

CENTRO UNIVERSITÁRIO ATENAS

VANUZA DUARTE ANDRADE

**CRIMES DE TRÂNSITO:** embriaguez ao volante

Paracatu

2020

VANUZA DUARTE ANDRADE

**CRIMES DE TRÂNSITO:** embriaguez ao volante

Monografia apresentada ao Curso de Direito do Centro Universitário Atenas, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Área de Concentração: Direito Penal.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Msc. Flávia Christiane Cruvinel Oliveira.

Paracatu

2020

VANUZA DUARTE ANDRADE

**CRIMES DE TRÂNSITO:** embriaguez ao volante

Monografia apresentada ao Curso de Direito do Centro Universitário Atenas, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Área de Concentração: Direito Penal.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Msc. Flávia Christiane Cruvinel Oliveira.

Banca Examinadora:

Paracatu – MG, 27 de agosto de 2020.

---

Prof<sup>a</sup>. Msc. Flávia Christiane Cruvinel Oliveira  
UniAtenas

---

Prof<sup>o</sup>. Msc. Altair Gomes Caixeta  
UniAtenas

---

Prof<sup>o</sup>. Msc. Carlos Eduardo Ribeiro Chula  
UniAtenas

Dedico este trabalho a Deus,  
pois sem Ele nada seria possível.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus, por me proporcionar perseverança durante toda minha vida.

Aos meus pais, Eni e Vasco, pelo apoio e incentivo que serviram de alicerce para minhas realizações.

Ao meu noivo, por sempre me incentivar e acreditar que eu seria capaz de superar os obstáculos que a vida apresentou.

Ao grande amigo Edvar, que me deu total apoio, em quem hoje me espelho no seu grande conhecimento sobre o trânsito.

A minha orientadora, Prof<sup>a</sup>. Msc. Flávia Christiane Cruvinel Oliveira, pela confiança em mim depositada, pelas inúmeras horas de dedicação, por sanar minhas questões e me levar à direção correta.

A justiça é o vínculo das sociedades humanas; as leis emanadas da justiça são a alma de um povo.

Juan Luís Vives

## RESUMO

Esta monografia foi realizada através de pesquisa bibliográfica, buscando abordar a Lei 11.705/09, popularmente conhecida como Lei Seca, ocasião em que a legislação passou a ser menos tolerante com o condutor de veículo automotor que dirige após a ingestão de álcool, ordenando mudanças no comportamento dos motoristas, como meio de redução de mortes no trânsito. Esta lei estabeleceu a realização de teste do etilômetro, verificação de condições psicomotoras, exames clínicos e de sangue que, para muitos juristas, que fere o direito constitucional do condutor quanto à não produção de provas contra si mesmo. Além disso, existe controvérsias quanto à crimes de trânsito atribuídos à alcoolemia como culposos ou dolosos. Ao final deste estudo, concluiu-se ainda que existam controvérsias, para que seja caracterizado o dolo eventual é essencial que, além da embriaguez ao volante, seja comprovada a presença de outros fatores que indiquem que o condutor adotou conduta perigosa mesmo ciente do risco, assumindo-o, demonstrando não se preocupar com um possível resultado danoso.

**Palavras-chave:** Acidentes de Trânsito. Lei 11.705/09. Dolo eventual. Culpa consciente.

## **ABSTRACT**

*This monograph was carried out through bibliographic research, seeking to address Law 11.705 / 09, popularly known as Dry Law, when the legislation became less tolerant of the motor vehicle driver who drives after drinking alcohol, ordering changes in drivers' behavior as a means of reducing traffic deaths. This law established the performance of alcohol testing, verification of psychomotor conditions, clinical and blood tests that, for many jurists, which violates the driver's constitutional right as to the non-production of evidence against himself. In addition, there are controversies regarding traffic crimes attributed to blood alcohol as culprit or willful. At the end of this study, it was also concluded that there are controversies, in order to characterize the eventual deceit, it is essential that, in addition to the drunkenness behind the wheel, the presence of other factors that indicate that the driver has adopted a dangerous behavior even aware of the risk, assuming it, demonstrating not to worry about a possible harmful result.*

**Keywords:** *Traffic-accidents. Law 11,705 / 09. Possible deception. Conscious guilt.*



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>FIGURA 1</b>	- Gráfico do número de mortes no estado do Rio Grande do Sul, no ano de 2018, por categorias	18
<b>FIGURA 2</b>	- Total nacional de infrações por embriaguez entre 2011 e 2016	20

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CF	Constituição Federal
CP	Código Penal
d/l	Decigrama por litro
mg/l	Miligrama por litro
MS	Ministério da Saúde
OMS	Organização Mundial da Saúde
VIGITEL	Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>11</b>
<b>1.1 PROBLEMA</b>	<b>12</b>
<b>1.2 HIPÓTESE</b>	<b>12</b>
<b>1.3 OBJETIVOS</b>	<b>13</b>
<b>1.3.1 OBJETIVO GERAL</b>	<b>13</b>
<b>1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>13</b>
<b>1.4 JUSTIFICATIVA DO ESTUDO</b>	<b>13</b>
<b>1.5 METODOLOGIA DO ESTUDO</b>	<b>14</b>
<b>1.6 ESTRUTURA DO TRABALHO</b>	<b>15</b>
<b>2 INSTITUTO DA LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008</b>	<b>17</b>
<b>2.1 RELAÇÃO ENTRE CONSUMO DE ÁLCOOL E ACIDENTES DE TRÂNSITO</b>	<b>17</b>
<b>2.2 LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008 E ALTERAÇÕES POSTERIORES</b>	<b>21</b>
<b>3 TESTE DO ETILÔMENTRO DA NÃO OBRIGATORIEDADE DE PRODUZIR PROVA CONTRA SI</b>	<b>24</b>
<b>3.1 DO DIREITO À CONTRAPROVA</b>	<b>27</b>
<b>4 CULPABILIDADE OU IMPUTABILIDADE NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NOS QUAIS SEJA CONFIRMADA INGESTÃO DE ÁLCOOL PELO CONDUTOR</b>	<b>29</b>
<b>4.1 COMPARAÇÃO DAS PENAS PREVISTAS PARA DIREÇÃO SOB EFEITO DE ÁLCOOL EM ALGUNS PAÍSES</b>	<b>29</b>
<b>4.2 ATUAL JURISPRUDÊNCIA FRENTE À CULPABILIDADE OU IMPUTABILIDADE – DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE</b>	<b>31</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>34</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>36</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O crime de embriaguez ao volante passou a ser tratado no âmbito penal com o advento do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecido pela Lei nº 9.503/97, evidenciando a preocupação do legislador com os elevados índices de acidentes de trânsito, gerados pelo consumo de bebida alcoólica pelo motorista.

Posteriormente, esclarecem Araújo e Santana (2015), como forma de agir com mais rigor diante da conduta de motoristas dirigirem embriagados, foi aprovada a Lei nº 11.705/08 que modificou significativamente a redação do artigo 306 do CTB. Todavia, tal alteração, graças a alguns equívocos em sua redação, fez com que a referida norma não fosse devidamente aplicada. Então, em dezembro de 2012, entraria em vigor a Lei nº 12.760 que resolveu em parte o equívoco gerado, mas ainda assim não foi a melhor solução, pois gerou duas interpretações distintas acerca da configuração do crime de embriaguez ao volante, com base na taxa etílica apontada na Lei.

Entretanto, Barros (2010) considera que surgiram falhas e lacunas na Lei Seca que ajudaram os ébrios, impedindo a aplicação da pena prevista para o crime de dirigir alcoolizado, restando tão somente a estes as medidas administrativas previstas, ou seja, gerando impunidade quanto ao crime em comento.

