS EDUARDO DILLMANN

**DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE: UMA ANÁLISE DO DELITO DE
HOMICÍDIO COMETIDO POR AGENTE EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ**

Santa Rosa
2017

JONAS EDUARDO DILLMANN

**DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE: UMA ANÁLISE DO DELITO DE
HOMICÍDIO COMETIDO POR AGENTE EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ**

Monografia apresentada às Faculdades Integradas Machado de Assis, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Renata Maciel

Santa Rosa
2017

JONAS EDUARDO DILLMANN

**DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE: UMA ANÁLISE DO DELITO DE
HOMICÍDIO COMETIDO POR AGENTE EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ**

Monografia apresentada às Faculdades Integradas Machado de Assis, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em Direito.

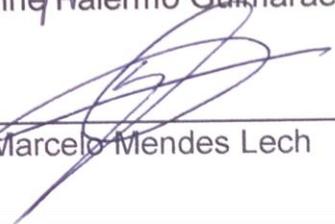
Banca Examinadora



Prof.^a Ms. Renata Maciel – Orientadora



Prof.^a Esp. Aline Ralermo Guimarães



Prof. Ms. Marcelo Mendes Lech

Santa Rosa, 12 de julho de 2017.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho, em primeiro lugar a Deus, e a todos que me apoiaram em especial a minha amiga Raquel Kensy e a minha família que sempre estiveram do meu lado me incentivando.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pela vida, e aos professores, que puderam passar um pouco de seus conhecimentos durante minha caminhada de estudos, em especial agradeço a minha orientadora Renata Maciel, pela paciência e pela ótima orientação para a realização dos estudos, e a todos que me apoiaram.

EPÍGRAFE

Somos insignificantes. Por mais que você programe sua vida, a qualquer momento tudo pode mudar. Ayrton Senna.

RESUMO

O presente estudo trata dos crimes de trânsito cometidos por agente em estado de embriaguez, onde traz como delimitação temática análise do crimes de trânsito de homicídio cometido por agente em estado de embriaguez ao volante, e o reconhecimento dos tribunais quanto a aplicação de dolo eventual ou culpa consciente e em que medida os crimes de trânsito cometidos por condutores em estado de embriaguez caracterizam dolo eventual ou culpa consciente. Trata-se de uma pesquisa que traz em seu bojo uma análise doutrinária e da jurisprudência para compreender as decisões dos magistrados quanto à aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente, nos delitos de trânsito estando o agente causador em estado de embriaguez, devido ao fato de ser de difícil aplicabilidade as sanções cabíveis sob a ótica do direito penal brasileiro. Para tanto será feito um estudo da doutrina e da legislação pertinente no que tange aos crimes de trânsito cometidos, estando o agente causador em estado de embriaguez, bem como analisar propriamente dito o crime de embriaguez ao volante e sua previsão legal, e uma verificação em que medida os magistrados reconhecem o dolo eventual ou a culpa consciente nos crimes de trânsito, através da análise de jurisprudência. Trata-se de uma pesquisa teórico-empírica, com caráter de estudo teórico, alicerçado na doutrina, na legislação e na jurisprudência, cujo processo de investigação demandará o segundo semestre do ano de 2016 e primeiro semestre do ano de 2017, seus resultados serão apresentados na Fundação Educacional Machado de Assis (FEMA). O estudo será dividido em três capítulos histórico do código de trânsito brasileiro com sua evolução ao longo dos tempos e conceitos de crime e suas penas, após, será tratado do crime de embriaguez ao volante com conceitos de embriaguez seus estágio sua tolerância e espécies bem como sua previsão legal, por fim, será tratado do dolo eventual e da culpa consciente com conceitos de diferenciação e uma breve análise jurisprudencial a cerca do tema.

Palavras chave: embriaguez – crime – dolo – culpa – jurisprudência.

ABSTRACT

The present study deals with traffic crimes committed by a drunkard, where he delimits an analysis of traffic crimes committed by a drunk driving agent, and the possible recognition of the courts for eventual deceit or conscious guilt and the extent to which traffic offenses committed by drivers in a state of intoxication characterize potential fraud or conscious guilt. It is a research that brings in its core a doctrinal analysis and the jurisprudence to understand the decisions of the magistrates regarding the application of the possible fraud or conscious guilt, in the traffic crimes being the causative agent in state of drunkenness, due to the fact that it is difficult to apply the sanctions applicable under Brazilian criminal law. In order to do so, a study of the doctrine and the pertinent legislation regarding the traffic crimes committed, being the causative agent in a state of drunkenness, as well as to analyze properly the crime of drunkenness at the wheel and its legal prediction, and a verification in how much the magistrates recognize the possible fraud or conscious guilt in the crimes of transit, through the analysis of jurisprudence. This is a theoretical-empirical research, with a theoretical study, based on doctrine, legislation and jurisprudence, whose investigation process will require the second semester of 2016 and the first semester of 2017, its results will be presented at the Machado de Assis Educational Foundation (FEMA). The study will be divided into three historical chapters of the Brazilian traffic code with its evolution over time and concepts of crime and its penalties, after, will be treated the crime of drunkenness at the wheel with concepts of drunkenness its stage its tolerance and species as well its legal prediction, finally, will be treated of eventual fraud and conscious guilt with concepts of differentiation and a brief jurisprudential analysis on the subject.

Key words: drunkenness - crime - fraud - fault – jurisprudence.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 HISTÓRICO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	11
1.1 DOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	13
1.2 TIPOS DE PENAS PREVISTAS NOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	22
2 DO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	24
2.1 DA EMBRIAGUEZ.....	24
2.2 PREVISÃO LEGAL	28
3 DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NOS CRIMES DE TRANSITO.....	34
3.1 DO DOLO EVENTUAL E DA CULPA CONSCIENTE	34
3.2 ANÁLISE DE JURISPRUDENCIA.....	38
CONCLUSÃO	45
REFERÊNCIAS.....	48

INTRODUÇÃO

O presente estudo trata do crime de homicídio de trânsito, cometido por agente em estado de embriaguez, que traz como delimitação uma análise do delito no trânsito cometido por agente em estado de embriaguez ao volante, e o eventual reconhecimento dos tribunais quanto ao dolo eventual ou culpa consciente e em que medida os crimes de trânsito cometidos por condutores em estado de embriaguez caracterizam dolo eventual ou culpa consciente, pois, tais crimes hora são julgados como dolo eventual, hora como culpa consciente.

É provável que com o crescente número de acidentes de trânsito causados por agentes estando em estado de embriaguez fez o legislador endurecer a lei, passando a punir com maior rigor quem comete tal delito. Ademais, quanto a caracterização de dolo eventual ou culpa consciente, várias são as discussões jurídicas e grande é a lacuna dogmática cabendo o julgador decidir o caso específico.

Trata-se de uma pesquisa que traz em seu bojo uma análise doutrinária e da jurisprudência para compreender as decisões dos magistrados quanto à aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente, no delito de homicídio no trânsito, estando o agente causador em estado de embriaguez, devido ao fato de ser de difícil aplicabilidade as sanções cabíveis sob a ótica do direito penal brasileiro, devido ao fato da aplicabilidade do dolo eventual ou da culpa consciente.

Para tanto será feito um estudo da doutrina e da legislação pertinente no que tange aos crimes de trânsito cometidos, estando o agente causador em estado de embriaguez, bem como analisar propriamente dito o crime de homicídio estando o agente causador em estado de embriaguez, bem como sua previsão legal, e uma verificação em que medida os magistrados reconhecem o dolo eventual ou a culpa consciente através da análise de jurisprudência.

Trata-se de uma pesquisa teórico-empírica, com caráter de estudo teórico, alicerçado na doutrina, na legislação e na jurisprudência, cujo processo de investigação demandará o segundo semestre do ano de 2016 e primeiro semestre

do ano de 2017, seus resultados serão apresentados na Fundação Educacional Machado de Assis (FEMA).

O presente estudo será desenvolvido sob forma de três capítulos quais sejam, histórico do código de trânsito brasileiro subdividido em crimes de trânsito e penas previstas para tais delitos, do crime de embriaguez ao volante desmembrado em embriaguez e sua previsão legal, por fim, do dolo eventual e da culpa consciente nos crimes de trânsito e uma análise jurisprudencial a cerca do tema.

O capítulo 1 trata do histórico do código de trânsito brasileiro, sua evolução no decorrer dos tempos, bem como, o que levou a sua criação tratando do histórico do direito penal brasileiro com os conceitos de crime, bem como, os tipos de penas previstas e seus requisitos.

No capítulo 2 será abordado o crime de embriaguez ao volante, com os conceitos de embriaguez, bem como seus estágios sua tolerância e espécies, por fim, a previsão legal de tal delito com um breve histórico suas alterações legais e uma análise evolutiva do artigo que trata do crime de embriaguez ao volante.

O capítulo 3 trata do dolo eventual e da culpa consciente com conceitos de diferenciação dos dois institutos, ainda serão analisados alguns julgados com o intuito de melhor compreender a aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente no crime de homicídio.

Por fim, será elaborada uma breve conclusão, a partir dos autores usados para elaboração do presente trabalho, com a finalidade de expor os entendimentos alcançados com o presente estudo para situar o leitor, da melhor maneira possível, quanto ao entendimento alcançado.

1 HISTÓRICO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O presente capítulo tratará do histórico do Código Brasileiro de Trânsito, bem como dos crimes de trânsito e das penas previstas, trata-se de uma pesquisa alicerçada na doutrina para melhor esclarecer o assunto.

Trânsito pode ser entendido como o movimento de veículos e de pedestres, ou seja, todo e qualquer movimento ou deslocamento de animais, pessoas ou de veículos de um lugar para o outro. (BRASIL, 1997)

Honorato possui um entendimento mais abrangente e define trânsito como:

Um fenômeno mais amplo do que geralmente é compreendido, em razão de englobar todos os usuários das vias terrestres, mesmo que não se encontrem embarcados em veículos automotores, e mesmo que não se encontrem em deslocamento. Uma pessoa, caminhando ou sentada em um banco na praça, estará sujeita as normas impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro. (HONORATO, 2000, p. 2)

Neste sentido Rizzardo ensina:

Todos que se locomovem, sejam simplesmente caminhando, seja por meio de veículos ou de animais, e mesmo servindo-se das vias para conduzir animais de um local para outro, estão abrangidos no conteúdo da Lei. Não interessa o tipo de via e a forma de utilização. A movimentação constitui o trânsito, independente da qualificação do local destinado ao deslocamento, e até por mais remotos, íngremes e afastados que sejam os pontos onde se dê a utilização. Mas, é preciso advertir da necessidade da convivência entre pessoas físicas que trafegam e veículos, tracionados por animais ou motores. (RIZZARDO, 2007, p. 35-36)

Cabe ressaltar, nas palavras de Meirelles, a distinção entre trânsito e tráfego:

Trânsito é o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação; tráfego é o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, em missão de transporte. Assim, um caminhão vazio, quando se desloca transportando mercadoria, está em tráfego. Daí a distinção entre normas de trânsito e normas de tráfego: aquelas dizem respeito às circulações de circulação; estas cuidam das condições de transporte nas vias de circulação. Como a circulação e transporte são atividades conexas, as regras de trânsito e tráfego geralmente são editadas conjuntamente, embora distintas quanto ao seu objeto e finalidades. (MEIRELLES, 1993, p. 318)

No Brasil a primeira regulamentação de trânsito foi trazida com o Decreto número 8.324 de 1910, tratando especificamente sobre os serviços de transporte por veículos automotores conforme aduz seu artigo 1º "A's empresas ou particulares,

que organizarem o serviço de transporte de passageiros e cargas, por meio de automoveis industriaes; entre dous ou mais Estados da União [...] (sic.) (BRASIL, 1910)

Com o passar dos anos e com a necessidade da criação de um código para regulamentar o trânsito, após várias normas esparsas serem criadas, no ano de 1941 foi publicado o primeiro Código de Trânsito Brasileiro, através do Decreto Lei nº 2.994 contendo 147 (cento e quarenta e sete) artigos.

