

ACIDENTE DE TRÂNSITO SOB A INFLUÊNCIA DE ALCOOL COM VÍTIMAS FATAIS

Renata Daniel de Sousa*

Leôncio Botelho**

RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso versa sobre possibilidade ou não do reconhecimento do dolo eventual nos acidentes de trânsito sob a influência de álcool com vítimas fatais, com foco principal nas alterações decorrentes da promulgação da Lei nº 13.546/2017, na qual alterou o Código de Trânsito Brasileiro. Portanto, antes de chegar a um consenso final, realizou-se um estudo acerca dos fundamentos da natureza jurídica dos crimes de trânsito, trazendo conceitos acerca dos atos e fatos jurídicos e das responsabilidades civil e penal. Posteriormente, avançando na pesquisa, faz-se uma análise dos conceitos de embriaguez e suas espécies, bem como um apanhado histórico acerca das alterações sofridas pela legislação de trânsito no país. Também foram expostos conteúdos informativos e dados, essencialmente no que diz respeito aos índices de violência no trânsito, lesões e mortes. Posto isso, um estudo foi desenvolvido pautado na Teoria do Delito, buscando compreender institutos de dolo, dolo eventual, culpa e culpa consciente, a fim de melhor entender sobre a possibilidade do reconhecimento do dolo eventual. Por fim, analisou-se a relevância das medidas de política criminal contra a violência no trânsito, tendo em vista a fugacidade de um direito penal com caráter predominantemente simbólico.

Palavras-chave: Homicídio de trânsito. Lei nº 13.546/2017. Código de Trânsito Brasileiro. Dolo Eventual. Embriaguez ao volante.

1 INTRODUÇÃO

Ao longo do tempo, o homem tem se tornado cada vez mais dependente do veículo automotor, pois auxilia no transporte de pessoas ou coisas, facilitando assim os afazeres do cotidiano. Porém o uso de forma irresponsável pelo condutor pode tornar esse veículo uma arma perigosa, agravando ainda mais a situação com a ingestão de bebida alcoólica. Para tanto, fez-se necessário à implementação de uma lei própria para regulamentar o uso deste veículo de transporte em vias terrestres brasileiras. Uma das mais recentes mudanças foi realizada com a promulgação da Lei nº 13.546/2017, no que se refere à qualificadora do homicídio culposo na direção de veículo automotor nos casos de embriaguez ao volante, a qual tem gerado discussões doutrinárias e divergentes decisões judiciais. A referida situação originou-se, a partir do questionamento da sua real aplicabilidade, e durante muito tempo houve decisões judiciais reconhecendo a incidência do dolo eventual nos casos em que a embriaguez ao volante resultasse em homicídio, afastando assim as penas restritivas de direitos, previstas no Código de Trânsito Brasileiro, para as privativas de liberdade, previstas no Código Penal.

Nesse contexto, a presente pesquisa pretende analisar a imputabilidade penal

* Bacharelado em Direito pela Faculdade de Direito de Ipatinga.

** Especialização em curso de especialização em segurança pública pela Fundação João Pinheiro, Brasil (2005). PROFESSOR da Universidade Presidente Antônio Carlos, Brasil.

nos crimes de trânsito cometidos sob o estado de embriaguez, e estudar a possibilidade do reconhecimento do dolo eventual em homicídios de trânsito nos casos de embriaguez ao volante, a partir das alterações trazidas com a promulgação da Lei nº 13.546, na qual alterou o Código de Trânsito Brasileiro.

Além disso, envolverá também o estudo da Teoria do Delito, buscando a compreensão de conceitos como dolo, dolo eventual, culpa e culpa consciente e as implicações da tipificação criminal de cada conduta, após o reconhecimento de cada um desses institutos apresentados, e ainda analisará a importância das medidas de Política Criminal frente à violência no trânsito, visando à fuga de um Direito Penal com natureza meramente simbólica.