Surge então, aparta Nucci (2014), o questionamento da eficácia da Lei Seca quanto aos ares de prevenção e punição dos que infringirem o artigo 306 do CTB, gerando repúdio por parte de muitos, pois cotidianamente se vê nos noticiários acidentes com vítimas fatais ou não, que poderiam ser impedidos se existisse uma severidade maior em desfavor de todos quanto à ingestão de bebidas alcoólicas seguida da direção de veículo automotor.

Dada essa impunidade legislativa, emenda Rios (2019), entrou vigor a Lei 13.546/2017, que endureceu regras da lei seca, as penas para lesão ou homicídio causado por embriaguez ou por participação em rachas, modificando basicamente a culpabilidade do motorista, que antes era tida como dolo eventual e passa a ser culposos.

Perante isso, este estudo pretendeu apresentar formas de caracterização do crime de embriaguez ao volante, analisando suas elementares típicas, na forma contida em sua redação original, bem como pelas alterações legislativas do CTB acercando-se das principais divergências doutrinárias e as controvérsias.

Para isso, fez-se necessário o estudo do princípio constitucional que envolve o caso, bem como sobre a origem e o histórico da legislação de trânsito brasileira até a atualidade e, posteriormente, analisando os requisitos indispensáveis para a configuração do delito contido no artigo 306 do CTB, em sua redação atual.

## 1.1 PROBLEMA

A Lei Seca consegue ser efetiva em todos os seus aspectos quanto à culpabilidade e imputabilidade quanto à caracterização do dolo ou culpa consciente?

## 1.2 HIPÓTESE

Considera-se aqui a teoria do *Actio libera in causa*, como sublinhado por Capez (2009), na qual se consagra que a embriaguez não acidental nunca exclui a imputabilidade, seja voluntária, culposa completa ou incompleta.

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).

Já para Mirabete (2013) a teoria acima é válida “quando o agente assumiu o risco de embriagado, cometer o crime, ou pelo menos, quando a prática do delito era previsível, mas não nas hipóteses em que o agente não quer ou não prevê que vá cometer o ato ilícito”, e na visão de Hungria, assegurava que “no tornar-se ou fazer-se tornar a si mesmo um meio atualmente inconsciente da própria vontade a princípio consciente, está à concomitância do dolo com um momento da execução do crime – o que basta para a imputação deste”.

Ademais, deve se controverter a obrigatoriedade de sujeição aos exames que evidenciam a quantidade de álcool por litro de sangue, ou sua carecida equivalência, no caso de exame feito por etilômetro.

O artigo 277 do CTB traz à luz a obrigação de sujeição a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos e científicos, e em aparelhos devidamente homologados pelo CONTRAN que

assegura o estado do motorista que, enredado em acidente de trânsito ou, acaso for fiscalizado, se tenha suspeita que este motorista esteja conduzindo alcoolizado.

### **1.3 OBJETIVOS**

#### **1.3.1 OBJETIVO GERAL**

Demonstrar de forma generalizada a realidade normativa da Lei Seca e as lacunas questionando se a aplicabilidade possui ou não eficácia.

#### **1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- a) estudar a evolução da chamada Lei Seca durante os anos e suas devidas falhas;
- b) avaliar a obrigatoriedade ou não do uso do etilômetro ou exame sanguíneo, fazendo ou não prova contra si;
- c) elucidar a atual jurisprudência frente à culpabilidade ou imputabilidade (dolo eventual ou culpa consciente).

### **1.4 JUSTIFICATIVA DO ESTUDO**

A legislação vem sofrendo pequenas e gradativas mudanças, na esperança de abranger de maneira mais ampla o crime descrito no artigo 306 do CTB, ainda de uma maneira muito falha.

Primeiramente, observa-se que a Lei 12.760/12 retirou do *caput* a expressão “em via pública” e, desta forma, se alhures só se praticava o delito em questão se o condutor dirigisse sob influência, veículo automotor em via pública; agora a prática estende-se ao transitar em qualquer via ou local.

Com efeito, a condução de veículo automotor sob influência de substâncias psicoativa ou álcool pode ser extremamente danoso, e assim a *ratio* do tipo em questão.

Nucci (2014) prelecionava que “é inegável que o álcool está presente em elevadíssima percentagem de acidentes de trânsito, como relevam as estatísticas, constituindo sério problema criminológico”.

A grande discussão é que para a incidência do tipo penal, a demonstração probatória no sentido não da dosagem etílica, mas sim no de que o condutor está sob a influência do álcool ou outras substâncias já citadas, de tal maneira a perturbar sua capacidade de conduzir o veículo, pois do contrário, incidiria somente a infração administrativa.

Ainda corroborando Nucci (2014), ao se verificar na legislação estrangeira as inúmeras fórmulas para se verificar a embriaguez:

O problema fundamental não é propriamente o do conteúdo de álcool no sangue, mas os efeitos que o mesmo produz, o que depende da constituição da pessoa e de seus hábitos. Por essa razão, as leis passaram a incriminar o fato de dirigir veículo após a ingestão de bebidas alcoólicas que coloquem o motorista em condição de ao poder agir com segurança. As vantagens dessa fórmula são inegáveis (NUCCI, 2014. P.163).

Mirabete (2013) considera importante salientar que o condutor não está obrigado ao exame de sangue ou do etilômetro, haja vista o princípio da não autoincriminação e a ausência de lei a autorizar tal ingerência estatal, regulamentando e impondo limite. A Constituição Federal em seu artigo 5º, inciso LXIII, conforme acentuou o Supremo Tribunal Federal, o privilegio contra a autoincriminação traduz direito público subjetivo, de estatura constitucional, assegurando a qualquer indiciado ou imputado, e consoante a Mirabete (2013) afirma:

O motorista não é nem pode ser obrigado, por falta de lei específica, a sujeitar-se à coleta de sangue nem muito menos a soprar o bafômetro. Nem a 'fazer um quatro com as pernas'. Se alguém a tanto o coagir, cometerá o crime de constrangimento ilegal. A lei fala, é certo, em perícia, mas não cuida da extração de sangue e nem de crime de desobediência, diante da recusa do motorista. Só uma multa e perda da licença, que caberiam também no caso de recusa de submissão ao teste do etilômetro (MIRABETE, 2013, p.302).

Além disto, o agravante de homicídio no crime de estar dirigindo sob influência de álcool necessita ser avaliado de maneira minuciosa frente ao perigo concreto, se por dolo eventual ou culpa consciente.

## **1.5 METODOLOGIA DO ESTUDO**

A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, tendo como base

material já elaborado, incluindo livros, artigos científicos e normas já existentes.

Quanto aos procedimentos técnicos uma pesquisa pode ser classificada como bibliográfico, estudo de caso, estudo de campo, de levantamento, documental, de observação, entre outros pontos.

Neste estudo aqui relatado, a pesquisa é considerada bibliográfica, uma vez que está baseada em publicações que concordam a veracidade do caso, tendo por objetivo definir um problema com base em referências teóricas já publicadas (RAMPAZZO, 2012).

O trabalho desenvolvido buscou fazer pesquisa sobre o tema apresentado, expressando uma visão geral do que que foi feito para atingir os objetivos.

Diante do tema que atualmente vem conquistando seu espaço nas discussões, não poderia ter melhor segmento a pesquisa apresentada, pois a efetiva aplicação de uma rígida lei penal frente ao crime de embriaguez ao volante tem grande relevância, sendo amplamente discutido pelos doutrinadores da atualidade.

Sendo assim, devido a gama de doutrinadores que discutem o tema proposto, formou-se a base para o desenvolvimento da monografia, adotando-se termos orientadores da pesquisa, quais sejam: acidentes de trânsito, CTB, Lei Seca.