Cabe destaque sobre o assunto os ensinamentos de Franz e Seberino que aduzem:

[...] o automóvel antes reduzido a elite, tornou-se artigo de consumo da classe média e um progresso e desenvolvimento em nível social, multiplicaram-se as estradas, as avenidas e estacionamentos para acomodar um número cada vez maior de veículos. Em razão ao crescente número de veículos trafegando na via foram introduzidas regras na sociedade para organizar o fluxo, várias pessoas dividindo o mesmo espaço de circulação tornou-se cada vez mais perigoso, as viagens estavam se tornando cada vez mais rápidas e aumentando com isso o número de acidentes e suas consequências. (FRANZ; SEBERINO, 2012, p.14)

No entanto, embora muito pertinente, a aludida lei foi revogada no mesmo ano, para sofrer alterações, por meio do Decreto Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941 que criou o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

A referida Lei passou a regular o trânsito e trouxe em seu escopo as primeiras multas a condutores que infringissem suas normas, conforme estabelece o artigo 117 “A desobediência ou não cumprimento de qualquer dos dispositivos deste Código sujeitará o infrator ou os infratores às penas aqui estabelecidas.” (BRASIL, 1941)

Tal normativa vigeu por mais de vinte anos, sendo revogada em 1966 pela Lei nº 5.10,8 de 21 de setembro de 1966 que vigorou por 31 (trinta e um) anos, até a aprovação do então Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Ao elaborá-la, o legislador deu uma atenção especial às condutas ilícitas mais gravosas decorrentes do trânsito, assim sendo, tipificaram tais condutas com sendo criminosas. Ademais, no capítulo XIX da aludida Lei, dispuseram vários tipos penais.

Com a criação do Código de Trânsito Brasileiro notou-se uma crescente diminuição nos acidentes de trânsito, no entanto, passados alguns anos tais índices tornaram a crescer, de tal sorte os legisladores brasileiros sentiram-se na obrigação

de tentar diminuir tais índices e criaram a Lei 11.705 de 19 de junho de 2008, é o que destaca o estudioso Oliveira:

É de conhecimento notório o lastimável número de mortes nas estradas brasileiras, sendo resultado da soma de diversos fatores, entre eles a imprudência dos nossos motoristas e, na grande maioria das vezes, a imprudência associada ao consumo de bebidas alcoólicas. (OLIVEIRA, 2011, p. 101)

Nota-se que a partir da criação do Código de Trânsito Brasileiro e com o advento da Lei Seca, o legislador preocupou-se em estabelecer quais condutas não condizentes com o trânsito seguro seriam crimes. Mas, o que é crime? Tal definição será tratada no próximo item.

1.1 DOS CRIMES DE TRÂNSITO

O Código de Trânsito Brasileiro prevê onze delitos cometidos na direção de veículos automotores, ainda existem outros delitos que são aplicados subsidiariamente a Lei de Contravenções Penais, como por exemplo, direção perigosa de veículo.

A lei brasileira nos traz um conceito de crime na Lei de Introdução do Código Penal em seu artigo primeiro, vejamos:

Considera-se crime a infração penal a que a lei comina pena de reclusão ou de detenção, quer isoladamente, quer alternativa ou cumulativamente com a pena de multa; contravenção, a infração penal a que a lei comina, isoladamente, pena de prisão simples ou de multa, ou ambas, alternativa ou cumulativamente. (BRASIL, 1940)

Nas palavras de Delmanto, crime é “uma violação ao bem jurídico decorrido de uma ação ou uma omissão.” (DELMANTO, 1998, p.18) Ademais Greco ensina, “crime é o fato típico, antijurídico e culpável.” (GRECO, 2008, p. 143)

Todavia no Código Penal vigente, segundo Mirabete, “[...] não está expresso o conceito de crime, como continha nas legislações passadas, ficando a cargo dos doutrinadores o definirem e conceituarem.” (MIRABETE, 2006, p. 42)

Por conseguinte, crime pode ser definido em três conceitos, quais sejam: formal, material e analítico. Nucci conceitua crime, na extensão formal, como: “A concepção do direito acerca do delito, constituindo a conduta proibida por lei, sob

ameaça de aplicação de pena, numa visão legislativa do fenômeno.” (NUCCI, 2009, p. 167)

No conceito formal tem-se a conjectura de que o crime parte de uma infração a lei penal incriminadora, neste sentido Fragoso destaca crime como, “Uma conduta contrária ao Direito, a que lhe atribui pena.” (FRAGOSO, 1995, p.144) Para Pimentel, “[...] todo ato ou fato que a lei proíbe sobre ameaça de uma pena, conceituando-o como o fato ao qual a ordem jurídica associa a pena como legítima consequência.” (PIMENTEL, 1990, p.96)

Já Capez preceitua da seguinte forma: “em seu aspecto formal o conceito de crime resulta da mera subsunção da conduta do tipo legal e por considerar-se infração penal tudo aquilo que o legislador descreve como tal, pouco importando seu conteúdo”. (CAPEZ, 2003, p. 106)

Corroborando com o exposto, Bitencourt ensina:

O crime formal também descreve um resultado, que, contudo, não precisa verificar-se para ocorrer a consumação. Basta a ação do agente e a vontade de concretizá-lo, configuradoras do dano potencial, isto é eventos periculi (ameaça, a injúria verbal). Afirma-se que o crime formal o legislador antecipa a consumação, satisfazendo-se com a simples ação do agente [...] (BITENCOURT, 2003, p.148/149)

Já, no conceito material de crime, segundo Machado, “O conceito material de crime busca a essência do delito, mediante a fixação de limites legislativos de incriminação de condutas.” (MACHADO, 1987, p.78) Nessa esteira Noronha destaca, “Crime, segundo o conceito material, é a conduta praticada pelo ser humano que lesa ou expõe a perigo o bem protegido pela lei penal.” (NORONHA, 1983, p.410)

Para Nucci crime é: “Concepção da sociedade sobre o que pode e deve ser proibido, mediante a aplicação de sanção penal. É pois, a conduta que ofende um bem juridicamente tutelado, merecedora de pena”. (NUCCI, 2011, p. 172)

Corroborando com o exposto, o conceito analítico de Nucci:

Uma conduta típica, antijurídica e culpável, vale dizer, uma ação ou omissão ajustada a um modelo legal de conduta proibida (tipicidade), contraria ao direito (antijuridicidade) e sujeita a um juízo de reprovação social incidente sobre o fato e seu autor, desde que existam imputabilidade, consciência potencial de ilicitude e exigibilidade e possibilidade de agir conforme o direito. (NUCCI, 2011, p. 173)

Cabe destacar que o conceito analítico de crime tem várias correntes, das quais destaco as teorias bipartida e tripartida. Na primeira segundo Brandão, “A culpabilidade consiste num juízo que reprova o autor de um fato típico e antijurídico, quando é verificada a imputabilidade e a consciência de antijuridicidade.” (BRANDÃO, 2001, p.143) Neste sentido Lopes assevera, “A culpabilidade é o juízo de reprovação que incide sobre o agente da ação, tendo ou podendo este ter consciência da ilicitude de sua conduta, e que ainda assim age de modo contrário ao direito quando lhe era exigível.” (LOPES, 1999, p.139)

No entanto, Teotônio ensina:

Não é correta a afirmação de alguns doutrinadores de que o finalismo apenas se afina com a corrente, bipartida, que considera a culpabilidade como mero pressuposto de aplicação da pena. Welzel considerado o pai do finalismo, seus discípulos, bem assim os autores que introduziram a doutrina no Brasil, João Mestieri, Heleno Fragoso e Assis de Toledo, entre outros nunca disseram que o crime formava-se apenas pelo fato típico e ilícito, considerando a culpabilidade como um dos seus elementos ou requisitos. (TEOTÔNIO, 2002, p.63)

Já para os doutrinadores adeptos da teoria tripartida, nas palavras de Toledo:

Substancialmente, o crime é um fato humano que lesa ou expõe a perigo bem jurídico (jurídico-penal) protegido. Essa definição é, porém, insuficiente para a dogmática penal, que necessita de outra mais analítica, apta a pôr à mostra os aspectos essenciais ou os elementos estruturais do conceito de crime. E dentre as várias definições analíticas que têm sido propostas por importantes penalistas, parece-nos mais aceitável a que considera as três notas fundamentais do fato crime, a saber: ação típica (tipicidade), ilícita ou antijurídica (ilicitude) e culpável (culpabilidade). O crime, nessa concepção que adotamos, é, pois, ação típica, ilícita e culpável. (TOLEDO, 1999, p.80)

Seguindo o mesmo viés Marques afirma:

Para que o fato típico constitua crime não basta que seja antijurídico. O agente que praticou o fato lesivo de um bem jurídico, só terá cometido um crime se procedeu culposamente. A culpabilidade é inquestionavelmente um dos elementos do crime, e precisamente aquele elemento como diz Bettiol, que exprime, mais que qualquer outro a base humana e moral em que o delito tem suas raízes. (MARQUES, 1997, p.201)

Corroborando com o exposto as sábias palavras de Welzel,

A tipicidade, a antijuridicidade e a culpabilidade são os três elementos que convertem uma ação em delito. A tipicidade, a antijuridicidade e a

culpabilidade estão vinculadas logicamente de tal modo que cada elemento posterior do delito pressupõe o anterior.” (WELZEL, 2001, p.69)

Após as breves análises do conceito de crime, cabe destacar o artigo primeiro da lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que em seu parágrafo primeiro traz um breve conceito de trânsito: “Considera-se trânsito 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”. (BRASIL, 1997)

Em seguida cabe destaque no que é considerado crime de trânsito, segundo as palavras de Nucci, “Crime de trânsito é a denominação dada aos delitos cometidos na direção de veículo automotores, desde que sejam de perigo – abstrato ou concreto – bem como de dano, desde que o elemento subjetivo constitua culpa.” (NUCCI, 2010, p. 1.233)

No entanto, não podemos confundir crime com infração penal, o Código de Trânsito Brasileiro dispõem da seguinte forma em seu artigo 161:

Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX. (BRASIL, 1997)

Extrai-se desses dois entendimentos que, crime de trânsito é uma conduta típica de natureza penal da qual existe uma sanção penal, infração de trânsito, por sua vez, não é um ilícito penal e sim um ilícito administrativo, pois, há a infringência de uma norma organizada e regulamentada no trânsito.

No entanto, não se pode confundir crime de trânsito com crime no trânsito, o primeiro refere-se a condutas tipificadas na Lei do Código de Trânsito Brasileiro, já o segundo, refere-se a qualquer conduta delituosa que ocorra no trânsito, ou seja, tem o trânsito como cenário, onde se aplica o ordenamento do Código Penal Brasileiro.

As sábias palavras de Capez nos ensinam a conceituação de crime de trânsito sob a ótica do princípio da confiança, vejamos:

[...] trata-se de requisito para a análise do fato típico, não devendo ser relegado para o exame da culpabilidade. Funda-se na premissa de que todos devem esperar por parte das outras pessoas que estas sejam responsáveis e ajam de acordo com as normas da sociedade, visando a evitar dano a terceiros. Por essa razão, consiste na realização da conduta,

na confiança de que o outro atuará de modo normal, já esperado, baseando-se na justa expectativa de que o comportamento das outras pessoas se dará de acordo com o que normalmente acontece. (CAPEZ, 2010, p. 322)

Por consequência com a criação do Código de Trânsito Brasileiro o legislador não se preocupou somente em majorar penas de alguns crimes já existentes, tampouco incriminar condutas que não existiam. Seu maior objetivo foi conscientizar os motoristas, quanto à prática de condutas danosas conforme ensina Honorato:

[...] o comportamento dos motoristas e pedestres tem demonstrado despreparo e inadequação de posturas frente ao trânsito, tanto nas cidades como nas estradas. Os instrumentos legais institucionais do poder público têm-se mostrado defasados no tempo, na escala e na técnica frente à urgência e complexidade da matéria. (HONORATO, 2009, p. 259)

Da mesma forma, em suas disposições gerais, o artigo 291 prevê:

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:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

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;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (BRASIL, 1997)

Ademais, o CTB na seção II especifica crime de homicídio como:

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

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

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

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros; (BRASIL, 2014)

Em breve explicação ao artigo citado, em especial destaca-se, segundo Duarte, a incorreta e inapropriada qualificação no homicídio culposo:

No homicídio culposo, a lei efetua apenas uma única valoração, mesmo porque não se mostra possível outra valoração que pudesse especializar esse homicídio, por uma razão muito singela: o agente, nesse caso, não quer, tampouco prevê o resultado, não obstante previsível. Ora, se não há a vontade dirigida para o resultado, que nem mesmo é previsto, como valorar o meio utilizado, desdobrando esse tipo de homicídio, criando-se um homicídio qualificado? Como dizer que este meio utilizado é mais ou menos danoso que um outro, se não há uma vontade dirigida ao evento. (DUARTE, 2001, p.[?])