Como justificativa para o estudo do tema proposto, pode-se citar o seguinte: Analisar a importância das mudanças recentes na legislação de trânsito e a necessidade de desenvolver um caminho coerente para uma política criminal garantida para reduzir efetivamente a violência no trânsito, de modo a evitar o surgimento de um mero direito penal simbólico, que não produzirá resultados efetivos quanto à proteção de bens jurídicos e redução da violência na sociedade.

Nessa perspectiva, foi realizada uma análise qualitativa, utilizando-se, para a sua elaboração, de pesquisas e consultas a artigos científicos, doutrinas de autores renomados, além das legislações e jurisprudências relacionadas ao tema, e quantitativa, utilizando-se de análise e produção de estatísticas.

Para melhor compreensão do tema será desenvolvido, no primeiro capítulo, as noções gerais da infração penal, bem como, conceitos a respeito dos atos e fatos jurídicos, estabelecendo diretrizes acerca das responsabilidades civil e penal, visando demonstrar a importância de seus fundamentos, visto que a natureza jurídica dos crimes de trânsito está respaldada nos fundamentos estabelecidos.

No segundo capítulo, por sua vez, o estudo estará focado na embriaguez ao volante, trazendo consigo conceituações sobre a violência e a respeito das espécies de embriaguez, no que tange ao direito penal. Além de conteúdos informativos e dados, essencialmente no que diz respeito aos índices de violência no trânsito, lesões e mortes. Teceu-se um importante e completo apanhado histórico acerca do Código de Trânsito Brasileiro, partindo para as alterações decorrentes da lei 13.546/2017.

Encaminhando-se a conclusão da pesquisa, lança-se o olhar ao tratamento jurídico penal, ou seja, em que sentido vinha sendo as decisões desses acidentes de trânsito. Por fim, para melhor sintetizar todo o estudo, considera-se a importância da política criminal, principalmente no que se refere à educação no trânsito, de modo a evitar a ocorrência de um direito penal apenas simbólico.

2 NOÇÕES GERAIS DA INFRAÇÃO PENAL

2.1 Dos atos e Fatos jurídicos

Um dos primeiros conceitos desenvolvidos no direito é o de fato jurídico, que abrange inúmeros fatos que permeiam o mundo, a natureza, o homem e suas relações. Conforme nos ensina o jurista Pontes de Miranda, "a noção fundamental do direito é a de fato jurídico; depois a de relação jurídica."

É válido ressaltar que "fato jurídico" não é um conceito exclusivo do direito civil, mas de todo o âmbito jurídico. Nesse sentido, o seu estudo é mais adequado na teoria geral do direito, pois não se restringe ao direito civil, aplicando-se em todos os demais ramos do direito público ou privado. Segundo o professor Lôbo (2012, p.

210), "fatos jurídicos são todos os fatos naturais ou de conduta ao qual o direito atribui consequências jurídicas."

O fato jurídico é dividido em duas espécies, sentido estrito (*stricto sensu*) e sentido amplo (*lato sensu*). A primeira não é produzida pelo comportamento humano, ou seja, sua realização não precisa estar baseada no desempenho da vontade humana. No entanto, embora a vontade humana não seja necessária para sua formação, pode haver participação em seu desenvolvimento. No entanto, neste caso, a intervenção humana não desempenhou um papel importante, apenas apareceu como um fator secundário. Já o sentido amplo, abrange todo e qualquer acontecimento resultante da ação do homem ou da natureza, no qual a lei confere consequências ou efeitos jurídicos.

Neste raciocínio, de que a ação do homem cria, modifica, transfere ou extingue direitos e deveres, temos a criação dos atos lícitos e atos ilícitos. O ato lícito é aquele praticado de acordo com o ordenamento jurídico, ou seja, que não infringe lei. Já o ato ilícito, conforme a doutrina "é ação, ou omissão (comportamento) de alguém que, mediante culpa, viola norma jurídica e causa danos a outrem".

Conforme o artigo 186 do Código Civil "aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito". Também o comete aquele que excede o seu direito, ou seja, "o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes" (art. 187). Em consequência, o autor do dano fica obrigado a repará-lo (art. 927).