Foram utilizados como fonte artigos científicos na língua portuguesa, com publicação entre os anos de 2008 a 2019, depositados nas bases de dados Scielo, Birene, Google Acadêmico, Biblioteca Digital, Revistas Acadêmicas. Dada a relevância de se apresentar dados atualizados sobre o referente tema.

## **1.6 ESTRUTURA DO TRABALHO**

Este estudo encontra-se estruturado em quatro capítulos acrescidos das considerações finais. No capítulo 1 é abordada a introdução, problema de pesquisa, hipótese, os objetivos do estudo, a justificativa do tema e a metodologia usada na pesquisa. O capítulo 2 apresenta o álcool como fator gerador de acidentes de trânsito e o estudo da evolução da chamada Lei Seca durante os anos e suas devidas falhas, alvos de grandes debates. O capítulo 3 apresenta uma comparação de penalidades entre o Brasil e alguns países e trata da avaliação da obrigatoriedade ou não do etilômetro ou exame sanguíneo do ponto de vista do motorista, fazendo ou não a prova contra si. No capítulo 4 buscou-se elucidar a atual



jurisprudência frente a culpabilidade ou imputabilidade (dolo eventual ou culpa consciente). E no capítulo 5 são apresentadas as considerações finais do estudo, onde constam as conclusões elaboradas pela autora.

## **2 INSTITUTO DA LEI Nº 11.705 DE JUNHO DE 2008**

### **2.1 RELAÇÃO ENTRE CONSUMO DE ÁLCOOL E ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Resultados publicados pelo periódico médico “The Lancet”, nos quais foram comparados dados de 195 países participantes dos estudos “Fardo Global das Doenças”, do Instituto de Métricas e Avaliação em Saúde da Universidade de Washington, EUA, realizados entre 2011 e 2013, confirmam que “o álcool provoca, aproximadamente, 2,8 milhões de mortes anuais em todo mundo”. Dentre esses dados, o Brasil foi apontado como país onde ocorreu quase 100 mil casos, representando um percentual significativo de, mais ou menos, 4% do total (BAIMA, 2018).

Neste estudo, acrescenta Baima (2018), o consumo de álcool e as doenças relacionadas estão entre os principais fatores de risco e incapacitação que podem ser prevenidos e evitados. No entanto, mesmo que grande parte dos países adote estratégias de educação para o trânsito ou legislações coibidoras, apurou-se que uma em cada dez mortes refere-se a pessoas com idade entre 15 e 49 anos, liderando entre todas as causas das mortes, acidentes no trânsito.

De modo geral, defende Barros (2010), no âmbito da saúde pública, constata-se que a ingestão de álcool é um dos fatores que mais agrega risco de morbidade, mortalidade e incapacidade temporárias ou permanentes, sendo responsável por cerca de 3,3 milhões de mortes anuais no mundo.

Mais especificamente, acrescentam Araújo e Santana (2015), entre os prejuízos acarretados, os acidentes de trânsito representam preocupação mundial, apresentando um expressivo número de mortes e prejuízos para toda a sociedade. Sob outro ângulo, uma constatação mais preocupante: a população que se expõe a maior risco de acidentes fatais no trânsito é composta por os jovens, em faixa etária inferior a 30 anos.

Nas palavras de Abreu e Lima (2010) o álcool é tão apreciado por, inicialmente, atuar como estimulante, reduzindo a timidez, facilitando os contatos sociais, podendo gerar uma sensação agradável de excitação. Entretanto, a ingestão de mais quantidades atuará ao contrário, como depressor do Sistema Nervoso Central. Nesse ponto, as reações e capacidade de julgamento são afetadas rapidamente, diminuindo muito a capacidade de tomada de decisões rápidas. Dessa

forma, com maior consumo, as habilidades motoras e o tempo de reação aos imprevistos sofrem consequências graves, além do comportamento tornar-se descontrolado, favorecendo a impulsividade e agressividade, o que compromete as condições ideais para dirigir. Acrescente-se que, em doses mais elevadas, o álcool pode causar sonolência ao volante.

Em território nacional, estende Rios (2019), pesquisa realizada no Rio Grande do Sul sobre mortes causadas por acidentes de trânsito apontaram que em 38,3% das vítimas foi constatada presença de álcool no sangue. Este estudo foi feito pelo cruzamento de informações do Detran do mesmo estado e relatórios de perícias do Instituto-Geral de Perícias com dados relativos ao ano de 2018. Na amostra analisada foram captadas informações de 1.047 vítimas, representando, para o estado do Rio Grande do Sul, 62,7% do total de mortos neste período. No mesmo estudo foi constatado que entre os motoristas mortos por acidentes de trânsito no ano analisado, 41,3% apresentaram considerável grau alcoólico no sangue. Em análise mais detalhada, foi apurado que 94,7% das mortes onde se constatou presença de álcool no sangue, ocorreram nos finais de semana, entre sexta-feira e domingo e, mais detalhadamente foram apurados os seguintes dados:

**FIGURA 1** – Gráfico do número de mortes no estado do Rio Grande do Sul, no ano de 2018, por categorias.



**Fonte:** Rios (2019).

Uma constatação triste, referente à Figura 1, é que morreram mais pedestres do que condutores, ou seja, as pessoas que dirigiam sob efeito do álcool representam um perigo maior para terceiros do que para si mesmas. Também foi significativo o percentual de ciclistas que, surpreendentemente, ficaram em segundo lugar, seguido de condutores e motociclistas.

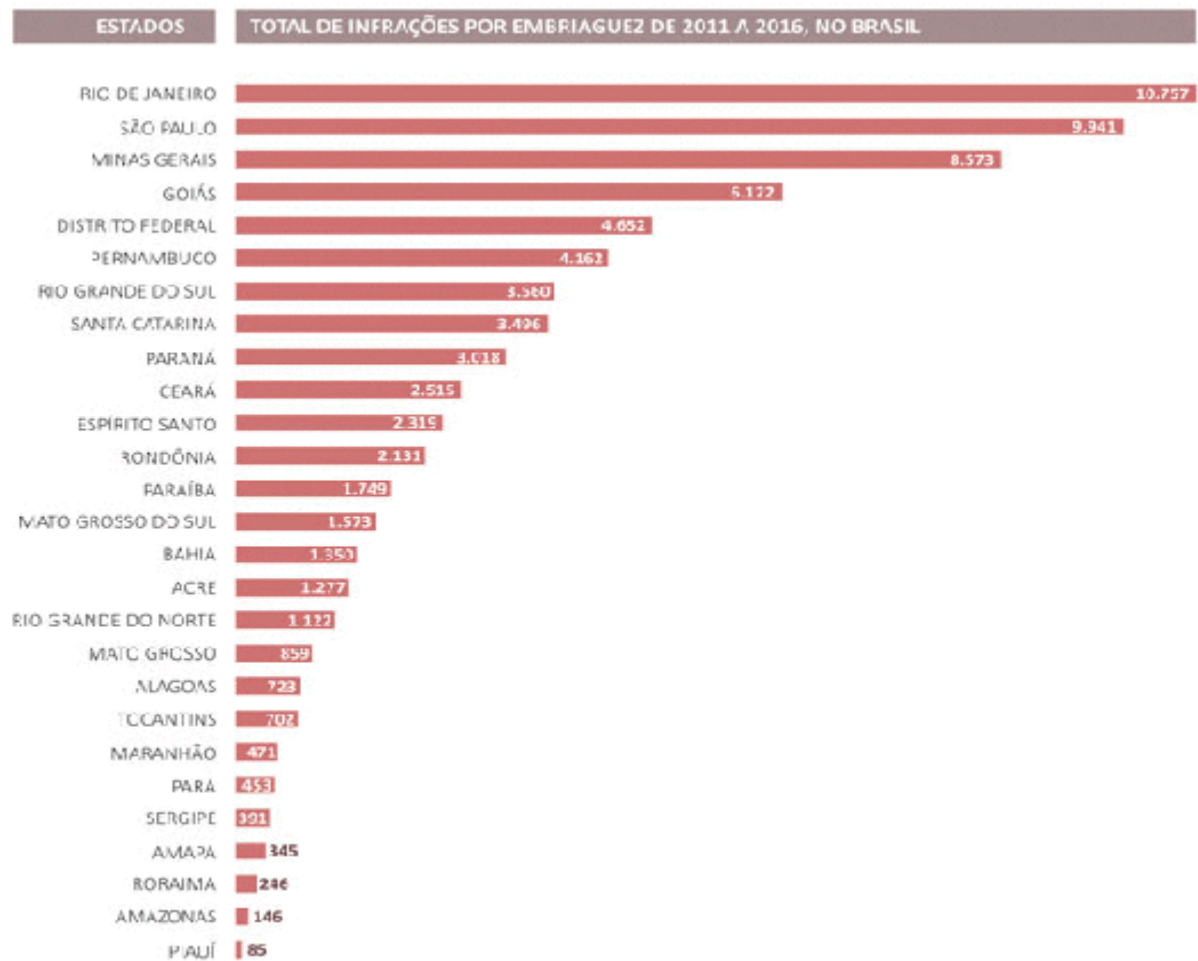
Lima (2015) cita outro estudo acerca do tema, o Relatório Global sobre Álcool e Saúde, elaborado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) no ano de 2012, referente a estudos realizados entre 2010 e 2011, que aponta que 15% das mortes decorrentes por acidentes de trânsito no mundo teve como fator a ingestão de álcool. Esse mesmo relatório indica que um volume estimado de 18% e 5,2% dos acidentes de trânsito ocorridos no Brasil foram causados pela ingestão de bebidas alcoólicas.