Fica claro na leitura do artigo 302 que o crime deve ser praticado na direção de veículo automotor, e segundo Nucci, o crime de homicídio culposo é: “[...] considerado um crime comum, (pode ser praticado por qualquer pessoa) sendo que deve existir o resultado naturalístico, sendo esse a morte da vítima.” (NUCCI, 2009, p. 1.151)

Desse modo, extrai-se do nomeado artigo, segundo os ensinamentos de Silva que:

Culpa vem do latim culpa que significa erro cometido por inadvertência ou por imprudência, e homicídio do latim *homicidium* que significa morte violenta, mas é geralmente entendido como toda ação que possa causar a morte de um homem. (SILVA, 1999, p. 398)

Ademais, Portocarrero leciona que, “O CTB não prevê modalidade dolosa em relação ao delito de homicídio de sorte que, em se tratando de dolo, direto ou eventual, deveremos nos valer do Código Penal.” (PORTOCARRERO, 2010, p. 247)

Por fim, é de suma importância destacar os ensinamentos de Jesus que orienta:

A pena é agravada nos casos do parágrafo único do art. 302, devendo ser ressaltado que o inciso V foi acrescentado pela Lei nº 11.275/2006. O sentido desse inciso seria o de que não deveria o sujeito ativo responder em concurso material pelo crime do art. 306 do CTB (embriaguez ao volante), porque a circunstância funcionaria como causa de exasperação da pena do crime de homicídio na direção de veículo automotor. Entretanto, com a revogação do inciso V pela Lei nº 11.705/2008, passa a ser sustentável a aplicação, segundo a regra do cúmulo material das penas pela embriaguez ao volante e homicídio culposo na direção de veículo automotor, ainda que os fatos ocorram num mesmo contexto. Contudo, o mesmo não se dá quando o condutor pratica o crime *majus* e não possui permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor (art. 309), que funciona como

circunstância do crime mais grave, ficando o delito *minus* absorvido. (JESUS, 1998, p. 86)

Nota-se em, uma breve análise do artigo supracitado, que com o passar dos anos e conseqüente adequação das leis, o legislador preocupou-se cada vez mais, em proteger o bem da vida, aumentando a pena nos crimes de trânsito com o intuito de inibir delitos, pois, como pode ser visto a pena prevista para o homicídio culposo na direção de veículo automotor é mais severa do que a prevista no Código Penal.

Apenas a título de exemplo de que há outros crimes de trânsito, cabe um especial destaque aos crimes previstos nos artigos 303 (lesão corporal), e 308 (participar de racha), ambos do CTB:

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 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302.

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. (BRASIL, 2014)

Destaca-se do artigo 303, segundo o Código de Trânsito Brasileiro que conceitua veículo automotor como:

Todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico). (BRASIL, 1997.)

Segundo Nucci o crime de lesão corporal deve ser rigorosamente punido, sendo assim, aduz:

Assim como no homicídio culposo cometido na direção de veículo, a lesão corporal culposa é um crime comum, que pode ser praticado por qualquer pessoa, tendo como sujeito ativo o motorista do veículo automotor, e como sujeito passivo o pedestre ou outro condutor. E como refere o parágrafo único desse artigo, as causas de aumento de pena são as mesmas do artigo 302 do CTB, assim devem ser respeitadas as mesmas regras. (NUCCI, 2009, p. 1151)

Extrai-se dos referidos artigos os ensinamentos de Greco,

Com relação ao delito de lesão corporal culposa, não houve a mesma previsão no que diz respeito ao fato de estar o agente que conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada, em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, ou participe, 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, quebrando, portanto, a isonomia no tratamento das infrações penais, já que somente houve previsão das mesmas causas de aumento elencadas no §1º do art. 302, conforme determinado no §1º do art. 303, ambos do Código de Trânsito Brasileiro. (GRECO, 2017)

Tais delitos não tiveram o mesmo tratamento do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, pois, de nada adianta reprimir severamente tais comportamentos já que a pena cominada é a mesma daquela prevista no *caput* do mencionado artigo. (GRECO, 2017)

Por fim, Cavalcante traz solução interessante para os artigos 302 e 308 do CTB, que traz o seguinte:

Considerando que não se pode negar vigência (transformar em “letra morta”) o § 2º do art. 308 do CTB e tendo em vista que a interpretação entre os dispositivos de uma mesma lei deve ser sistêmica, será possível construir a seguinte distinção:

- Se o condutor, durante o “racha”, causou a morte de alguém agindo com culpa INCONSCIENTE: aplica-se o § 2º do art. 302 do CTB;
- Se o condutor, durante o “racha”, causou a morte de alguém agindo com culpa CONSCIENTE: aplica-se o § 2º do art. 308 do CTB. (CAVALCANTE, 2014, p.[?]).

Desta forma, parece razoável a interpretação sugerida por Cavalcante, vez que busca preservar o texto de lei, sem nenhuma construção dogmática em contradição com a norma legal, estando esta corrente mais de acordo com o *modus operandi* do método dogmático.

Após breve análise dos delitos de lesão corporal e participação de racha, temos o crime de omissão de socorro previsto no artigo 304 do CTB com o seguinte apontamento:

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 da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves. (BRASIL, 1997)

Desse tipo penal extrai-se o entendimento do estudioso Nucci:

Esse tipo penal incrimina aquele que, na ocasião de acidente, não presta socorro imediato à vítima, ou deixa de solicitar a autoridade pública competente para fazê-lo. Nesse caso, a obrigação é do condutor de veículo no evento, independente de ter dado causa ao sinistro, pois, caso tenha motivado o acidente será responsabilizado na forma dos crimes previstos nos arts. 302 e 303 do CTB. (NUCCI, 2009, p. 1248.)

É de suma importância destacar, segundo as palavras de Nucci, que: “[...] em caso de morte instantânea, omissão suprimida por terceiros melhor aparelhados para o socorro, ou vítima com ferimentos leves que se negam ao auxílio, o delito não se configura, não sendo passível de repreensão criminal.” (NUCCI, 2009 p. 1249)

Por fim se faz necessária a análise do artigo 305 do CTB que traz o seguinte ensinamento: “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 seis meses a um ano, ou multa.” (BRASIL, 1997.)

Tal delito trata de penalizar aquele que foge do local do acidente para evitar de ser responsabilizado pelo ato, segundo Nucci, “Seu elemento subjetivo consiste no dolo em fugir à responsabilidade civil ou criminal, não se punindo a forma tentada, sendo seu objeto material o local do acidente, e jurídico a administração da justiça.” (NUCCI, 2009, p. 1250)

Em uma breve análise, cabe destacar e, é de suma importância, que ao elaborar o Código de Trânsito Brasileiro o legislador visou a conscientização dos condutores e não somente a criação de novos tipos penais, como destaca Greco:

O tráfego de automóveis tem crescido assustadoramente. Delitos praticados na direção de veículos automotores passaram a ser frequentes. A irresponsabilidade de muitos condutores fez com que, ao longo dos últimos 20 anos, inúmeras vidas fossem ceifadas.

Com o aumento do número de infrações penais no trânsito, principalmente praticadas por motoristas que conduziam seus veículos alcoolizados, ou

imprimindo uma velocidade excessiva, novas discussões jurídicas foram surgindo. (GRECO, 2017)

1.2 TIPOS DE PENAS PREVISTAS NOS CRIMES DE TRÂNSITO

O Código de Trânsito Brasileiro classifica as infrações, contidas em seu escopo, como: administrativas, civis e penais, no entanto, Rizzardo destaca que: “Infração corresponde a todo desrespeito ou vulneração de leis, sendo ampla a abrangência, pois atinge qualquer dispositivo da ordem jurídica vigente em um país.” (RIZZARDO, 2007, p. 368)

Desta forma, as administrativas, apesar de não contradizerem o exposto em lei penal, possuem punições menos gravosas ao infrator, nesta esteira Rizzardo ensina: “Este tipo de infração não se trata, aqui, de crimes ou delitos, estes podendo ser considerados também no gênero infração, mas de maior gravidade e repercussão social.” (RIZZARDO, 2007, p. 368)

Cabe destacar que ambas as infrações possuem características comuns, tais como, tipicidade, antijuricidade e o resultado, por exemplo. Neste sentido, leciona Rizzardo:

De acordo com as lições tradicionais, há no crime o fato típico (a ação ou o ato comissivo e omissivo), a antijuridicidade (ato contrário ao direito), a culpabilidade (elemento subjetivo, isto é, dolo ou culpa) e a punibilidade (a previsão de uma pena legal). Já na infração, considerada em termos como um crime atenuado, aqueles elementos também constam presentes, sem que a previsão de punibilidade envolva penas restritivas da liberdade, sendo ademais, irrelevante a perquirição do elemento subjetivo. (RIZZARDO, 2007, p. 368)

Como visto anteriormente não existe um conceito preciso de crime em nosso sistema de leis, para pontuar o estudo, o nosso sistema de leis aceita tanto as expressões crime ou delito, nosso legislador editou a lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997 e estabeleceu em seu capítulo XIX, os crimes de trânsito cometidos quando na direção de veículos automotores.

Desta forma podemos definir crime de trânsito, nas palavras de Honorato como:

É aquele em que esse veículo constitui a causa de danos, insegurança e perigo a incolumidade pessoal sem que esteja sendo afastado de sua função normal de meio de transporte. Há assim, o delito do automóvel, o

delito por meio do automóvel e o delito contra o automóvel. (HONORATO, 2000, p. 349)

Cabe salientar que o legislador preocupou-se em destacar o que considera como trânsito em seu artigo 1.º parágrafo 1.º como:

Considera-se trânsito 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. (BRASIL, 1997)

Sendo assim, podemos entender que o crime de trânsito é aquele causado na direção de veículo automotor que oferece perigo para a sociedade, causando acidentes e danos ao patrimônio público ou privado que é punido com prisão, prestação de serviços à comunidade, multa ou suspensão do direito de dirigir, já a infração, considerada mais leve, é punida com multa.

2 DO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Nos crimes de trânsito, assim como em outro crime que atentem contra a vida, a tutela jurisdicional em questão é a da proteção, isso se encontra expresso no Código de Trânsito Brasileiro em seus artigos 1 e 28,

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

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Art 28 O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito. (BRASIL, 1997)

Por isso, aos condutores de veículos automotores é exigido toda a atenção a todos os cuidados de segurança no trânsito como explica Santos:

Os atores sociais do trânsito devem ter presente, sempre, que a convivência entre eles no cenário das vias terrestres não será possível se não respeitarem às normas de circulação e de conduta bem como as demais definidas no CTB, que devem estar sempre acima dos instintos pessoais, porque do contrário tornar-se-ia insuportável o convívio [...] (SANTOS, 2003, p. 91)

Na história da humanidade sempre houve relatos do uso de substâncias psicoativas, o álcool, por exemplo, é consumido desde a história antiga. Amplamente usado pelos povos babilônicos e mediterrâneos, no Egito antigo, segundo Garattoni, “Cada um dos trabalhadores que construíram as pirâmides de Gizé, no Egito, ganhava cinco litros de cerveja por dia. [...] um alimento fundamental para que os operários pudessem aguentar a jornada.” (GARATTONI, 2008,)

O presente capítulo irá tratar do crime de embriaguez ao volante, bem como sua evolução ao longo dos tempos e conceitos, estágios, espécies e tolerância bem como uma análise do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro e sua evolução ao longo do tempo e das legislações já existentes.

2.1 DA EMBRIAGUEZ

A palavra embriaguez é advinda do latim *inebriare*, Mirabete define como: “Intoxicação aguda e transitória causada pelo álcool ou substâncias de efeitos

análogos que privam o sujeito da capacidade normal de entendimento.” (MIRABETE, 2014, p. 86)

Seguindo o viés, Capez define como:

É causa capaz de levar à exclusão da capacidade de entendimento e vontade do agente, em virtude de uma intoxicação aguda e transitória causada por álcool ou qualquer substância de efeitos psicotrópicos, sejam eles entorpecentes (morfina, ópio etc.), estimulantes (cocaina) ou alucinógenos (ácido lisérgico). (CAPEZ, 2009, p.336)

Seguindo a mesma linha de pensamento Rizzardo aduz que:

A embriaguez corresponde a um estado temporário de intoxicação da pessoa, provocada pelo álcool ou substância análoga ou de semelhantes efeitos, que a priva do poder de autoridade de autocontrole e reduz ou anula a capacidade de entendimento. (RIZZARDO, 2003, p.640)

Cabe destacar que existem definições distintas para o termo, a Medicina Legal, nas palavras de Zem, Assunção e Hilgemberg que definem embriaguez como, “O conjunto das perturbações psíquicas e somáticas, de caráter transitório, resultantes da intoxicação aguda pela ingestão de bebida alcoólica ou pelo uso de outro inebriante” (ZEM, ASSUNCAO e HILGEMBERG, 2017)

Desta forma, é notório e sabido que uma pessoa em estado de embriaguez tem sua capacidade psicomotora afetada com a perda de reflexos e capacidade de locomoção, colocando sua vida e principalmente a vida de terceiros em risco. De tal sorte, o legislador brasileiro decidiu coibir a conduta daquele que se submete em dirigir após ingerir bebida alcoólica.