Portanto, o crime consiste em um fato jurídico, mais especificamente em um ato ilícito, ou seja, uma conduta humana contrária à ordem jurídica e ensejadora de responsabilidade, de efeitos jurídicos involuntários e danos a serem reparados. O delito de embriaguez ao volante, tal como o delito de homicídio culposo na direção de veículo automotor consistem, portanto, em atos ilícitos, como descrito no artigo 306 e artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ou seja, o transgressor estará sujeito a reparação dos danos causados, juntamente com as sanções do ordenamento jurídico.

2.2 Das responsabilidades civil e penal

Caio Mário da Silva Pereira ensina que, por natureza, os atos ilícitos são danos aos direitos de outrem, portanto, a fonte da obrigação é a indenização ou reembolso do dano causado. Desta maneira, o elemento subjetivo da culpa é o dever violado, sendo a responsabilidade uma reação provocada pela infração a um dever preexistente. Porém, mesmo que haja violação de um dever jurídico, e estando presente a culpa ou dolo, por parte do infrator, nenhuma indenização será devida, uma vez que não se tenha verificado prejuízo.

A doutrina não faz uma distinção substancial entre as espécies de ilicitude, pois há ilícitos de natureza civil, administrativa, penal, uma vez que todas consistem na contrariedade entre a conduta do agente e o ordenamento jurídico.

Carlos Roberto Gonçalves (2012, p. 494) por sua vez, traz a seguinte distinção, o ilícito penal possui maior gravidade em relação aos demais, tendo em vista que o Direito Penal tem o objetivo de proteger os bens jurídicos mais importantes e necessários à vida em sociedade; e sua consequência, a pena, poderá acarretar até mesmo a privação da liberdade do agente, enquanto no ilícito

civil a consequência se restringe à obrigação de reparação do dano e outras sanções de natureza cível.

A noção de responsabilidade, um dos temas jurídicos mais interessantes e problemáticos ante sua surpreendente expansão no direito moderno, destaca-se como aspecto da realidade social e está relacionada a toda atividade que acarrete prejuízo. Nesse sentido, a função da responsabilidade é justamente restaurar o equilíbrio moral e patrimonial provocado pelo autor do dano. Ressalte-se que obrigação e responsabilidade não se confundem: obrigação é sempre um dever jurídico originário; responsabilidade é um dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano causado pela violação do dever originário.

A responsabilidade jurídica abrange as responsabilidades civil e penal e aparece quando houver infração de norma jurídica ou penal, causadora de danos que perturbem a paz social que essa norma visa manter. Aguiar Dias (1997, p. 8) ensina que o fundamento da responsabilidade civil e da responsabilidade penal são praticamente o mesmo. A diferença está nas condições em que se encontram, pois, a responsabilidade penal é mais exigente do que a civil, em termos de requisitos de melhoria que devem ser cumpridos para ser eficaz.

No caso da responsabilidade penal, o indivíduo viola norma de direito público, causando um dano no interesse da sociedade, na qual exige a aplicação de uma pena ao lesante para restauração do equilíbrio. Na responsabilidade civil, o interesse diretamente lesado é o privado, sendo necessária a verificação de prejuízo a terceiro, particular ou Estado, sendo facultativo o pleito da reparação.

2.3 Da natureza jurídica dos crimes de trânsito

Existem muitas discussões sobre a natureza jurídica dos crimes de trânsito, a doutrina majoritária classifica em crimes de dano ou crime de perigo.

Crime de dano é a conduta tipificada em lei que para sua concretização necessita que seja avariado ou danificado um bem. No que se refere aos crimes de trânsito, incidiriam nessa classificação a lesão corporal e o homicídio culposo, vale ressaltar que em ambos os casos o bem jurídico concreto que seriam respectivamente a vida e a integridade física, foi lesado. Já os crimes de perigo são aqueles que se consumam com a exposição ao risco de algum bem jurídico. São subdivididos em duas espécies, crimes de perigo concreto e perigo abstrato.