Para o Ministério da Saúde (2018), decorridos dez da implementação da Lei Seca, dados apurados pela Pesquisa de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel), chamam a atenção para o fato de que, entre 2011 e 2017, a frequência de adultos que assumem a condução de veículos motorizados depois de ingerir algum tipo de bebida alcóolica cresceu para 16% no Brasil. Esta pesquisa, idealizada e desenvolvida pelo Ministério da Saúde foi executada entre os meses de fevereiro e dezembro de 2017, entrevistando 53.034 pessoas com idade acima de 18 anos.

Entre as 27 capitais que participaram da pesquisa, 6,7% da população adulta admitiram que dirigem veículo motorizado depois de consumir bebida alcoólica. O percentual de homens, nesse caso, é cinco vezes maior que de mulheres: homens, 11,7%; e mulheres, 2,5%. O fato de os homens se arriscarem mais que as mulheres representa um perfil mundial. Entretanto, no Brasil a infraestrutura para o trânsito é deficiente e não oferecem muita segurança.

No levantamento feito pelo MS (2018), através do Vigitel dados mais detalhados classificaram os estados brasileiros quanto ao número de ocorrências de infrações por embriaguez, como se pode analisar a seguir, na Figura 2.

**FIGURA 2** – Gráfico do número de mortes no estado do Rio Grande do Sul, no ano de 2018, por categorias.



**Fonte:** Brasil (2018).

Nesta Figura 2, constata-se o maior volume de ocorrências em três estados da Região Sudeste, respectivamente Rio de Janeiro (10.757), São Paulo (9.941) e Minas Gerais (8.573). O Rio de Janeiro supera a maior população estadual do país, que é a de São Paulo. Em algumas capitais estados da Região Norte, Nordeste e Centro-Oeste, o número é bem menor.

O Ministério da Saúde (2018) esclarece que, para esta pesquisa a Vigitel considerou como consumo abusivo, a ingestão de um volume igual ou superior a doses de bebidas alcoólicas para o sexo feminino, e cinco ou mais doses para o sexo masculino, ambos os casos ingestão ocorrida no mesmo dia.

## 2.2 LEI N° 11.705 DE 19 DE JUNHO DE 2008 E ALTERAÇÕES POSTERIORES

No ano de 2008 foi aprovada a Lei 11.705, que se tornou popularmente conhecida como Lei Seca. Desde então, aponta Silva (2012), a legislação passou a ser menos tolerante com o condutor de veículo automotor que dirige após ingerir álcool, exigindo que fossem feitas mudanças no comportamento dos motoristas, como meio de colaborar para a redução de mortes no trânsito.

Dados apurados pelo Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), ligado ao Ministério da Saúde, apontam que ocorreu, desde então, uma redução superior a 14% no número de mortes por acidentes de trânsito em todo o Brasil. Esses dados resultam da comparação do ano em que a lei foi implementada, quando foram registrados 38.273 óbitos causados pelo trânsito. Oito anos depois, dados preliminares já indicavam uma queda para 32.615 casos, ou seja, no período foram evitadas 5658 mortes (SILVA, 2012).

Rios (2019) ainda pondera que, de acordo com o Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), órgão ligado à Escola Nacional de Seguros, os números apurados pelo SIM estão longe do real. Para o CPES, em 10 anos do instituto da Lei Seca foram evitadas 40.700 mortes e invalidez permanente ou não, de, aproximadamente, 235 mil pessoas. A mesma entidade considera que, se não fosse esta lei, os acidentes teriam aumentado porque a compra de veículos automotores cresceu e a estrutura para o trânsito continua deficiente em todo o país. Assim, poderia provocar perdas de um volume bem maior de vidas humanas, além das perdas econômicas. Acredita-se que penas mais rígidas e maior rigor na fiscalização contribuíram para evitar um grande número de tragédias no trânsito. Acrescenta ainda que, apurou-se que punições mais severas geram impacto direto nas ocorrências do trânsito geradas pelo consumo de álcool.

Segundo Gomes (2009) até a instituição da Lei Seca, o Código de Trânsito Brasileiro permitia a apuração de até 0,6 g/L de álcool no sangue do motorista. No bafômetro poderia ser apurado até 0,3 mg/L. Nesta época a infração era gravíssima e a multa para concentrações maiores era de R\$ 955 multiplicado por cinco. A carteira de habilitação do infrator era suspensa por um ano e dirigir nessas condições, expondo outras pessoas ao perigo era considerado um crime cuja pena poderia chegar à prisão, por um período de 3 a 6 meses.

A partir da Lei Seca, aprovada em junho de 2008, essa tolerância quanto à concentração de álcool reduziu para 0,2 g/L no sangue e 0,1 mg/L no bafômetro. A multa foi mantida, mas nos casos de reincidências dentro do mesmo ano da primeira ocorrência, deveria ser multiplicada por dois. Uma concentração de 0,34 mg/L apurada pelo bafômetro resultaria no mesmo tempo de prisão (BRASIL, 2008).

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência  
Infração - gravíssima;  
Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.  
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro  
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses (BRASIL, LEI 11705/2008).

Mais adiante, no ano de 2012, continua Lima (2015), a legislação tornou-se mais rigorosa por meio da Lei 12.760 e toda e qualquer concentração de álcool detectada pelo exame de sangue ou pelo teste do bafômetro tornou-se infração. A multa, considerada como gravíssima, aumentou para R\$ 1.915, podendo chegar a ser multiplicada por 10, prevendo também, a penalização dobrada caso houvesse reincidência. Desde então, seria necessário além do exame clínico, a prova testemunhal ou imagens que comprovassem de sinais de alteração na capacidade motora do condutor, mas o tempo de prisão continuou o mesmo anterior.