Cabe destacar, e é de suma importância, que cada pessoa possui uma distinta tolerância ao álcool, neste sentido França ensina:

A tolerância depende de vários fatores: a) considerando que aproximadamente dois terços do corpo são constituídos de líquidos, quanto maior o peso, mais diluído ficará o álcool. Daí ser a concentração mais elevada nos indivíduos de menor peso; b) o sistema digestivo absorve o álcool, que passa para o sangue num fenômeno bastante rápido. A absorção varia de acordo com a concentração alcoólica da bebida, o ritmo da ingestão, a vacuidade ou plenitude do estômago e os fenômenos de boa ou má absorção intestinal; c) o hábito de beber deverá ser levado em conta, pois o abstêmio, o bebedor moderado e o grande bebedor toleram o álcool em graus diferentes; d) os estados emotivos, a estafa, o sono, a temperatura, o fumo, as doenças e os estados de convalescença são causas que alteram a sensibilidade às bebidas alcoólicas. (FRANÇA, 1998, p. 274)

Por fim, segundo estudos da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego),

Responsável por grande parte dos acidentes de trânsito no Brasil, o álcool é considerado como a grande causa das ocorrências de trânsito, diminuindo os reflexos do condutor, aumentando o tempo de reação ou o tempo psicológico. Assim, prejudica a visão do condutor, distorcendo suas avaliações de distância e de espaço. Caso associado à ingestão de anfetaminas ou de certos remédios controlados pode esultar num efeito altamente danoso para a consciência do condutor, assim como para o seu bom desempenho na direção. Além disso, a embriaguez, ainda que incipiente, provoca os seguintes efeitos: a privação do governo de seus músculos; a alteração das imagens produzidas pelos sentidos, produzindo, por exemplo, a diplopia ou a visão dupla; e a privação do governo prudente de si mesmo, que se torna ousado e impulsivo e passa a enfrentar o perigo, exatamente para provar aos outros que está seguro e firme. (ABRAMET, 2017)

Por conseguinte, é de suma importância destacar com breves conceitos os estágios e ou fases da embriaguez, quais sejam: da excitação, onde o indivíduo se mostra falante, desinibido, alegre e agitado.

Segunda fase a da confusão, o indivíduo anda cambaleante com coordenação motora comprometida e perturbações sensoriais.

Por fim a terceira e última fase a do sono, o indivíduo não consegue mais se manter em pé precisando de ajuda para sua locomoção, perdendo por completo sua coordenação motora, podendo inclusive ficar inconsciente ou cair em sono profundo, inclusive podendo ficar em coma alcoólico.

A respeito das três fases França ensina:

Na fase de excitação o indivíduo se mostra loquaz, vivo, olhar animado, humorado e gracejador; diz leviandades, revela segredos íntimos e é extremamente instável; é a fase da euforia. Na fase de confusão surgem as perturbações nervosas e psíquicas, anda cambaleando e apresenta perturbações sensoriais, irritabilidade e tendências às agressões. Já na fase do sono ou comatosa, o paciente não se mantém em pé, caminha se apoiando nos outros ou nas paredes e termina caindo sem poder erguer-se, mergulhando em sono profundo; sua consciência fica enfraquecida, não reagindo aos estímulos normais; as pupilas dilatam-se e não reagem à luz, os esfíncteres relaxam-se e a sudorese é abundante. (FRANÇA, 1998, p.274)

Dando seguimento aos estudos vejamos as espécies de embriaguez que são: culposa, voluntária, acidental, preordenada, habitual e patológica. Cabe destaque que a embriaguez voluntária ou culposa não exclui a culpabilidade do agente

conforme define o artigo 28 inciso II do Código Penal, isto por que, decorre da vontade, da imprudência, da negligência do individuo em beber de forma exagerada.

A embriaguez culposa, segundo Silva, “Ocorre quando o agente ingere bebida alcoólica imoderadamente de forma imprudente até alcoolizar-se, mesmo não sendo esta sua finalidade.” (SILVA, 2004, p. 60)

A embriaguez voluntária, segundo Silva, “É aquela decorrente da própria vontade do agente, ou seja, o sujeito ingere bebida alcoólica ou substância análoga, com intenção exclusivamente de embriagar-se.” (SILVA, 2004, p. 59)

A embriaguez acidental subdivide-se em: caso fortuito que, segundo Silva, “Advém de forma acidental, o sujeito se embriaga por acidente ou em face do desconhecimento do efeito alcoólico, ou seja, o agente não tem culpa.” (SILVA, 2004, p. 59) E por força maior, nas palavras de Silva, “É provocada por terceiro e independe da vontade do agente. Há força maior quando o agente é forçado a beber substância alcoólica ou de efeito inebriante.” (SILVA, 2004, p. 60)

A embriaguez preordenada que, segundo Fragoso ocorre: “Quando o agente se embriaga deliberadamente para praticar o crime”. (FRAGOSO, 1982, p. 425)

Corroborando com o exposto Silva que ensina: “É aquela em que o agente se embriaga de forma proposital para praticar o crime.” (SILVA, 2004, p. 60)

Tal modalidade de embriaguez é tratada como uma espécie de facilitador para a prática do delito, em assim sendo não afasta a culpabilidade, pois, segundo Maggio, “Para efeito de análise da culpabilidade, considera-se a situação do agente no momento em que se colocou em estado de inconsciência, e não a do momento em que praticou o crime.” (MAGGIO, 2002, p. 198)

Ademais, segundo Zaffaroni e Pierangeli a pena é agravada, “Pelo fato de que há um maior grau de culpabilidade atribuível à conduta daquele que faz da embriaguez motivação para a prática de conduta criminosas.” (ZAFFARONI E PIERANGELI, 2002, p. 832-834)

A embriaguez habitual, segundo Silva, “É aquela em que o agente vive frequentemente em estado de ebriedade, por vício.” (SILVA, 2004, p. 59)

Por fim, a embriaguez patológica que, segundo Silva, “É uma doença congênita, resultando em psicose alcoólica, manifesta-se em pessoas predispostas, nesse caso, o sujeito é excessivamente suscetível ao efeito do álcool.” (SILVA, 2004, p. 62)

Tal embriaguez, juridicamente, é tratada como doença, nos moldes do artigo 26 da Lei n. 2.848 de 1940 (Código Penal) que ensina:

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)

Superado o entendimento de o que é embriaguez e suas espécies, cabe destacar que de acordo com o Código Penal Brasileiro só é passível de sanção, pelo cometimento de crime, se houver dolo ou culpa na conduta de quem causou o delito. Em não havendo qualquer desses elementos subjetivos o fato é considerado atípico afastando-se a punição ao causador da infração.

Todavia, cabe salientar, que a embriaguez não acidental jamais exclui a imputabilidade de quem causou o delito, neste sentido aduz Capez:

Isso porque, no momento em que ele ingeria a substância, era livre para decidir se devia ou não o fazer. A conduta, mesmo quando praticada em estado de embriaguez completa, originou-se do ato de livre arbítrio do sujeito, que optou por ingerir a substância quando tinha a possibilidade de não o fazer. (CAPEZ, 2009, p.339)

Desta forma, deverá ser aplicada ao sujeito, que cometeu o delito sob tal condição as sanções cabíveis no que dispuser a Lei, pois antes da ingestão de bebida alcoólica, o agente causador tinha conhecimento do possível resultado.

2.2 PREVISAO LEGAL

Até a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, a lei que tratava sobre embriaguez era o Decreto Lei n. 3.688, (Lei de Contravenções Penais), que previa em seu artigo 34, com a seguinte redação:

Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:

Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de trezentos mil réis a dois contos de réis. (BRASIL, 1941)

O já revogado Código Nacional de Trânsito (CNT) previa apenas uma penalidade administrativa, para quem conduzisse veículo automotor em estado de embriaguez, combinado com multa gravíssima, apreensão do veículo e da carteira de habilitação, conforme artigo 89 da aludida lei:

É proibido a todo o condutor de veículo:

[...]

III - Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

[...]. (BRASIL, 1966)

No entanto, havia um limite de concentração de álcool por litro de sangue conforme artigo 2 da Resolução n. 727 do CONTRAM, também já revogada:

Fica estabelecido que a concentração de oito decigramas de álcool por litro de sangue, ou de 0,4 mg por litro de ar expelido dos pulmões, comprovam que o condutor de veículo se acha sob a influência do estado de embriaguez alcoólica[...]. (BRASIL, 1989)

O Código Brasileiro de Trânsito, foi promulgado no dia 23 de setembro do ano de 1997 sob Lei n. 9.503, entrando em vigor em 22 de janeiro de 1998, tal lei surgiu da tentativa de satisfazer os anseios da sociedade da época como explicam os estudiosos Genofre, Lavorenti e Silva:

A situação do trânsito brasileiro é caótica, e com uma frota que se agiganta a cada ano (...), aliada ao número assustador de pessoas mortas e feridas em acidentes de trânsito, tornou-se mister a codificação de tipos penais que criminalizem condutas relacionadas ao mau uso do automóvel. (GENOFRE, LAVORENTI e SILVA, 2005, p. 9)

A referida legislação aperfeiçoou o sistema jurídico penal brasileiro, criou normas penais que criminalizaram e majoraram determinadas condutas antes vistas tão somente como contravenções, sendo a de maior relevância a de embriaguez ao volante a qual foi tipificada como crime, neste sentido Honorato explica:

Igualmente importantes foram os avanços na esfera do Direito Criminal, em que a Embriaguez ao Volante foi inicialmente concebida como contravenção penal (descrita nos art. 34 e 62 do Decreto-Lei n. 3.688/41); passando pela criminalização junto ao Código de Trânsito Brasileiro (que previu o Crime de Embriaguez ao Volante junto ao artigo 306), até chegar-se à redação conferida pela Lei n. 11.705/2008, em que foram revelados dois Crimes de Embriaguez ao Volante (por excesso de alcoolemia e por dirigir sob influência de substância psicoativa), e a atual redação trazida pela Lei n.

12.760/2012 (que identifica os distintos meios de prova que poderão ser realizados). (HONORATO, 2013, p. 02/03)

Porém cabe destacar, nas palavras de Nogueira:

Se engana quem pensa que o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97, foi o primeiro a regularizar, especificamente, o trânsito no Brasil, pois houve várias outras Leis, que apesar de não serem específicas com relação ao trânsito, já regularizavam parte do trânsito, pois, na época, início do século XIX, estudiosos já relatavam sobre a necessidade de regulamentação de circulação de automóveis, principalmente sobre as consequências civis e penais. (NOGUEIRA, 2010, p.124)

Devido à importância da referida Lei, Santos a elogia nas seguintes palavras, “Valioso instrumento de proteção à vida e à integridade psicofísica do ser humano no primeiro ano de sua vigência (1998), a redução de acidentes em relação ao ano anterior foi de 35%, e de mortes chegou a 31%.” (SANTOS, 2003, p. 35).

Por conseguinte, segundo estudos, sabe-se que a lei seca surgiu nos Estados Unidos da América, que passou a vigorar no ano de 1920 com o objetivo de reduzir a pobreza e a violência. Tal lei proibia a fabricação, o transporte, o comércio, a importação e a exportação de bebidas fabricadas com o acréscimo de álcool em sua formulação.

Seguindo essa linha de pensamento Couto explica:

Em 1919 os Estados Unidos aprovou a 18ª emenda constitucional, que passou a vigorar a partir do ano seguinte. Com a vigência da citada emenda estabeleceu-se a proibição, a fabricação, o comércio, o transporte, a exportação e a importação de bebidas alcoólicas. (COUTO, 2008)

Contudo, tal proibição acarretou uma hecatombe social, pois ao invés de acabar com o consumo de álcool, contribuiu com o aumento da corrupção e desmoralização das autoridades, contribui para o crescimento das máfias que passaram a dominar o contrabando de bebidas alcoólicas.