O crime de perigo abstrato é aquele que a conduta está tipificada em lei, não sendo necessária comprovação que a ação praticada resultará no dano. Já o perigo concreto é aquele na qual o risco está realmente presente na ação, fica constatada uma real possibilidade de dano a outrem.

Jesus, (2010, p.15) em posição contrária a doutrina majoritária define que a natureza jurídica dos crimes de trânsito é de lesão ou mera conduta, como afirma:

Verifica-se que a essência dos delitos automobilísticos está na lesão ao interesse jurídico da coletividade, que se consubstancia na segurança do tráfego de veículos automotores, não pertencendo “necessariamente” ao tipo incriminador a lesão ou o perigo concreto de lesão a eventual objeto material individual.

Conforme entendimento do autor, o bem jurídico é lesado em todos os casos, mesmo que seja um bem concreto, como vida ou integridade física, a segurança pública é diretamente atingida com os crimes de trânsito, objeto de proteção do direito penal de trânsito.

3 NOÇÕES GERAIS SOBRE A EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E O CRIME DE HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR

3.1 Das evoluções legislativas a respeito da direção veicular sob a influência do álcool

O elevado número de automóveis trafegando nas vias públicas provocou o Estado a criar as primeiras regras para regular as condutas de veículos automotores. Após a promulgação da Lei Federal nº 11.275 em 7 de fevereiro de 2006, ocorreu a primeira grande mudança regulatória sobre o assunto. Em relação aos crimes de trânsito, não há mudança, mas houve grandes mudanças nas infrações administrativas.

A referida lei alterou o texto original do artigo 165 do CTB, que dispõe sobre a infração administrativa de "direção sob a influência de álcool". Na redação original do dispositivo, a infração ocorreria somente quando a quantidade de álcool no sangue do condutor fosse superior a de seis decigramas por litro de sangue. Com a promulgação da nova lei, tornou mais severa a infração, pois para a caracterização da mesma, não seria necessária a determinação de um nível específico de álcool no sangue do condutor.

A Lei nº 11.275/2006 alterou também o texto do caput do artigo 277 do CTB e acrescentou-lhe o parágrafo segundo. Com relação ao texto do caput, todo condutor de veículos automotores, envolvido em acidente de trânsito ou alvo de fiscalização de trânsito, apenas sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool, passou a ser submetidos a testes de alcoolemia, exames clínicos ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permita certificar seu estado. Com relação ao parágrafo segundo, a lei permitiu a caracterização da infração mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultante do consumo de álcool, na hipótese de recusa do condutor à realização dos testes, exames e de perícia. A referida lei também incluiu o inciso V no parágrafo primeiro do artigo 302, que trata sobre o crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor. O inciso V tratava-se de uma qualificadora nos casos em que o agente praticasse crime de homicídio culposo sob a influência do álcool ou substância psicoativas.

Com a Medida Provisória nº 415, de 21 de janeiro de 2008, entrou em vigor a Lei Federal nº 11.705, de 19 de junho de 2008, na qual promoveu alterações no CTB. A pena de suspensão de dirigir, entretanto, foi fixada em 12 (doze meses). No artigo 277, houve alteração de seu parágrafo segundo, permitindo ao agente da autoridade de trânsito a caracterização da infração através de outras provas, com ou sem a colaboração do condutor. Também foi inserido o parágrafo terceiro, autorizando a aplicação das penalidades e medidas administrativas decorrentes da condução de veículos automotores sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos quando houver recusa do condutor em se submeter aos testes ou exames necessários à sua detecção.

A grande mudança decorrente da Lei nº 11.705/2008 foi com relação ao artigo 306, que dispõe sobre o crime de embriaguez ao volante. Primeiramente, foi extinta a expressão "expondo a dano potencial a incolumidade de outrem", que compunha o texto original do dispositivo. Em segundo lugar, a caracterização do crime de embriaguez ao volante, passou a ser seis decigramas ou mais de álcool por litro de sangue do condutor. Dessa forma, até então, a infração administrativa de conduzir

veículo automotor sob a influência de álcool podia ser caracterizada com ou sem a utilização do etilômetro, mas também a partir dos sinais de embriaguez descritos na Resolução CONTRAN Nº 206/2006. O teste do etilômetro não era obrigatório, e havendo a recusa por parte do condutor, o mesmo não poderia ser levá-lo à autuação caso não apresentasse os sintomas de embriaguez.