Quatro anos depois, em 2016, a lei foi endurecida ainda mais e o valor da multa aumentou, atingindo R\$ 2.934,70. Na mesma ocasião, a recusa pelo teste do bafômetro passou a ser considerada penalidade. Também foi aumentada a punição para condutores bêbados que se envolvessem em acidentes com morte. Nos casos caracterizados como homicídios culposos a pena mínima de prisão foi estabelecida em 8 anos, três anos a mais que o previsto anteriormente. Nestes casos, o juiz tem poderes para decidir pela concessão ou negação da liberdade do motorista diante de pedido de habeas corpus (RIOS, 2019). A redação assim foi apresentada, alterando alguns pontos anteriores:

A direção de veículos sob os efeitos do álcool ou de outra substância psicoativa poderá ser atestada por meio de teste de etilômetro ("bafômetro"), exame de sangue/laboratorial, exame clínico, ou constatação pela autoridade de trânsito de conjunto de sinais que indiquem alteração de capacidade psicomotora\*. Além disso, poderão ser utilizados prova

testemunhal, imagem, vídeo ou quaisquer outras formas de prova admitidas em direito (RIOS, 2019, p.104).

Em dezembro de 2017, foi sancionada a Lei nº 13.546, alterando a Lei nº 9.503/1997, dispondo sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. Essa lei, em vigor a partir de 19 de abril de 2018 apresentou três alterações no CTB em relação aos condutores responsáveis por óbito ou lesão de pessoas no trânsito, depois de consumir bebidas alcoólicas ou outras drogas psicoativas. No caso definido como homicídio culposo, nos quais não haja intenção de matar, a prisão pode ser de cinco a oito anos. A penalidade para lesão corporal grave ou gravíssima poderá ser estabelecida por um período de dois a cinco anos (BRASIL, 2017).

Ocorre a infração caso o condutor apresente qualquer concentração de álcool por litro de sangue e, no bafômetro, valor igual ou superior a 0,05 mg de álcool por litro de ar alveolar expirado, sendo considerada, também, a presença de sinais de alteração da capacidade psicomotora. Neste caso, a penalidade será multa, suspensão do direito de dirigir por 12 meses, recolhimento da carteira de motorista e retenção do veículo. Tratando-se da avaliação da capacidade psicomotora, as autoridades de trânsito analisarão um conjunto de sinais quanto à aparência, atitude do condutor, capacidade de orientação, memória e capacidade motora e verbal (BRASIL, 2017).



### 3 TESTE DO ETILÔMETRO DA NÃO OBRIGATORIEDADE DE PRODUZIR PROVA CONTRA SI

Sobre o direito a não-autoincriminação, inicia Barbagalo (2008), existe a proeminente valoração no que toca as provas que carecem ser determinadas com intervenção corporal no acusado, de modo que há possibilidade do mesmo negar-se a colaborar com a produção desta. O Estado não poderia compelir o agente à produção de provas em seu próprio prejuízo.

Para Gomes (2009) o parágrafo § 3º do diploma legal em comento só tem pertinência em relação ao exame clínico:

A recusa ao exame de sangue e ao bafômetro não está sujeita a nenhuma sanção. Quando alguém exercita um direito (direito de não autoincriminação) não pode sofrer qualquer sanção. O que está autorizado por uma norma não pode estar proibido por outra (nisso reside a essência da teoria da tipicidade conglobante de Zaffaroni, que aproveitamos na nossa teoria constitucionalista do delito) (GOMES, 2009, p.13).

Gomes, Cunha e Pinto (2008) comentam que, com a divergência apresentada de opiniões pela obrigatoriedade ou não da submissão aos testes de alcoolemia, surgiram também várias atuações diferentes por parte dos encarregados de aplicação da lei, sejam eles polícia militar, civil, órgãos fiscalizadores de trânsito, como também o Judiciário.

A legislação estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro, ou Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 e as Resoluções pertinentes ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) determinam as margens de tolerância para o consumo de álcool pelos condutores de veículos automotores (GOMES; CUNHA; PINTO, 2008).

É importante lembrar que o etilômetro, popularmente conhecido como "bafômetro", não é o único instrumento utilizado para tal, também não sendo de uso obrigatório. Outra forma é a lavratura do Auto de Infração de Trânsito desde que seja constatado pelo agente fiscalizador sinais de alteração da capacidade psicomotora do condutor, pela realização de exame clínico ou, ainda, através de exame de sangue (MACHADO, 2008; MITIDIERO, 2015).

Para a Resolução Contran 432, artigo 6, § I, esclarece Mitidiero (2015), diante da realização de exame de sangue o nível máximo é tolerância zero para

qualquer concentração de álcool por litro de sangue. Assim, uma insignificante concentração de álcool é suficiente para a autuação. Além dos níveis de álcool no sangue ou teste do “bafômetro”, pode-se verificar a presença de sinais de alteração da capacidade psicomotora através de exame clínico, desde que seja emitido laudo conclusivo, assinado por médico perito. Tais sinais também podem ser constatados pelo agente da Autoridade de Trânsito conforme a mesma resolução. No caso da aplicação do teste do “bafômetro”, a tolerância é de 0,05 mg de álcool por litro de ar alveolar expirado, deduzindo margem de erro admitida pela Resolução 432.

Mitidiero (2015) ainda acrescenta que, caso seja confirmada concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue (dg/l) ou ainda igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar, ou os sinais que apontem para alteração da capacidade psicomotora, o condutor pode responder a processo criminal, cuja previsão de pena é de seis meses a três anos de prisão.

Para Lima (2015) a questão representada pela recusa à realização do teste do bafômetro é bastante controvertida nos Tribunais, uma vez que muitos magistrados têm anulado o processo administrativo, principalmente quanto à possibilidade de suspensão do direito de dirigir. Previamente, o condutor deve estar ciente de que não é obrigado a fazer o teste do etilômetro ou bafômetro, pois, em nenhum instrumento legal é estabelecida esta obrigatoriedade, tendo por base a premissa de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo, tal como estabelece o princípio constitucional "*nemo tenetur se detegere*".

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

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

Não obstante, na Convenção Americana de Direitos Humanos, denominada Pacto de San Jose da Costa Rica, encontra-se, em seu artigo 8º, § 2, letra g, que está garantido ao cidadão “direito de não ser obrigado a depor contra si mesmo, nem a declarar-se culpado”. Dessa forma, o que se constata é o puro e simples direito ao silêncio que chegou ao status constitucional. Não existe mais nenhum acréscimo no texto, trata-se somente do direito ao silêncio (ANSELMO, 2016, p.1)

Neste contexto, preleciona Anselmo (2016), o princípio da não autoincriminação defende que, além da possibilidade de ficar em silêncio no interrogatório, o imputado não poder ser obrigado a participar de acareações, reconhecimentos, reconstituições ou ainda fornecer material para exames periciais, devendo a acusação incumbir-se da prova.

Lima (2015) esclarece que, mesmo não constando no CTB qualquer obrigatoriedade em relação ao teste, pois constataria estado ditatorial e arbitrário, nos artigos 165-A e 277 do mesmo CTB foram inseridas algumas redações geradoras de debates acirrados, que contradizem o direito "*nemo tenetur se detegere*":

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:

Infração - gravíssima; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.

Em linha contrária, o Estado criou meios de punir a quem usa do direito de não fornecer provas contra si ou ser submetido a qualquer teste que contrarie sua vontade.

Um dos pontos da controvérsia quanto a este direito, citado por Mitidiero (2015), é o fato de que não é adequado confundir um indivíduo embriagado com outro que ingeriu apenas uma pequena quantidade de álcool, pois concentrações mínimas de álcool no sangue, não causam interferência na capacidade psicomotora e, por conseguinte, não afetariam a condução veicular. Nesse ponto, um condutor flagrado, tendo ingerido um percentual mínimo de álcool, não apresentará sinal de alteração da capacidade psicomotora, além de poder se negar ao teste. Mesmo nessas condições estaria contrariando os artigos 165-A e 277 do CTB.