.No Brasil, tendo a sua primeira versão redigida, a lei n. 11.705/2008 (Lei Seca) previa que o motorista, na condução de veículo automotor, com uma percentagem igual ao superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue sofreria as sanções previstas na legislação, tais como, multa, suspensão do direito de dirigir ou até mesmo a detenção, tal previsão encontrava-se na referida lei no artigo 165 com a seguinte redação:

Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:
 Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;
 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. (BRASIL, 2008)

Todavia, no estado brasileiro, com a criação da Lei Seca, buscou apenas inserir vedações, como por exemplo, a proibição da comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais ou em terrenos adjacentes com acesso direto à rodovia. Também se buscou inserir modalidades de delitos penais

Ademais o artigo 269, do CTB, ainda em vigor, estabelece competência para apurar, e realizar teste de alcoolemia em condutores, sob suspeita de embriaguez, nos seguintes termos:

A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:
 [...]
 IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.
 [...]. (BRASIL, 1997)

Porém, a Resolução n. 206 do CONTAN, em seus parágrafos 6 e artigo 7, estabeleceu requisitos a serem seguidos, com a seguinte redação:

O medidor de alcoolemia- etilômetro- deve observar os seguintes requisitos:
 I – ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, atendendo a legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;
 II – ser aprovado na verificação metrológica inicial realizada pelo INMETRO ou órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade - RBMLQ;
 III - ser aprovado na verificação periódica anual realizada pelo INMETRO ou RBMLQ;
 IV - ser aprovado em inspeção em serviço ou eventual, conforme determina a legislação metrológica vigente.
 Art. 7º. As condições de utilização do medidor de alcoolemia – etilômetro devem obedecer a esta resolução e à legislação metrológica em vigor. (BRASIL, 2006)

No entanto, a mudança de maior impacto e mais significativa que a Lei 11.705/2008, foi a criminalização da embriaguez ao dirigir, é o que ensina o artigo 306 do CTB:

Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. 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.

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (BRASIL, 2008)

Seguindo a mesma linha de pensamento Laranjeira aduz: “a redução da taxa de alcoolemia permitida e a caracterização do dirigir embriagado, oferecendo risco como crime apontaram na direção de um endurecimento da Lei [...]” (LARANJEIRA, 2011, p. 37)

Toda via, tal redação tornou-se um tanto quanto desastrosa já que a prova produzida tornou-se mais densa, vez que, com tal exigência os condutores autuados em flagrante delito seriam poucos, nesse sentido Belo leciona que:

[...], em 2008, através da Lei nº 11.705, inovou-se desastrosa e irresponsavelmente a legislação penal inserindo no tipo a exigência de se comprovar a concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas. Não se sabe ao certo o porque desse número já que as pessoas são diferentes em relação à sua resistência etílica e também ao peso relativo da massa corporal, mas, enfim...o Legislador encontrou esse número cabalístico. (BELO, 2015,)

Ainda, seguindo esse viés, com o clamor da sociedade já cansada de presenciar a impunidade dos que conduziam veículo automotor sob o efeito de álcool, e o alarmante crescimento de mortes, fizeram-se necessárias alterações na legislação como relembra Marcão:

Impulsionado pelas elevadas cifras de mortos e lesionados em acidentes de trânsito envolvendo embriaguez ao volante, a pretexto de endurecer a resposta penal para tais situações típicas, em junho de 2008 o legislador brindou população brasileira com a Lei nº. 11.705, que entre outras alterações impostas ao Código de Trânsito modificou seu artigo 306[...] (MARCÃO, 2011, p. 5-6)

Aderindo a mesma linha de pensamento Oliveira ensina:

É de conhecimento notório o lastimável número de mortes nas estradas brasileiras, sendo resultado da soma de diversos fatores, entre eles a imprudência dos nossos motoristas e, na grande maioria das vezes, a

imprudência associada ao consumo de bebidas alcoólicas. (OLIVEIRA, 2011, p. 101)

Nota-se que com a crescente do número de acidentes causados por agentes estando em estado de embriaguez, o legislador viu-se forçado a tornar a lei mais severa para tentar reverter o quadro. Foi então que surgiu a Nova Lei Seca após o Superior Tribunal de Justiça (STJ) proferir decisão ao perceber não estava alcançando o objetivo desejado, (MARCHIORI, 2013), o legislador através da Lei nº 12.760/12 promoveu nova alteração dando a seguinte redação ao artigo 306 do CTB:

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. (BRASIL, 2012)

Uma breve análise do artigo citado remete ao entendimento de o que é considerado capacidade psicomotora, vejamos:

A área Psicomotora compreende: a Coordenação Motora (utilização eficiente das partes do corpo), a Tonicidade (adequação de tensão para cada gesto ou atitude), a Organização Espacial e Percepção Visual (acuidade, atenção, percepção de imagens, figura fundo e coordenação viso-motora), a Organização Temporal e Percepção Auditiva (atenção, discriminação, memória de sons e coordenação auditiva-motora), a Atenção (capacidade de apreender o estímulo), Concentração (capacidade de se ater a apenas um estímulo por um período de tempo), Memória (capacidade de reter os estímulos e suas características), Desenvolvimento do Esquema Corporal (referência de si mesma) e a Linguagem (BH Online, 2016).

Sendo assim, capacidade psicomotora é a capacidade de o indivíduo responder física e psicologicamente a comandos e ordens, sua alteração, seja pela ingestão de álcool ou outra substância psicoativa, que cause dependência, onde o indivíduo venha a dirigir veículo automotor é considerado crime.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece como um dos principais princípios a segurança viária, sendo ela uma das garantias previstas nos artigos 5 e 6 da Constituição Federal do Brasil que elege a segurança como direito individual e social, desta forma, tal princípio tem a função de nortear o direito de dirigir veículos automotores com o máximo de segurança possível.

3 DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NOS CRIMES DE TRANSITO

O presente capítulo tratará da aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente nos crimes cometidos no trânsito estando o agente causador do delito em estado de embriaguez, bem como, será realizada uma análise jurisprudencial a cerca do tema para melhor compreender os fundamentos das decisões dos magistrados.

3.1 DO DOLO EVENTUAL E DA CULPA CONSCIENTE

Inicialmente cabe conceituar o crime culposo. Nesse sentido, temos o seguinte entendimento, segundo Mirabete, “O crime culposo é a conduta voluntária (ação ou omissão) que produz um resultado antijurídico, não querido, mas previsível, e excepcionalmente previsto, que podia, com a devida atenção, ser evitado.” (MIRABETE, 2006, p. 136)

Seguindo o mesmo viés Capez aduz da seguinte maneira:

A culpa é assim chamada porque sua verificação necessita de um prévio juízo de valor, sem o qual não se sabe se ela esta ou não presente. Com efeito, os tipos que definem os crimes culposos são, em geral, abertos, portanto, neles não se descreve em que consiste o comportamento culposo. O tipo limita-se a dizer ‘se o crime é culposo a pena será de [...], não descrevendo como seria a conduta culposa. (CAPEZ, 2009, p. 193).

Já, o dolo tem a seguinte definição, segundo Bonfim e Capez, “[...] a vontade e a consciência de realizar os elementos constantes do tipo legal. Mas amplamente, é a vontade manifestada pela pessoa humana de realizar conduta.” (BONFIM e CAPEZ, 2004, p. 391)

Na mesma esteira Mirabete afirma, “O dolo é a vontade dirigida à realização do tipo penal”. (MIRABETE, 2006, p. 139)

Colabora com o estudo o entendimento de Capez que versa:

Dolo é à vontade e a consciência de realizar os elementos constantes do tipo legal, mais amplamente, é a vontade manifestada pela pessoa humana de realizar a conduta. Sendo a consciência o conhecimento do fato que constitui a ação típica, e a vontade é o elemento volitivo de realizar esse fato. (CAPEZ, 2003, p. 185)

O dolo eventual foi conceituado pelo legislador na segunda parte do artigo 18 inciso I, do Código Penal, que trata da seguinte forma, “Diz-se o crime: doloso, quando o agente [...] assumiu o risco de produzi-lo.” (BRASIL, 1940)

Pierangeli caracteriza da seguinte forma:

Podemos admitir a existência do dolo eventual, quando o resultado típico esta abrangido pela vontade realizadora. Essa vontade deverá se apresentar através de uma conduta em que se demonstre de maneira irretocável um total desprezo pelo bem jurídico alheio e que se possa aclarar, através das expressões que me importa, azar dele, e outras equivalente. Por conseguinte, se é bem verdade que, em alguns pontos, o dolo eventual transparece com ampla nitidez, nos casos de lesão de direitos pessoais (lesão e morte), muito especialmente, as que são produzidas em meio ao trânsito, a sua adoção quase sempre leva à estupefação. (PIERANGELI, 2007, p. 57)

Portanto, extrai-se que dolo é quando há consciência e vontade na realização da conduta quanto ao seu efeito, já na culpa se faz necessário a verificação de um juízo de valor. Em síntese, o agente causador do delito não espera causar o resultado tipificado em lei.

Seguindo a mesma linha de pensamento Bitencourt aduz:

Haverá dolo eventual quando o agente não quiser diretamente a realização do tipo, mas aceitá-la 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. Como afirma Hungria, assumir o risco é alguma coisa mais que ter consciência de correr o risco: é consentir previamente no resultado, caso este venha efetivamente a ocorrer. (BITENCOURT, 2010, p. 321)

Quanto a culpa consciente Greco ensina,

No que tange à culpa consciente o agente prevê o resultado, mas acredita que ele não venha a ocorrer, ou seja, o resultado aqui é previsto, mas não é querido pelo agente. O agente tem em mente que poderá evitar o resultado delituoso. Enquanto que no dolo eventual, o agente não quer determinado resultado, mas assume o risco de produzi-lo. No caso do resultado vir a acontecer, o agente não irá se importar. (GRECO, 2010, p. 199)

A distinção entre dolo eventual e culpa consciente na teoria é plausível, levando-se em conta que muitas vezes se faz confusão, Bitencourt esclarece da seguinte forma:

Os limites fronteiriços entre dolo eventual e culpa consciente constituem um dos problemas mais tormentosos da Teoria do Delito. Há entre ambos um traço comum: a previsão do resultado proibido. Mas, enquanto no dolo eventual o agente anui ao advento desse resultado, assumindo o risco de produzi-lo em vez de renunciar à ação, na culpa consciente, ao contrário, repele a hipótese de superveniência do resultado, na esperança convicta de que este não ocorrerá. (BITENCOURT, 2003, p. 232)

Em outras linhas Greco ensina:

Dolo é a vontade e consciência dirigidas a realizar a conduta prevista no tipo penal incriminador. Assim, podemos perceber que o dolo é formado por um elemento intelectual e um elemento volitivo.

A consciência, ou seja, o momento intelectual do dolo, basicamente, diz respeito à situação fática em que se encontra o agente. O agente deve ter consciência, isto é, deve saber exatamente aquilo que faz, para que se lhe possa atribuir o resultado lesivo a título de dolo.

[...]

E a vontade é outro elemento sem o qual se desestrutura o crime doloso, assim o agente que é coagido à atuar não atua com vontade de praticar o crime e, logo, não o faz dolosamente. (GRECO, 2011, p.183 - 184)

Em complemento, Prado alerta para o seguinte:

[...] há um traço em comum entre a culpa consciente e o dolo eventual, qual seja: a previsão do resultado delituoso. Para o referido autor, no dolo eventual o agente consente para a ocorrência do resultado arriscando em produzi-lo, ao invés de renunciar a ação que implicará no fato delituoso. Em relação à culpa consciente, aquele que comete o ato ilícito afasta a ideia de que o delito venha ocorrer, ou seja, o agente prevê o resultado como sendo um resultado possível, embora não consinta ou aceite o tal resultado. (PRADO, 2010, p. 348)

Em suma, no dolo eventual o agente aceita o possível resultado assumindo o risco de produzi-lo, já na culpa consciente, o agente reitera a possibilidade do incidente do resultado, esperando convictamente que não ocorra. (BITENCOURT, 2003).

Já Capez aduz delineando-os de forma bastante semelhante:

A culpa consciente difere do dolo eventual, porque neste o agente prevê o resultado, mas não se importa que ele ocorra (“se e continuar dirigindo 23 assim, posso vir a matar alguém, mas não importa; se acontecer, tudo bem, eu vou prosseguir”). Na culpa consciente, embora prevendo o que possa vir acontecer, o agente repudia essa possibilidade (“se eu continuar dirigindo assim, posso vir a matar alguém, mas estou certo de que isso, embora possível, não ocorrerá”). O traço distintivo entre ambos, portanto, é que no dolo eventual o agente diz: “não importa”, enquanto na culpa consciente supõe: “é possível, mas não vai acontecer de forma alguma.” (CAPEZ, 2003, p. 187)

Sendo assim, no dolo eventual o agente causador prevê o resultado tipificado em lei não se importando que ele ocorra, já na culpa consciente até prevê o resultado, no entanto não espera atingir, ou seja, no dolo eventual não importa o resultado e na culpa consciente age como se não irá acontecer.