A Lei Federal nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012 aumentou o valor da multa para o condutor que incorre na infração administrativa do art. 165 do CTB, que passou de 05 (cinco) para 10 (dez) vezes o valor da infração gravíssima, ou seja, de 957,65 reais para 1.915,30 reais, podendo ser dobrada se o condutor for reincidente no período de 12 (doze) meses (3.830,60 reais). Já no artigo 277 do CTB, que permitiu ao agente a aplicação de multa e submissão do condutor de veículo envolvido em acidente de trânsito ou alvo de fiscalização a testes, exame clínico, perícia ou outros meios técnicos para averiguar a influência de álcool. Foram admitidos como provas da infração do artigo 165 e o crime do artigo 306, fotos, vídeos, testemunhas, enfim, todos os meios de prova em direito admitidos.

A nova lei altera a redação do artigo 306 do CTB. O dispositivo descreve o crime de dirigir sob a influência do álcool, que inclui "dirigir veículo motorizado com capacidade psicomotora alterada devido a influência de álcool ou de outras substâncias psicoativas que determinam a dependência". Para caracterização do crime de embriaguez ao volante, de acordo com o parágrafo primeiro do mesmo artigo, a concentração de álcool no sangue da condução de veículo automotor é igual ou superior a seis decigramas ou igual ou superior ao ar alveolar contendo menos de 0,3 miligramas de álcool por litro; ou, de acordo com o item do Artigo II, mostrando sinais de alterações na capacidade psicomotora, conforme especificado pelo CONTRAN.

Como resultado de reformas legislativas anteriores, a Resolução CONTRAN nº 432/2013 revogou e atualizou o conteúdo da Resolução CONTRAN nº 206/2006. Ao definir e padronizar todos os procedimentos utilizados pelas autoridades de trânsito e seus agentes nas fiscalizações, consumo de álcool dependente ou outras substâncias psicoativas, aplicando-se o disposto no artigo 165, 276, 277 e 306 do CTB.

O texto da resolução atual é claro, tecnicamente preciso e superior ao anterior; descreve oficialmente todo o itinerário a ser seguido na ação de fiscalização, desde a abordagem do motorista, especificações do equipamento e requisitos de teste do bafômetro, bem como caracterização da violação do artigo 165 e crime do artigo 306 do CTB, que trata dos requisitos para lavratura de autos de infração, até as medidas administrativas a serem implementadas, reduzindo ao máximo a margem de discricionariedade das autoridades e agentes de trânsito.

A resolução em questão inovou ao dispor, no inciso IV de seu artigo terceiro, que a confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência pode ser feita a partir da verificação dos sinais descritos em seu Anexo II. A verificação de tais sinais poderá ser realizada por exame clínico com laudo conclusivo e firmada por médico perito ou pelo próprio agente da autoridade de Trânsito no momento da fiscalização. Uma inovação importante foi a criação da "tabela de valores referenciais para etilômetro", pois nela contém a margem máxima de erro permitido pelo aparelho de aferição.

A Lei Federal nº 12.971, de 09 de maio de 2014, modificou o texto do artigo 302 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro. No que diz respeito ao artigo 306, não há nenhuma mudança óbvia no segundo e terceiro parágrafos, e o conteúdo

permanece basicamente o mesmo. O artigo 302 descreve o crime de homicídio culposo na condução de veículo automotor e inclui em sua redação o parágrafo 2º, que dispõe:

§ 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente:

Penas – reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

O parágrafo segundo do artigo 302 dispõe sobre o crime de homicídio culposo em caso de alteração da capacidade psicomotora por influência do álcool ou de outras substâncias psicoativas que determinem dependência durante a condução de veículo automotor.