Rios (2019) cita um exemplo dessa controvérsia quando leciona que os tribunais, juristas e estudiosos têm debatido o tema ao longo de vários anos, e atualmente há Tribunais consolidando um entendimento por anulação do

procedimento administrativo de imposição de penalidade simplesmente porque o cidadão se negou a fazer o teste do bafômetro e contra ele nada foi anotado sobre possíveis sinais de embriagues.

Nas palavras de Anselmo (2016) o direito à não incriminar a si mesmo divide-se em categorias, onde são apresentados o direito ao silêncio, a não colaborar com investigação ou com a instrução criminal contra si, de não se autodeclarar culpado e não apresentar provas que prejudique a si mesmo.

### **3.1 DO DIREITO À CONTRAPROVA**

De acordo com Cabette (2008) nas situações onde o condutor é abordado, em numa blitz ou em operação de rotina, espera-se que se comporte de forma tranquila, atendo-se aos seus direitos, inclusive apropriando-se de meios de prova disponíveis que possui, como usar celular para gravar ou filmar o decorrer da autuação, usando como prova posterior.

Pode também, continua Cabette (2008), acontecer casos em que condutores faz uso de medicamentos que contem álcool em sua composição, recomendando-se que este leve consigo os fracos desse medicamentos, atestados ou receitas médicas, devendo apresenta-los à autoridade de trânsito, fundamentando alegações, nesse caso, necessárias, ainda que não seja obrigado a apresentar tais documentos. Ainda, caso o teste do bafômetro ateste concentração alcoólica, o condutor tem direito de solicitar que seja feito o teste novamente após alguns minutos. Outro direito do condutor é a exigência de teste por exame médico ou pelo exame de sangue para verificar se existe mesmo alguma concentração de álcool no sangue, lembrando que os exames de sangue se sobrepõem ao teste do etilômetro em caso de questões judiciais.

Para Machado (2008) ainda que a autoridade envolvida não dê ao condutor nenhuma alternativa para provar o estado de sobriedade alegado, este condutor pode, sob responsabilidade própria, ir a uma clínica para realizar exames mesmo decorridas algumas horas da abordagem. Neste caso, onde o próprio condutor apresenta contraprova, recursos são aceitos e já existem precedentes na justiça brasileira e, mesmo que o órgão de trânsito não respeitar a legislação, o

condutor poderá recorrer a via judicial para preservar seus direitos e ter prejuízos reparados.

Entretanto, amplia Cabette (2008), é importante salientar que o testemunho do agente de trânsito é válido como prova. Neste testemunho descrever as condições aparentes do condutor abordado, tais indicação de sonolência, olhos avermelhados, presença do cheiro de álcool, postura agressiva, dificuldade de orientação, alterações na fala, dificuldade para manter equilíbrio ao andar, voz pastosa e outros sinais que indicam embriaguez.

Diante de um relato com tais características, considera Lima (2015), o condutor deve promover a contraprova diante do que foi testemunhado pelos agentes. Dessa forma, a oportunidade de realizar o exame com o etilômetro como contraprova é um direito do condutor. Caso o condutor tenha permitido ou exigido exame pericial que não tenha sido realizado por falta do aparelho necessário, a presunção é invertida uma vez que o exame clínico passa a ser visto como insuficiente porque é secundário e subsidiário. Sobre o dilema, doutrinadores entendem que:

Em matéria punitiva não se deve tolerar interpretações dúbias, aspectos amplos ou construções típicas bipolares em decorrência do princípio da taxatividade penal (art. 1º, CP e art. 5º, XXXIX, CF). A lei precisa ser clara, precisa. Deve ser facilmente perceptível a todos entender como se deve provar um fato gerando uma estabilidade e uma segurança jurídica. O nosso Legislador criou um modelo pouco claro. Afinal de contas, há hierarquia de prova? A prova pericial é superior ao exame clínico? Para nós, parece evidente que sim. Neste ponto, então, não se pode abrir mão do exame pericial, a não ser que o condutor se negue a produzi-lo (LIMA, 2015, p.106).

Gomes, Cunha e Pinto (2008) compreendem que é atribuído ao condutor o direito de requerer prova caso o exame clínico aponte embriaguez uma vez que a contraprova é sua obrigação. Apenas diante de recusa ao bafômetro e à realização de exame de sangue é que existe o direito das autoridades para utilizar outros recursos probatórios. Caso não haja meios para a realização da prova pericial pela falta de instrumento adequado, não é permitido utilizar apenas o exame clínico para comprovar a embriaguez, principalmente nos casos em que o condutor aceita voluntariamente sua realização.

#### **4 A CULPABILIDADE OU IMPUTABILIDADE NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NOS QUAIS SEJA CONFIRMADA INGESTÃO DE ÁLCOOL PELO CONDUTOR**

O ato de dirigir sob efeito de bebidas alcoólicas é considerado infração de trânsito, e a ele são atribuídas causas de acidentes, contrariando regulamentos e normativas equivalentes. Mais profundamente, é notório que, caso o condutor cometa uma infração enquanto alcoolizado, estará cometendo dupla infração: dirigir sob efeito de álcool e por em risco a vida de terceiros.

Mesmo sendo uma questão mundial, a forma como se dá a penalização varia entre os países, conforme comentado no próximo item deste estudo.

##### **4.1 COMPARAÇÃO DAS PENAS PREVISTAS PARA DIREÇÃO SOB EFEITO DE ÁLCOOL EM ALGUNS PAÍSES**

Capez (2009) esclarece que, desde o surgimento da Lei Seca, deu-se origem a uma série de polêmicas no Brasil. Mais adiante, com a adoção da chamada tolerância zero, os debates foram acirrados, discutindo a possibilidade da medida ser efetiva e se não apresentava rigidez desnecessária. Mesmo que as discussões estivessem voltadas para a realidade brasileira, em larga escala foram citadas legislações vigentes em outros países, tanto dos que não penalizam a ingestão de álcool pelo condutor, quanto daquelas nações que também adotam a tolerância zero.

Estando certa ou não, lecionam Magalhães (2011) e Lopes (2009), a verdade é que apenas a legislação não tem poder para incentivar ou coibir pessoas a conduzirem sob efeito de álcool. Como problema que não está totalmente ao alcance da lei, os acidentes que têm como causa a combinação entre álcool e direção, estão diretamente ligados ao nível de educação e de conscientização e conscientização de cada sociedade, pois mesmo que a lei exista, o cidadão pode respeitá-la ou não. O problema apresenta-se então como cultural.

Dados interessantes são apresentados pelo Ministério da Saúde (2018) quando realiza comparação da situação nacional com alguns países, comentados a seguir, demonstrando que a forma de penalizar varia de acordo com a legislação implantada em cada um:

Na Colômbia, ao ser constatada a direção sob efeito de álcool, ocorre o cancelamento da carteira de habilitação, pois existe uma lei que considera que a condução sob uso de álcool e outras substâncias psicoativas, deve ser penalizada com pagamento de multa. Em outra realidade, o Japão segue a tradição de justiça extrema, comum aos paises asiáticos. Caso um motorista embriagado atropel e mate uma pessoa pode receber pena de prisão perpétua cabendo recursos para amenizar a condenação (BRASIL, 2018).

Nos Estados Unidos o motorista embriagado que se envolve em acidentes de trânsito é caracterizado como alcoólatra, tendo que se decidir entre duas opções: fazer tratamento que é acompanhado pelos órgãos competentes ou ir ser preso. No decorrer do tratamento, o indivíduo é submetido a exames de urina frequentes para verificar se houve ingestão alcóolica (BRASIL, 2018).