Prado afirma que para diferenciar dolo eventual de culpa consciente deve se observado o seguinte:

A atitude emocional do agente, sendo assim, toda vez que o agente, no momento da realização da ação, visualizar a possibilidade concreta de realização do tipo, haverá dolo, mas se ele acredita que o tipo não será realizado, teremos caracterizada a culpa consciente. (PRADO, 2010, p. 349)

Distinguindo de forma bem sucinta dolo eventual de culpa consciente Queiroz ensina:

Diferentemente da culpa consciente (ou culpa com previsão), no do eventual, o agente, ainda que só eventualmente, quer o resultado, isto é, aceita a sua produção; na culpa consciente, porém, há mera previsão, sem que, com isso, se aceite o resultado. No dolo eventual, pois, o autor atua segundo a fórmula: “seja como for, dê no que der, em qualquer caso não deixo de agir” (Frank). Na culpa consciente, no entanto, há um erro de cálculo, enquanto no dolo eventual há uma dúvida. Existe, por conseguinte, entre dolo eventual e culpa consciente, como observa Hungria, um traço comum: a previsão do resultado antijurídico, mas, enquanto no dolo eventual o agente presta anuência ao advento desse resultado, preferindo arriscar-se a produzi-lo, em vez de renunciar à ação, na culpa consciente, ao contrário, o agente repele, embora inconsideravelmente, a hipótese de superveniência do resultado e empreende a ação na esperança ou persuasão de que este não ocorrerá, pois assumir o risco é alguma coisa mais que ter consciência de correr o risco: é consentir previamente no resultado, caso venha este, realmente ocorrer. (QUEIROZ, 2001, p. 148)

Já, para Nucci a distinção entre os institutos dá-se da seguinte forma:

Recai bastante em cima da análise do caso concreto. Acontece que tal análise é feita pelos aplicadores da lei penal, e não pelo que está na mente do agente, uma vez que é quase impossível saber o que se passava, no momento da conduta, pela cabeça do agente, sendo, então, a realidade dos processos penais. (NUCCI, 2010, p. 244)

Por fim, Nucci propõem o seguinte:

Deve haver uma lei para o caso, pois eliminar simplesmente a culpa consciente prejudicará o réu. Enquanto não vier uma lei tratando do assunto, teremos a continuação do drama para saber se uma conduta de risco é tida como dolo eventual, ou se é tida como culpa consciente. (NUCCI, 2010, p. 246)

Percebesse com os apontamentos que os doutrinadores divergem quanto a aplicação de dolo eventual ou culpa consciente, busca-se tal entendimento conforme cada caso é julgado e interpretado pelos Magistrados, porém, não se tem uma unificação e não é possível afirmar tal posicionamento, cada caso é julgado conforme suas peculiaridades, no entanto, a regra é que se aplique a forma culposa, também sugere-se a criação de uma lei para regulamentar tal instituto.

3.2 ANÁLISE DE JURISPRUDENCIA

Cumpre, após todos os estudos e análises no que diz respeito ao dolo eventual e a culpa consciente, o estudo de algumas decisões jurisprudências dos tribunais do Brasil, que tem como objetivo compreender o que leva o Magistrado para a aplicação de um ou de outro instituto.

Referido estudo é deveras importante, haja vista a dificuldade de tipificação de homicídio praticado na direção de veículo automotor, podendo ser aplicado hora como dolo eventual, hora como culpa consciente, a depender da análise do caso concreto.

Trata-se de obstáculo diário com o qual os tribunais de primeira instância e de instâncias superiores veem-se a baila constantemente em razão da necessidade em se avaliar cada caso concreto e suas especificidades, uma vez que a jurisprudência sobre o tema não se encontra consolidada e, por também, inexistir uma verdade absoluta. Sendo assim, cada caso é um caso, e não há um entendimento majoritário quanto ao dolo eventual.

Neste sentido extrai-se um julgado do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul que trata:

Ementa: RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. HOMICÍDIO SIMPLES. DOLO EVENTUAL NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. AUSÊNCIA DE ELEMENTOS QUE INDIQUEM O AGIR DOLOSO DO RÉU. DESCLASSIFICAÇÃO IMPOSITIVA. 1. **Os homicídios cometidos na direção de veículo automotor, como regra, são cometidos na forma culposa, estando abrangidos pelo Código de Trânsito Brasileiro.** Excepcionalmente, quando o contexto fático revelar elementos extraordinários, a conduta pode amoldar-se à figura típica do artigo 121 do **Código Penal, demonstrado, suficientemente, que o agente assumiu o risco de produzir o resultado morte**, ou seja, **agiu mediante dolo eventual**. 2. Para a configuração do dolo eventual no trânsito, o excesso de velocidade e a ingestão de bebidas alcoólicas, em si e abstratamente, não são suficientes a indicar que o agente, inclusive expondo a perigo a própria

vida, assumiu o risco de produzir o resultado danoso e previsível. **É preciso mais. Imprescindível que a prova carreada aos autos releve situação em que o agente tenha ultrapassado os limites da imprudência, negligência ou imperícia a ponto de assumir o risco do resultado morte. Em termos dogmáticos, trata-se de imputar-se, de acordo com as circunstâncias concretas, decisão livre e consciente pela possível lesão ao bem jurídico vida.** 3. Na espécie, não há sequer a demonstração efetiva da velocidade empreendida pelo acusado, supondo-se que estava em aceleração excessiva com base apenas no estado em que o veículo foi encontrado (partido ao meio), circunstância que pode decorrer de outros fatores - o veículo, em si, não é especialmente veloz. A embriaguez, de igual modo, não é demonstrada por prova pericial, não havendo como precisar o grau de alcoolemia. Não que seja necessário, mas não há parâmetro do grau de comprometimento da capacidade psicomotora, que seria eventual e adicional indicativo, a depender da escala. (RIO GRANDE DO SUL, 2017) [grifo nosso].

Deste julgado extrai-se o entendimento do Relator Sandro Luz Portal:

Desta forma, a possibilidade jurídica de que a situação telada configure crime doloso é evidente, uma vez que a **acusação afirmou que o acusado dirigia alcoolizado e sem condições para fazê-lo**, uma vez que não dormia há significativo período, conduzindo quase que ininterruptamente seu veículo desde São Paulo, **optando por continuar trafegando nestas condições ao invés de cessar a conduta descrita.**

[...]

E, justamente porque a **configuração do dolo indireto relaciona-se, na hipótese concreta, com a ocorrência ou não do estado de embriaguez** e da condução por período alargado sem descanso, e com a suficiência ou não destas circunstâncias como causas determinantes ao **deslocamento do crime de homicídio no trânsito para o crime de homicídio doloso**, cumpre aos populares a palavra final. (PORTAL, 2017) [grifo nosso].

Na questão em tela observa-se a desclassificação de crime de trânsito doloso para o crime de homicídio culposo, ademais se extrai o entendimento do Supremo Tribunal Federal que corrobora o exposto, no seguinte julgado:

EMENTA. RECURSO ORDINÁRIO EM HABEAS CORPUS. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DOLO EVENTUAL. CULPA CONSCIENTE. PRONÚNCIA. TRIBUNAL DO JÚRI. 1. **Admissível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual, a depender das circunstâncias concretas da conduta. Precedentes.** 2. Mesmo em crimes de trânsito, definir se os fatos, as provas e as circunstâncias do caso autorizam a **condenação do paciente por homicídio doloso ou se, em realidade, trata-se de hipótese de homicídio culposo ou mesmo de inoccorrência de crime é questão que cabe ao Conselho de Sentença do Tribunal do Júri.** 3. Não cabe na pronúncia analisar e valorar profundamente as provas, pena inclusive de influenciar de forma indevida os jurados, de todo suficiente a indicação, fundamentada, da existência de provas da materialidade e autoria de crime de competência do Tribunal do Júri. 4. Recurso ordinário em habeas corpus a que se nega provimento. (BRASIL, 2013) [grifo nosso].

No caso em questão, a suprema corte decidiu no sentido de negar o *habeas corpus* e, assim, legitimar a sentença na qual o Tribunal do Júri condenou o réu por homicídio doloso, por este estar dirigindo veículo automotor sem habilitação e sob efeito de álcool, ocasião em que avançou o semáforo vermelho da pista principal e ocasionou uma colisão com outro veículo.

Da decisão em tela, merece destaque a passagem do voto da ministra relatora Rosa Weber. Senão vejamos:

Por outro lado, está Suprema Corte já admitiu a presença do dolo eventual no âmbito de acidente de trânsito, a depender das circunstâncias da conduta: “A cognição empreendida nas instâncias originárias demonstrou que o paciente, ao lançar-se em práticas de expressiva periculosidade, em via pública, mediante alta velocidade, consentiu em que o resultado se produzisse, incidindo no dolo eventual previsto no art. 18, inciso I, segunda parte, verbis: **(Diz-se o crime: I- doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo).**

[...]

Ainda que o julgado esteja relacionado à prática de competições não autorizadas em via pública, as premissas nele contidas são adaptáveis ao caso em apreço. Portanto, plenamente admissível concluir que as graves irregularidades constatadas na espécie impliquem na pronúncia do ora Recorrente. (WEBER, 2013) [grifo nosso]

Em julgado semelhante, o STF parece ratificar as decisões analisada anteriormente. Vejamos:

EMENTA. HABEAS CORPUS. PENAL. CRIME DE HOMICÍDIO PRATICADO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. PLEITO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA O DELITO PREVISTO NO ARTIGO 302 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. DEBATE ACERCA DO ELEMENTO VOLITIVO DO AGENTE. CULPA CONSCIENTE X DOLO EVENTUAL. CONDENAÇÃO PELO TRIBUNAL DO JÚRI. CIRCUNSTÂNCIA QUE OBSTA O ENFRENTAMENTO DA QUESTÃO. REEXAME DE PROVA. ORDEM DENEGADA. I - O órgão constitucionalmente competente para julgar os crimes contra a vida e, portanto, apreciar as **questões atinentes ao elemento subjetivo da conduta do agente aqui suscitadas** – o Tribunal do Júri - concluiu pela prática do crime de homicídio com dolo eventual, de modo que não cabe a este Tribunal, na via estreita do *habeas corpus*, decidir de modo diverso. II - **A jurisprudência desta Corte está assentada no sentido de que o pleito de desclassificação de crime não tem lugar na estreita via do *habeas corpus* por demandar aprofundado exame do conjunto fático-probatório da causa.** Precedentes. III – Não tem aplicação o precedente invocado pela defesa, qual seja, o HC 107.801/SP, por se tratar de situação diversa da ora apreciada. Naquela hipótese, a Primeira Turma entendeu que o crime de homicídio praticado na condução de veículo sob a influência de álcool somente poderia ser considerado doloso se comprovado que a embriaguez foi preordenada. No caso sob exame, o paciente foi condenado pela prática de homicídio doloso por imprimir velocidade excessiva ao veículo que dirigia, e, ainda, **por estar sob influência do álcool, circunstância apta a demonstrar que o réu**

aceitou a ocorrência do resultado e agiu, portanto, com dolo eventual.
IV - Habeas Corpus denegado (BRASIL, 2013) [grifo nosso].

Deste julgado, cumpre destacar parte do posicionamento do magistrado em seu voto:

Pois bem. O juízo competente para julgamento dos crimes dolosos contra a vida, o Tribunal do Júri, analisando o conjunto probatório da causa e o elemento volitivo da conduta do agente, entendeu que o paciente, ao conduzir veículo em velocidade excessiva e, ainda, sob efeito do álcool, assumiu o risco da ocorrência do resultado, e concluiu, assim, pela sua condenação.

[...]

Desse modo, se o juízo competente para a causa concluiu pela prática de homicídio doloso, e se a decisão encontra suporte probatório nos autos, conforme entendeu o tribunal em segunda instância, inviável o reexame do mérito por qualquer outro órgão jurisdicional, pois somente ao Tribunal do Júri é conferida tal competência. (LEWANDOWSKI, 2013)

Em derradeiro, portanto, embora os julgados do STF demonstrem certa coerência das decisões em casos similares, o mesmo não se pode dizer dos tribunais de instâncias inferiores ao o da Suprema Corte Brasileira.

Com rápida pesquisa a jurisprudência, fica claro a complexidade anteriormente referida com a qual os julgadores precisam lidar e, sendo assim, em tornar uníssimo o entendimento sobre o tema em voga. Para além disso, os julgados dos tribunais inferiores quando comparados aos do STF, demonstram claramente existir até certo antagonismo entre os próprios.

É bem verdade ser escassa a jurisprudência sobre o tema no *Petrório Excelso* e, não obstante, a temática em questão há de ser longamente debatida em plenário, local em que, certamente, será alvo de grande e prolífica discussão jurídica.