Por fim, a Lei Federal nº 13.281, recentemente promulgada em 4 de maio de 2016, revoga o parágrafo segundo do artigo 302 do CTB, devido à violação do princípio do *non bis in idem*, pois o crime de dirigir embriagado é autônomo em comparação com o crime de homicídio culposo na condução de veículos automotores. A melhor escolha de doutrina e jurisprudência é o concurso material entre os delitos dos artigos 302 e 306 do CTB e revogação do segundo parágrafo acima.

3.2 Do conceito de Embriaguez

O ordenamento jurídico não traz o conceito de embriaguez, mas o artigo 28, § 1º, do Código Penal (CP) dispõe:

É isento de pena o agente que, por embriaguez completa, proveniente de caso fortuito ou força maior, 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. (BRASIL, 1940).

O artigo supracitado nos diz que o Ordenamento Jurídico reconhece a incapacidade causada pela ingestão do álcool, e não pune o agente pelo crime, reconhecendo a mudança no comportamento do indivíduo, causado pela embriaguez, e a alteração da capacidade de entendimento dos seus atos.

A doutrina majoritaria define embriaguez como intoxicação aguda e temporária causado por álcool ou uma substância com efeitos semelhantes, que elimina ou reduz a capacidade do agente de compreender ou autodeterminar.

A perda ou redução dessa capacidade, quando o indivíduo está na direção de um veículo motorizado representa um grande risco para as pessoas ao seu redor, tendo em vista o fato de que o motorista não se encontra em plena consciência e preparado para cumprir as regras de segurança no trânsito. Um ponto importante a ser enfatizado é que, ao contrário do entendimento popular, a embriaguez vem não só do uso de bebidas alcoólicas, mas também do uso de substâncias tóxicas, neste caso drogas ou quaisquer substâncias psicoativas.

3.3 Das espécies de Embriaguez

A embriaguez é classificada em quatro espécies e grau.

3.3.1 Acidental

Quando se fala de embriaguez acidental o elemento principal é a não voluntariedade, ou seja, o indivíduo não tinha a intenção de embriagar-se, sendo está advinda do desconhecimento da substância ingerida ou, nos casos de coação, quando o indivíduo é obrigado a ingerir a substância.

Atualmente existe duas formas de embriaguez acidental, o caso fortuito e a força maior. A primeira trata-se dos casos na qual o indivíduo desconhece ou é impossível identificar que a substância ingerida poderá acarretar embriaguez. Já a força maior, ocorre nos casos onde o indivíduo, por coação moral ou física irresistível, é obrigado a ingerir a substância.

Sobre esse assunto, Bittencourt (2012, p.1079) ensina que, “no caso fortuito não se evita o resultado porque é imprevisível; na força maior, mesmo que seja previsível e até previsto, o resultado é inevitável, exatamente em razão da força maior”.

Vale ressaltar que se a embriaguez for completa, ou seja, no momento da ação o indivíduo era inteiramente incapaz de identificar o ato ilícito do fato ou determina-lo.

Por outro lado, a embriaguez acidental incompleta, ou seja, quando o indivíduo mantém certa capacidade de autodeterminação, não será isento da pena mas terá a mesma diminuída de 1/3 a 2/3, como consta no artigo 28, parágrafo segundo do CP:

§ 2º - A pena pode ser reduzida de um a dois terços, se o agente, por embriaguez, proveniente de caso fortuito ou força maior, não possuía, ao tempo da ação ou da omissão, a plena capacidade de entender o caráter ilícito do fato ou de determinar-se de acordo com esse entendimento.

3.3.2 Não acidental

No tocante a embriaguez não acidental, temos como elemento norteador a voluntariedade. O código penal em seu artigo 28 inciso II, trás duas modalidades, a voluntária e a culposa. Na voluntária, o indivíduo tem o dolo, de consumir a substância alcoólica com intenção de se embriagar-se. Na culposa, o indivíduo por imprudência, ingere a substância alcoólica intencionalmente e, devido ao excesso, embriaga-se, embora sem o animus de se embriagar.