Na Espanha, país de outro continente, existe a possibilidade do condutor caso este seja flagrado com taxa igual ou superior a 1,2 grama de álcool por litro de sangue. Neste caso, a habilitação é suspensa por até quatro anos. Caso o condutor se negue a fazer o teste do bafômetro ou o exame de sangue exigido, pode ficar preso por um período que varia de seis meses a um ano. Na França, o motorista que for pego embriagado recebe penalidades severas: perder a licença para dirigir por 10 anos, ser preso por cinco anos e pagar multa, caso seja responsabilizado por acidentes (BRASIL, 2018).

Na Suécia, último país aqui comentado, existem barreiras eletrônicas parecidas com pedágios, que realizam testes instantâneos, apurando se o condutor consumiu álcool. Caso seja confirmada a presença de níveis acima do permitido, as cancelas não se abrem e o motorista embriagado permanece no local até a chegada da polícia (BRASIL, 2018).

Em todo o mundo, defende Baima (2018), o Brasil é considerado como um dos países que tratam o tema álcool e direção com maior rigor. Um relatório feito pela ONU no ano de 2015, o Brasil se apresentou como único país, entre os mais populosos, que possui legislação específica para a direção sob efeito do álcool, obrigatoriedade de capacetes, cintos de segurança e cadeirinha para crianças. Mesmo assim, o mesmo relatório comprova que o país é o quarto da América com mais mortes no trânsito.

Em território nacional, esclarecem Araújo e Santana (2015), por meio do uso do popularmente chamado “bafômetro” as autoridades competentes tem poder

para verificar a situação do condutor em relação à ingestão de álcool. No artigo 165, do CTB encontra-se previsto que aquele que “dirigir sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência ficará sujeito à multa e ter sua habilitação suspensa por um ano”. Outro artigo, de número 306 ainda estabelece que poderá haver detenção de seis meses a três anos, estando o condutor sujeito a multa e suspensão ou mesmo proibição de obter permissão ou a habilitação para direção de veículo automotor.

#### **4.2 ATUAL JURISPRUDÊNCIA FRENTE À CULPABILIDADE OU IMPUTABILIDADE – DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE**

Com base na redação do Código Penal, iniciam Araújo e Santana (2015), é configurado crime caso haja dolo ou culpa na conduta do agente. Na ausência de um desses elementos subjetivos, o fato torna-se atípico. Acrescente-se que, para o Código mencionado, configura dolo não apenas quando o agente tem ciência do resultado que irá alcançar através de sua conduta, mas também nos casos em que este assume o risco de que poderá causar um resultado possível de ser previsto. Neste caso, trata-se de dolo eventual, pois o agente assumiu o risco de causar aquele resultado criminoso.

Todavia, aparta Mitidiero (2015), esta interpretação empregada pela lei torna o dolo eventual em algo muito similar à denominada culpa consciente, acarretando inúmeros problemas práticos na aplicação destes institutos, considerando-se que nos dois institutos o agente tem oportunidade concreta de fazer uma previsão do resultado e, ainda assim, continua a prática da conduta. Mais claramente, não existe uma leve possibilidade de previsão e, sim, a real possibilidade.

Nucci (2014) esclarece outro ponto; ao assumir o risco, configura uma culpa dolosa ao assumir a conduta arriscada. Visto por esse ângulo, quanto ao sentido semântico, os casos de homicídios no trânsito são controversos. Quando o condutor está embriagado ou participando dos famosos rachas, atribui-lhe o crime de homicídio doloso, mesmo que nos autos não exista elemento concreto para que o agente autue o fato como dolo eventual, é fácil a prerrogativa de que o réu assumiu o risco, agindo com dolo eventual.

Tratando-se “Dos Crimes em espécie”, o CTB, em seu art. 302 refere-se ao homicídio culposo na direção de veículo automotor. Entretanto, apenas depois



da Lei n.º 11.275/06, quando se deu o acréscimo o inciso V onde existe a alusão ao crime cometido por motorista após ingestão alcoólica levando ao aumento de pena do crime de homicídio culposo nesses casos.

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.  
 Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:  
 V – estiver sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos (CTB, art.302).

O art. 303 do CTB é semelhante ao artigo 302, definindo que a prática da lesão corporal culposa na direção de veículo automotor terá sua pena aumentada:

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:  
 Penas – detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.  
 Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior (CTB, art.303).

Mediante os tipos específicos dos Crimes de Trânsito, como previstos pelo CTB, nos arts. 302, que define homicídio culposo, e 303, que trata da lesão corporal culposa, pode-se ver de maneira confusa que estes aboliram os dispositivos semelhantes no Código Penal (CP). Acrescente-se que, diante do Princípio da Especialidade, previsto no art.12 do CP “*lex specialis derogat legi generali*”, define-se que aquele condutor de veículo automotor responsável por homicídio culposo no trânsito, se sujeitará às sanções especiais do art. 302 do CTB e não mais às previstas no art. 121 do CP (MIRABETE, 2013).

Outro artigo do CTB, o 306, comentado por Silva (2012), também é um dispositivo constante da parte “Dos Crimes em Espécie” mencionando delitos cometidos por condutores de veículos onde for comprovada ingestão de álcool ou substâncias de efeitos análogos. Caracteriza-se como crime de embriaguez ao volante mediante risco de perigo concreto, sendo obrigatória a comprovação de existência de ameaça aos demais condutores ou pedestres por meio da direção perigosa. Na íntegra, este artigo define que:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (CTB, art.306).

Constata-se, leciona Lima (2015), nas duas vertentes, dolo/culpa, a difícil caracterização e identificação, havendo o risco de estabelecimento desmedido do conceito de dolo eventual, restando classificar a conduta como culpa consciente, baseada no fato de um condutor ingerir álcool antes de dirigir não quer dizer que este esteja assumindo a possibilidade de provocar um óbito. Vale ressaltar que a mais importante diferença entre o dolo eventual e a culpa consciente refere-se às penas. No primeiro caso, as penas podem ser estabelecidas por período maior que 6 (seis) anos, como dispõe o art. 121 do CP. Por outro lado, no homicídio culposo causado por meio de direção de veículo automotor, conforme o CTB, art. 302, a pena pode variar de 2 (dois) a 4 (quatro) anos.

Em meio a tantas dúvidas, finaliza Rios (2019), resta apontar que, para haver a aplicação do dolo eventual é essencial que, além da embriaguez ao volante, comprove-se a presença de outros fatores que apontem ou provem que o condutor preferiu adotar conduta mesmo estando ciente do risco, assumindo-o, demonstrando não se preocupar com um possível resultado danoso. Tendo por ponto de partida a teoria da vontade, o dolo teria sentido de vontade livre e consciente para praticar uma infração penal. Complementarmente, a teoria do assentimento esclarece que o indivíduo que atua com dolo, tem condições de antever um provável resultado lesivo como consequência da conduta adotada, mesmo que, diretamente, não o queira.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As alterações legislativas que versam sobre o tema embriaguez ao volante, no que concerne os meios para a sua constatação, assunto que sempre resultou em conflitos interpretativos nos Tribunais Pátrios, bem como na doutrina. O Legislativo Nacional, por meio da Lei 13.281/16, acrescentou ao Código de Trânsito Brasileiro o art. 165-A, visando justamente penalizar o condutor que for flagrado conduzindo veículo sobre efeito de álcool, e este recusar a submeter ao teste para constatação de embriaguez.

No que concerne a punibilidade do agente, novamente deparamos com tema controverso, vez que a doutrina e jurisprudência diverge sobre a responsabilidade punitiva. Nos Tribunais Pátrios, vários processos tramitam sob a mais diversa fundamentação, vez que a falta de clareza legislativa, resulta em ambiente para o subjetivismo jurídico.

Nos casos de abordagem, poderá ser feita opção pelo etilômetro (bafômetro) ou pelo exame de sangue e ainda outros meios de prova, que confirmem o estado alterado do condutor, tais como imagens, prova testemunhal ou outro meio de prova admitido, lembrando que o testemunho do agente de trânsito é válido como prova.