Quanto à culpa consciente vejamos um julgado do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul:

Ementa: APELAÇÃO CRIMINAL. HOMICÍDIO DOLOSO DECORRENTE DO TRÂNSITO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DESCLASSIFICAÇÃO PELO CONSELHO DE SENTENÇA. INCONFORMIDADE DA ACUSAÇÃO E DA DEFESA. 1. Arguição de nulidade pela Acusação, sob o fundamento de que o julgamento é viciado em virtude de erro em que incorreram os jurados, diante de assertiva da Defesa em plenário de que o autor do crime não teria acionado o freio do veículo. A alegação da defesa, direito legítimo de se opor à acusação, ainda que não encontre respaldo na prova dos autos e que se mostre contrária à dita prova, não pode, por evidente, tornar nulo o julgamento, mormente diante da alegação de que os jurados são "leigos" e que a matéria se apresenta complexa a sua compreensão. Preliminar de nulidade rejeitada. **A decisão dos jurados é soberana e constitui**

garantia fundamental, prevista no art. 5º, XXXVIII, da Constituição Federal, só sendo passível de anulação quando se mostrar arbitrária ou totalmente dissociada do contexto probatório. 2. Mérito: **Caso concreto em que o acusado, após ingerir bebida alcoólica e, imprimindo velocidade excessiva para o local, perdeu o controle do automóvel que conduzia, ocasionando a morte de sua passageira.** Submetido a julgamento pelo Tribunal do Júri, os Jurados entenderam por desclassificar o fato. **Dados e circunstâncias do fato que não evidenciam crime doloso. Admissível na espécie a existência de culpa estrito senso, ou o que a doutrina denomina de culpa consciente, hipótese em que o agente prevê o resultado, tem consciência do risco na conduta, mas acredita sinceramente que o resultado não irá se consumir.** Irretocável a decisão do MM. Presidente do Tribunal do Júri que desclassificou o fato para sua modalidade culposa. 3. Pena: Dosimetria da pena que se mostra adequada e proporcional à gravidade do fato e às circunstâncias judiciais do art. 59 do CP. Pequeno reparo, entretanto, quanto ao período de suspensão do direito de conduzir veículo que se amplia para guardar proporcionalidade com a pena privativa de liberdade imposta. APELAÇÃO DA DEFESA IMPROVIDA. APELAÇÃO DA ACUSAÇÃO PROVIDA EM PARTE. (RIO GRANDE DO SUL, 2016) [grifo nosso].

Do julgado em tela extrai-se o entendimento do relator Victor Barcellos Lima:

Mesmo que se admita que o réu estivesse conduzindo o veículo em estado de embriaguez alcoólica, e em velocidade excessiva, essas circunstâncias, por si, **são insuficientes à demonstração de dolo na conduta** réu (a assunção consciente de que o resultado morte lhe era indiferente).

[...]

A própria denúncia já insere elementos típicos da conduta culposa, sem, todavia, esclarecer sequer razoavelmente em que consistiu a conduta dolosa, limitando-se a informar, em nota de rodapé, que a “jurisprudência” reconhece o dolo no “descumprimento significativo da regra de cuidado”, quando se sabe que a falta de cuidado objetivo se estabelece sempre e somente nas condutas culposas. **Não se pode admitir conduta dolosa pela exclusiva falta de cuidado.** A conduta dolosa, a dar azo à condenação, deve necessariamente ser demonstrada sem qualquer dúvida. (LIMA, 2016) [grifo nosso]

Em julgado de *habeas corpus* o Supremo Tribunal Federal não ratifica o exposto anteriormente, define que é competência do Tribunal do Júri, senão vejamos:

EMENTA: HABEAS CORPUS. AÇÃO PENAL. **HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DENÚNCIA POR HOMICÍDIO DOLOSO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PRETENSÃO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA DELITO CULPOSO. EXAME DO ELEMENTO SUBJETIVO. ANÁLISE DE MATÉRIA FÁTICOPROBATÓRIA. INVIABILIDADE DA VIA. NECESSIDADE DE ENFRENTAMENTO INICIAL PELO JUÍZO COMPETENTE. TRIBUNAL DO JÚRI. ORDEM DENEGADA.**

1. Apresentada denúncia por homicídio na condução de veículo automotor, na **modalidade de dolo eventual, havendo indícios mínimos que apontem para o elemento subjetivo descrito, tal qual a embriaguez ao volante, a alta velocidade e o acesso à via pela contramão, não há que**

se falar em imediata desclassificação para crime culposo antes da análise a ser perquirida pelo Conselho de Sentença do Tribunal do Júri.

2. O enfrentamento acerca do elemento subjetivo do delito de homicídio demanda profunda análise fático-probatória, o que, nessa medida, é inalcançável em sede de habeas corpus.

3. Ordem denegada, revogando-se a liminar anteriormente deferida. (BRASIL, 2016) [grifo nosso].

Do referido julgado extrai-se o entendimento do Relator Marco Aurélio que argumenta:

Observem o princípio da especialidade. **O Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503/97 – prevê o homicídio culposo na direção de veículo automotor.** O fato de haver pena de dois a quatro anos não é conducente a afastar-se o princípio da especialidade e partir-se para o acionamento do disposto no artigo 121 do Código Penal. Assim tem decidido a Primeira Turma, conforme referências contidas na inicial desta impetração.

[..]

Ofende-se a própria Lei nº 9.503/1997, que contemplou, expressamente, a embriaguez e o excesso de velocidade como causas excludentes dos institutos despenalizadores no delito de lesão corporal culposa, repito, culposa de trânsito, versando tratar-se de circunstâncias caracterizadoras da **elementar subjetiva culpa, em vez do dolo.** Com efeito, preceitua o **artigo 291, § 1º, que se aplica “aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa”, e não dolosa,** reitero, “o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I – **sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;**

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;

III – transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora)”, reconhecendo o legislador serem elementos **indicativos de culpa, e não dolo.** (AURÉLIO, 2016) [grifo nosso].

Nas questões em tela, observou-se que não há um entendimento majoritário quanto a aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente nos crimes de trânsito cometidos por agente causador estando em estado de embriaguez ao volante, pois, trata-se de uma análise de extrema dificuldade para adentrar no íntimo do autor do delito para saber se o mesmo achava que poderia evitar o fato ou se espera produzir tal efeito, no caso, homicídio.

Ademais, entende-se que a culpa consciente é uma maneira de amenizar a situação de quem cometeu o crime, sendo assim acredita-se que a abertura de tal precedente levaria a consequência de que outras pessoas passassem a agir de tal forma aumentando, de certa forma, o cometimento de tal delito.

Em derradeiro, alguns autores entendem que os crimes de trânsito devem sempre ser tratados como culposos, porém, não se observou nos crimes de embriaguez ao volante, pois os julgados da Suprema Corte, remetem para o entendimento que ainda não está consolidada tal situação, porém, em regra, tratam tal delito como culposo, sendo exceção a forma dolosa.

CONCLUSAO

A sociedade vive em constante risco, não somente riscos químicos e ou biológicos, o risco se apresenta no nosso dia-a-dia, risco decorrente do trânsito por si só já são altamente palpáveis e perceptíveis, quando se ingere bebidas alcoólicas potencializam-se tais riscos. Não há uma distinção clara e unânime na doutrina quanto ao dolo eventual ou a culpa consciente e a legislação evolui rapidamente quanto aos crimes de trânsito, nem mesmo os julgados não são unânimes quanto a matéria estudada, seguem a mesma linha dos doutrinadores defendendo hora dolo eventual, hora culpa consciente.

Diante desse contexto e em consideração à função da pena para o direito penal, a presente pesquisa buscou identificar a aplicação, nos crimes de trânsito, especialmente de homicídio, estando o agente causador embriagado, quanto ao dolo eventual ou a culpa consciente. O estudo se fez em observância da normatização sobre o assunto e buscou por meio de análise de jurisprudência, bem como estudo da doutrina pertinente quanto a aplicação do dolo eventual ou culpa consciente.

Para responder a questão a que este trabalho se propôs foi imprescindível a contextualização do tema mediante as teorias de autores diversos, sobre os principais assuntos que abordam a temática de maneira relevante. Para isso, foi necessário trabalhar os seguintes objetivos específicos: a) Estudar a doutrina e a legislação, no que tange, aos crimes de trânsito cometido estando o agente causador em estado de embriaguez, em destaque o crime de homicídio; b) Analisar o crime de embriaguez ao volante e sua previsão legal; c) Verificar em que medida os magistrados reconhecem o dolo eventual ou a culpa consciente no crime de homicídio de trânsito, através da análise de jurisprudência. A observância dos citados objetivos proporcionou direção ao presente estudo, de forma que facilitou as conclusões que aqui se destacam.

O desenvolvimento desta pesquisa buscou constatar o que levam os Magistrados, nas suas decisões, quanto a aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente nos crimes de trânsito cometidos sob embriaguez, especialmente o de

homicídio. Para isso foi necessário limitar o estudo, e ao fim analisar jurisprudências dos tribunais regionais e principalmente do Supremo Tribunal Federal, para melhor compreender o entendimento da Suprema Corte.

Quanto a essa possibilidade, além de conhecimento notório de todos, ficou evidenciado no decorrer da pesquisa, que a ingestão de álcool e posterior direção de veículo automotor não combinam, e ainda não há uma unificação jurisprudencial quanto da aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente. Neste contexto encontram-se incluso, obviamente, o entendimento dos Magistrados e a doutrina para julgar cada caso da melhor forma possível.

Essa falta de unificação jurisprudencial verifica-se em todas as instancias, tal prerrogativa, de hora decidir quanto ao dolo eventual, hora quanto a culpa consciente, implica, de certa forma, em uma insegurança jurídica causando certa insatisfação social, e comoção da população, de um modo geral, mediante um crime altamente e asperamente repudiado.

Por conseguinte, foi definido como hipótese que com o crescente número de acidentes de trânsito causados por agentes estando em estado de embriaguez fez o legislador endurecer a lei, passando a punir com maior rigor quem comete tal delito. Ademais, quanto a caracterização de dolo eventual ou culpa consciente, várias são as discussões jurídicas e grande é a lacuna dogmática cabendo o julgador decidir o caso específico.

Ademais, os crimes de trânsito cometidos por agentes em estado de embriaguez, destaca-se o de homicídio, aumentam ano após ano ceifando vidas inocentes em decorrência de tal conduta. Desta forma, muito se discute sobre a questão de beber e dirigir, e até que ponto as campanhas de conscientização e a fiscalização atingem um grau satisfatório de eficácia e coibição do delito. A Lei seca surgiu com o intuito de coibir, ou pelo menos, diminuir os casos de embriaguez ao volante, no entanto, apregoa-se ao problema o fato de tal conduta estar intrinsecamente ligado à cultura do brasileiro que, na maioria das vezes, pensam que não há problema em beber e dirigir.

Essa hipótese restou completamente comprovada, uma vez que, o número de vidas inocentes ceifadas cresce com o passar dos anos. Logo, mostra-se necessário o estudo do delito, analisando a doutrina e a jurisprudência quanto à aplicação do dolo eventual ou culpa consciente para compreender sua aplicabilidade, muitas

vezes divergentes em casos semelhantes, e tentar dissipar a lacuna dogmática existente.

Desta forma, conclui-se que ficou evidenciado o entendimento de que não há unificação quando da aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente nos crimes de trânsito cometidos por embriaguez ao volante, pois, se trata de uma análise dos doutrinadores de direito de extrema dificuldade para adentrar no íntimo do autor do delito para saber se o mesmo achava que poderia evitar o fato ou tinha ciência de que causaria, ademais, entende-se que a culpa consciente é uma maneira de amenizar a situação de quem cometeu o crime, sendo assim acredita-se que a abertura de tal precedente levaria a consequência de que outras pessoas passassem a agir de tal forma aumentando, de certa forma, o cometimento de tal delito.

Com a pesquisa da jurisprudência, fica claro a complexidade anteriormente referida com a qual os julgadores precisam lidar e, sendo assim, em tornar unísso o entendimento sobre o tema em voga. Para, além disso, os julgados dos tribunais inferiores, quando comparados aos do STF, demonstram claramente existir até certo antagonismo entre os próprios.

É bem verdade ser escassa a jurisprudência sobre o tema, não obstante, a temática em questão há de ser longamente debatida em plenário, local em que, certamente, será alvo de grande e profunda discussão jurídica, referido estudo é deveras importante, haja vista a dificuldade de tipificação de homicídio praticado na direção de veículo automotor, podendo ser aplicado hora como dolo eventual, hora como culpa consciente, a depender da análise do caso concreto.

Em derradeiro, trata-se de obstáculo diário com o qual os tribunais de primeira instância e de instâncias superiores veem-se a baila constantemente em razão da necessidade em se avaliar cada caso concreto e suas especificidades, uma vez que a jurisprudência sobre o tema não se encontra consolidada e, por também, inexistir uma verdade absoluta. Sendo assim, cada caso é um caso, ou seja, no dolo eventual se tem a percepção de atingir o resultado, já, na culpa consciente o agente age como se não irá acontecer nada, porém, notou-se na análise do tema que se faz necessária uma unificação jurisprudencial para dissipar uma possível e notável insegurança jurídica.

REFERÊNCIAS

ABRAMET. **Associação Brasileira de Medicina de Tráfego**. Disponível em: <<http://www.abramet.com.br/Site/Home.aspx>>. Acesso em: 26 mai. 2017.

BELO, Warley. **Apontamentos sobre a “Nova Lei Seca”**. Disponível em: <http://www.editoramagister.com/doutrina_24328405_APONTAMENTOS_SOBR E_A_NOVA_LEI_SECA.htm>. Acesso em: 08 out. 2016.

BHONLINE. **Transtornos Psicomotores**. Disponível em: <<http://www.bhonline.com.br/marta/psicomot.htm>>. Acesso em: 27 nov. 2016.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal**. Parte Geral. 8. ed. v. 1. São Paulo: Saraiva, 2003.

_____. Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

BONFIM, Edilson Mougnot; CAPEZ, Fernando. **Direito penal: parte geral**. São Paulo: Saraiva, 2004.

BRASIL, **Constituição**. Brasília: Senado Federal, 1988.

_____. **Apelação Criminal Nº 70065361768/RS**. Segunda Câmara Criminal, Comarca de Guaporé, Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Desembargador Relator: Victor Luiz Barcellos Lima. Julgado em: 14 de abr. de 2016. Disponível em: <http://www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php?nome_comarca=Tribunal+de+Justi%E7a&versao=&versao_fonetica=1&tipo=1&id_comarca=700&num_processo_mask=70065361768&num_processo=70065361768&codEmenta=6723143&templntTeor=true>. Acesso em: 14 de jun. de 2017.

_____. **Decreto Lei 3.651**, de 25 de setembro de 1941. Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del3651.htm>. Acesso em: 08 de mai. 2017.

_____. **Decreto-Lei nº 3.688**, de 03 de outubro de 1941. Lei das Contravenções Penais. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm>. Acesso em: 29 de mai. 2017

_____. **Decreto Lei 3.914**, de 09 de dezembro de 1941. Lei de introdução ao código penal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3914.htm>. Acesso em: 05 de abr. 2017

_____. **Decreto N. 8.324**, de 27 de outubro de 1910. Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Disponível em:

<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=42474&norma=58210.htm>>. Acesso em: 04 de mai. 2017

_____. **Habeas Corpus Nº 115.352/DF**. Segunda Turma, Superior Tribunal de Justiça. Ministro Relator: Ricardo Lewandowski. Julgado em: 16 de abr. de 2013. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=3707012>>. Acesso em: 24 de abr. de 2017.

_____. **Habeas Corpus Nº 116.950/ES**. Primeira Turma, Superior Tribunal de Justiça. Ministro Relator: Rosa Weber. Julgado em: 03 de dez. de 2013. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=5276447>>. Acesso em: 09 de jun. de 2017.

_____. **Habeas Corpus Nº 121.654/MG**. Primeira Turma, Superior Tribunal de Justiça. Ministro Relator: Marco Aurélio. Julgado em: 21 de jun. de 2016. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=11878652>> Acesso em 25 de abr. de 2017.

_____. **Lei 2.848**, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 25 set. 2016.

_____. **Lei 5.108**, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm>. Acesso em: 18 de mai. 2017

_____. **Lei 8.324**, de 27 de outubro de 1910. Serviço Subvencionado para Transporte por Automóveis. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=42474&norma=58210.htm>>. Acesso em: 06 de mai. de 2017.

_____. **Lei 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 18 de set. 2016.

_____. **Lei 11.705**, de 19 de junho de 2008. Dispõem sobre restrições ao uso de bebidas alcoólicas e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm>. Acesso em: 06 de out. 2016.

_____. **Lei 12.760**, de 20 de dezembro de 2012. Altera lei 9.503/1997 e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em: 30 de set. 2016

_____. **Recurso em Sentido Estrito Nº 70065079444/RS**. Segunda Câmara Criminal – Regime de Exceção, Comarca de Estrela, Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Desembargador Relator: Sandro Luz Portal. Julgado em: 17 de nov. de 2016. Disponível em: <http://www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php?nome_comarca=Tr

ibunal+de+Justi%E7a&versao=&versao_fonetica=1&tipo=1&id_comarca=700&num_processo_mask=70065079444&num_processo=70065079444&codEmenta=7058006&temIntTeor=true>. Acesso em: 17 de jun. de 2017.

_____. **Resolução do CONTRAN n. 206**, de 20 de out. 2006. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao206_06.pdf>. Acesso em: 18 de mai. 2017.

_____. **Resolução do CONTRAN n. 737**, de 12 de set. 1989. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>>. Acesso em: 18 mai. 2017.

BRANDÃO, Cláudio. **Teoria Jurídica do Crime**. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

BRUNO, Aníbal. **Direito Penal: Parte Geral**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005. Tomo I e II.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal: parte geral**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

_____. **Curso de direito penal: parte geral**. v. 1. 13. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

_____. **Curso de Direito Penal: legislação penal especial**. v. 4. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

_____. **Curso de Direito Penal: parte geral**. v. 1. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Comentários à Lei 12.971/2014, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em:

<<http://www.dizerodireito.com.br/2014/05/comentarios-lei-129712014-que-alterou-o.html>>. Acesso: 24 nov. 2016.

COUTO, Alessandro Buarque. **Explicando a lei seca de transito (lei 11.705/2008)**. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/4553/Explicando-aLeiSeca-de-Transito-Lei-11705-2008.htm>>. Acesso em: 29 set. 2016.

DELMANTO, Celso; DELMANTO, Roberto; DELMANTO JUNIOR, Roberto. **Código Penal Comentado**. São Paulo: Renovar, 1998.

DUARTE, Walter Antônio Dias. **Ainda a Nova Leis de trânsito e o Homicídio Culposo**. Boletim IBCCRIM, n° 101. São Paulo: IBCCRIM, 2001. Disponível em: <<http://http://www.jus.com.br/artigos/2444/a-inaplicabilidade-do-artigo-302-do-codigo-de-transito-brasileiro.htm>>. Acesso em 27. nov. 2016.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, Jose Roberto Vieira. **A História Do Trânsito E Sua Evolução**. 2012, 24f. Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação Lato Sensu, como requisito parcial para obtenção do certificado de Especialista em Gestão, Educação e Direito de Trânsito. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf> Acesso em: 04. mai. 2017

FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Homicídio qualificado: motivo fútil e motivo torpe**
In: Jurisprudência Criminal. 4. ed. Rio de Janeiro : Forense, 1982.

FRANÇA, Genival Veloso de. **Medicina Legal.** 5. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1998.

_____. **Medicina Legal.** 8. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2008.

_____. **Lições de Direito Penal: Parte Geral.** Rio de Janeiro: Forense, 1995.

GARATTONI, Bruno. **Dez mil anos de pileque – a história da bebida.** 2008.
Disponível em: <super.abril.com.br/saude/dez-mil-anos-pileque-historia-bebida-447717.shtml> Acesso em 07 de mai de 2017.

GENOFRE, Fabiano, LAVORENTI, Wilson, SILVA, José Geraldo. **Leis Penais Especiais Anotadas.** 7 ed. São Paulo: Millennium, 2005.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal Parte Geral.** v. I. 10 ed. Rio de Janeiro. Impetus, 2008.

_____. **Curso de Direito Penal: Parte Geral.** v. 1. 12. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2010.

_____. **Curso de Direito Penal. Parte Geral.** v.1. 13. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2011.

HONORATO, Cássio Matos. **Trânsito: Infrações e Crimes.** São Paulo: Millennium, 2000.

_____. **O Trânsito em Condições Seguras.** São Paulo: Millennium, 2009.

_____. **Meios de prova dos crimes de embriaguez ao volante, após a lei 12.760/2012, e a necessária orientação do ministério público.** 2013. Disponível em:<http://www.criminal.mppr.mp.br/arquivos/File/ANEXOS/INF_285_TESE_Meios_de_Prova_do_Crime_de_Embriaguez_Cassio_Honorato.doc>. Acessado em: 16 de Ago. de 2017.

JESUS, Damásio Evangelista de. **Direito Penal: Parte Geral.** v. 1. 28. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

_____. **Direito Penal: parte geral.** v. 1. 31. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

LARANJEIRA, Ronaldo. **Ação e Efeitos do Álcool.** Disponível em:
<<http://drauziovarella.com.br/dependencia-quimica/acao-e-efeitos-do-alcool>>.
Acesso em: 25 set. 2016.

LOPES, Leonardo Jair. **Curso de Direito Penal: Parte Geral.** 3. ed. Rev. Atual. São Paulo: Revista dos Tribunais,1999.

MACHADO, Luiz Alberto. **Direito Criminal: Parte Geral.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 1987.

MAGGIO, Vicente de Paula Rodrigues. **Direito Penal: Parte Geral**. 3. ed. rev. atual. e ampl. Bauru: Edipro, 2002.

MARCÃO, Renato. **Crimes de trânsito: (anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei nº 9503, de 23/09/1997)**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

MARCHIORI, Raphael. **Vida e Cidadania: Álcool e Velocidade Causam 65% das Mortes no Trânsito**. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/alcool-e-velocidade-causam-65-das-mortes-no-transito>>. Acesso em: 04 jun. 2017.

MARQUES, José Frederico. **Tratado de Direito Penal**. São Paulo: Bookseller, 1997.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro**. 6.ed. São Paulo: Malleiros, 1993.

MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato. **Manual de Direito Penal: Parte Geral**, v. I. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

_____. **Manual de Direito Penal: Parte Geral**. 24. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

_____. **Manual de direito penal**. v. 1. 29. ed. São Paulo: Atlas, 2013.

_____. **Manual de direito penal**. v. 1. 30. Ed. Parte geral. ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2014.

NOGUEIRA, Fernando Célio de Brito. **Crimes do Código de Trânsito**. 2. ed. Leme: J. H. Mizuno, 2010.

NORONHA, E. Magalhães. **Direito Penal**. v. 1. 15 ed. São Paulo: Saraiva, 1983.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral e parte especial**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.

_____. **Código Penal Comentado**. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

_____. **Leis Penais e Processuais Penais Comentadas**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

_____. **A Presunção de Inocência e a "Lei Seca"**. Disponível em: <<http://www.mpgp.mp.br/portal/system/resources/A-Presuncao-de-Inocencia-e-a-Lei-Seca.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2016.

OLIVEIRA, Gilberto de. **Violência no trânsito – causa e efeitos**. v. 15. Brasília: Consulex - Revista Jurídica, 2011.

PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro**. v. 1. 10. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

PIERANGELI, José Henrique. **Revista IOB de Direito Penal e Processo Penal**. São Paulo: Thomson, Ano VIII n° 44, 2007.

PIMENTEL, Manoel Pedro. **O Crime e a Pena na Atualidade**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990.

QUEIROZ, Paulo de Souza. **Direito Penal Introdução Crítica**. São Paulo: Saraiva 2001.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 4. ed. atual. rev. ampl. São Paulo: Revista do Tribunais, 2003.

_____. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

SANTOS, Altamiro J. dos. **Direito civil do trânsito: responsabilidade e danos: material, moral, psicofísico, estético, social, trabalhista, acidentário e ambiental**. São Paulo: LTR, 2003.

SILVA, José Geraldo da. **Teoria do crime**. v. 1. São Paulo: Bookseller, 1999.

_____. **Embriaguez e a Teoria da Actio Libera in Causa**. Curitiba: Juruá, 2004.

TEOTÔNIO, Luiz Augusto Freire. **Culpabilidade Concepções e Modernas**. São Paulo: Minelli, 2002.

WELZEL, Hans. **O Novo Sistema Jurídico Penal**, 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

ZAFFARONI, PIERANGELI, José Henrique. **Manual de Direito Penal Brasileiro: Parte Geral**. 4. ed. rev. São Paulo : Revista dos Tribunais, 2002.

ZEM, Adair Aparecido, ASSUNÇÃO, Edmauro de Oliveira, HILGEMBERG, Cleise M. A. Tupich. **O Crime de Embriaguez ao Volante**. Disponível em: <http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao_e_gestao_de_politicas_publicas_no_parana/volume_1/capitulo_4_seguranca_publica/4_4.pdf>. Acesso em: 26 maio 2017.