Neste testemunho, cabe ao agente descrever sinais de sonolência, olhos vermelhos, odor de álcool, agressividade, falta de senso de orientação, fala alterada, andar cambaleante, falta de equilíbrio, voz pastosa e ainda outros que possam indicar a ingestão de álcool ou outras substâncias proibidas.

Depois da utilização de um desses meios, o condutor pode se submeter à contraprova por meio da realização de teste do etilômetro (bafômetro), exames clínicos ou pela coleta de sangue.

Toda a legislação nacional, que trata dos crimes de trânsito cujos condutores tenham ingerido álcool, foram instituídas com o objetivo de defender o direito fundamental à vida. Mediante o crescimento dos acidentes dessa natureza, a legislação tornou-se mais rígida, entretanto, deixando lacunas em vários tópicos, com ênfase na caracterização quanto ao dolo ou à culpa consciente.

Mesmo com a adoção da teoria da culpa expressa no Código de Trânsito Brasileiro, com objetivo de tratar dos demais crimes cometidos na direção de

veículos automotores, é preciso considerar a dificuldade de atuação de agentes de trânsito e da justiça diante do direito a não produção de provas contra si mesmo, atribuído ao condutor, ainda que este tenha ingestão de álcool comprovada.

É imprescindível ressaltar as penas representam uma notável distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente. No homicídio doloso, a pena mínima equivale ao triplo da pena mínima em caso de culpa consciente.

Verifica-se, aqui, como é tênue a linha que faz diferenciação entre dolo eventual e culpa consciente, baseando-se apenas na premissa de que o primeiro caso é caracterizado quando o condutor tem condições para admitir um risco provável que pode ocasionar prejuízos e, continuando a conduta, estará assumindo este risco; de outro lado, na culpa consciente encontra-se presente a previsibilidade, porém, o condutor crê ser capaz de impedir que o acidente ocorra. Tal diferenciação deverá ser pautada nas circunstâncias nas quais se deu o evento.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Ângela Maria Mendes et al. **Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito: estudo do nível de alcoolemia.** Revista Latino-Americana de Enfermagem, v. 18, n. SPE, p. 513-520, 2010.

ANSELMO, M. **Com interpretação equivocada, direito ao silêncio virou jabuticaba no país.** 2016. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2016-fev-23/academia-policial-interpretacao-equivocada-direito-silencio-virou-jabuticaba-pais> Acesso em: 21 jul. 2020.

ARAÚJO, Edna . Maria.; SANTANA, Francisco. **Distribuição desigual da mortalidade por causas externas: avaliação de aspectos socioeconômicos.** Rev Baiana Saúde Pública. 2015;29(2):262-72.

BAIMA, C. **Álcool responde por 2,8 milhões de mortes anuais no mundo e não há níveis seguros para consumo de bebidas, diz estudo.** Jornal O Globo. Versão *online*. 24 agosto 2018. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/sociedade/saude/alcool-responde-por-28-milhoes-de-mortes-anuais-no-mundo-nao-ha-niveis-seguros-para-consumo-de-bebidas-diz-estudo-23006013> Acesso em: 22 set. 2019.

BARROS, Aluísio JD et al. **Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade.** Cadernos de Saúde Pública, v. 19, p. 979-986, 2010.

BARBAGALO, F. B. **Lei N°. 11.705/08 (embriaguez no volante): alcance das alterações no Código de Trânsito Brasileiro.** 23 jul. 2008. Disponível em: <http://direito.memmes.com.br/jportal/portal.jsf?post=6144> Acesso em: 21 jul. 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm) Acesso em: 22 set. 2019.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Álcool e volante. Até quando será preciso provar o que é notório.** Revista Jus Vigilantibus, Teresina, ano 12, n. 1842, 17 jul. 2008. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=11503> Acesso em: 06 jul. 2020.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Lei N° 9.503 de 1 de setembro de 1997.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro-1997-372348-norma-atualizada-pl.html> Acesso em: 22 set. 2019.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal: parte geral.** 13.ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

GOMES, Luiz Flávio; CUNHA, Rogério Sanches; PINTO, Roando Batista. **Comentários às reformas do código de processo penal e da lei de trânsito.** 2008.

GOMES, Luiz Flávio. **Bafômetro: é obrigatório.** Revista Magister de Direito Penal e, 2009.

LIMA, J. M. B. **Alcoologia: o álcool na perspectiva da saúde pública.** Rio de Janeiro: Med Book. Editora Científica, 2015.

LIMA, Marcellus Polastri (Ed.). **Crimes de trânsito: aspectos penais e processuais: comentários por artigos do Código de Trânsito Brasileiro e legislações posteriores em seus aspectos penais e processuais penais.** Editora Atlas SA, 2015.

MACHADO, M. **Crime de alcoolemia ao volante.** 2008. Disponível em: <http://direito.memmes.com.br/jportal/portal.jsf?post=8702> Acesso em: 20 jun. 2020.

MAGALHÃES, Andréa Fernandes et al. **Prevalência de acidentes de trânsito auto-referidos em Rio Branco, Acre.** Revista de Saúde Pública, v. 45, p. 738-744, 2011.

MAGALHÃES, A. F. et al. **Caracterização dos acidentes de trânsito auto-referidos, em inquérito de base populacional, Rio Branco, Acre, 2008.** Magalhães AF. Prevalência dos acidentes de trânsito auto-referidos em Rio Branco-Acre, p. 54-79, 2009.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Pesquisa Vigitel: Aumenta o número de brasileiros que admitem beber álcool e dirigir.** 2018. Disponível em: <https://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/43235-transito-consumo-de-alcool-aumenta-entre-brasileiros-que-dirigem#:~:text=Dados%20do%20Sistema%20de%20Informa%C3%A7%C3%B5es,quando%20foram%20registrados%2037.345%20%C3%B3bitos> Acesso em: 20 jun. 2020.

MIRABETE, Júlio Fabbrini. **Manual de direito penal – parte geral**, v. I. 25.ed. São Paulo: Atlas, 2013.

MITIDIERO, Nei Pires. **Crimes de trânsito e circulação de trânsito: comentários à parte penal do CTB.** São Paulo: Saraiva, 2015.

NUCCI, G. de S. **Manual de Direito Penal.** 10.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei Nº 11705 de 19 de junho de 2008.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2008/lei/11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/lei/11705.htm) Acesso em: 21 jul. 2020.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei Nº 12.760 de 20 dezembro de 2012.** Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm) Acesso em: 21 jul. 2020.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei Nº 13.546 de 19 de dezembro de 2017.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2013.546%2C%20DE%2019%20DE%20DEZEMBRO%20DE%202017.&text=Alterar%20dispositivos%20da%20Lei%20n%C2%BA,na%20dire%C3%A7%C3%A3o%20de%20ve%C3%ADculos%20automotores](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2013.546%2C%20DE%2019%20DE%20DEZEMBRO%20DE%202017.&text=Alterar%20dispositivos%20da%20Lei%20n%C2%BA,na%20dire%C3%A7%C3%A3o%20de%20ve%C3%ADculos%20automotores) Acesso em: 06 jul. 2020.

RAMPAZZO, L. **Metodologia Científica Para Alunos Para Alunos De Graduação e Pós-graduação.** 3.ed. São Paulo: Atlas, 2012.

RIOS, Polianna Alves Andrade et al. **Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência e diferenciais entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional.** Revista Brasileira de Epidemiologia, v. 22, p. e190054, 2019.

SILVA, Paul Hindenburg Nobre de Vasconcelos et al. **Epidemiologia dos acidentes de trânsito com foco na mortalidade por motocicletas no Estado de Pernambuco: uma exacerbação da violência social.** 2012. Tese de Doutorado. Centro de Pesquisas Aggeu Magalhães.