O Código Penal não faz distinção entre as duas modalidades existente, seja ela embriaguez completa ou incompleta, uma vez praticado, o indivíduo que se embriagou de forma voluntária, não terá imputabilidade excluída, uma vez que no momento da ingestão da substância alcoólica encontrava-se em plena consciência.

3.3.3 Patológica

A embriaguez patológica ocorre em indivíduos que são sensíveis a ingestão do álcool, mesmo em pequenas quantidades pode alterar seu comportamento e estado mental.

Nesse sentido, se a embriaguez for completa, o indivíduo se enquadrará nos

termos do caput do artigo 26 do Código Penal:

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.

Por outro lado, se a embriaguez for incompleta, poderá ser equiparada e aplicada no parágrafo primeiro do artigo 26 do Código Penal:

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.

3.3.4 Preordenada

Por último, a embriaguez preordenada diferencia-se das demais, pelo fato da ingestão da substância alcoólica ser utilizada para encorajar o indivíduo na prática de algum crime.

Nesse sentido, Bittencourt (2012, p.1082), leciona que:

Nessa forma de embriaguez apresenta-se a hipótese de *actio libera in causa* por excelência. O sujeito tem a intenção não apenas de embriagar-se, mas esta é movida pelo propósito criminoso, ou seja, embriaga-se para encorajar-se a praticar o fato criminoso; a embriaguez constitui apenas um meio facilitador da execução de um ilícito desejado, configurando-se, claramente, a presença da *actio libera in causa*.

Portanto, a teoria impede que o indivíduo escape impunemente. Vale salientar que estamos diante de uma agravante de pena, de acordo com o artigo 61, II, Iº do Código Penal:

Art. 61 - São circunstâncias que sempre agravam a pena, quando não constituem ou qualificam o crime: II - ter o agente cometido o crime: I) em estado de embriaguez preordenada. Agravantes no caso de concurso de pessoas.

3.4 Da embriaguez no volante como causa de mortes e mutilações

Atualmente no Brasil utiliza, majoritariamente, o transporte terrestre para a circulação de pessoas, produtos e serviços. De 1990 a 2015, o transporte rodoviário foi responsável por aproximadamente 60% da movimentação de cargas no Brasil (EPL, 2018; SPNT/MT, 2012, p. 24). Em relação ao transporte de passageiros, 95% foram transportados através de veículos automotores (CNT, 2019, p.11). Conforme é possível perceber, o transporte rodoviário é imprescindível para a sociedade brasileira. A dependência é agravada pela ausência de meios de transporte público eficientes na maioria das cidades brasileiras, tornando o automóvel particular uma das principais escolhas dos nacionais (IPEA, 2011).

Uma expressiva parte das principais vias rodoviárias existentes no Brasil está sob a gestão federal, que é responsável por cerca de 75,8 mil quilômetros (CNT, 2018). As rodovias federais são responsáveis pela ligação entre as capitais dos

estados, além de propiciar a conexão entre pontos periféricos importantes do país (Brasil, 2011). Dentre as rodovias federais, cerca de 86% são pavimentadas (CNT, 2018) e apenas 10,6% são duplicadas (CNT, 2019, p. 11), ou seja, a maioria foi construída com pista simples e sem separadores centrais para a divisão dos fluxos.

Constatou-se em 2019 que 59% das rodovias estão com o pavimento em regular, ruim ou péssimo estado (CNT, 2019, p. 73). A sinalização é eficiente em 51,9% das vias pesquisadas, mas 76,3% delas apresentam algum grau de deficiência em relação à geometria da via (CNT, 2019, p. 75). Uma pesquisa similar já havia sido feita em 2001, que à época, verificou que 68,8% das rodovias pesquisadas estavam em estado geral deficiente, ruim ou péssimo (CNT, 2001, p. 8). Em relação ao pavimento, 52,2% estavam em estado precário ou crítico e as condições de engenharia foram classificadas como deficientes em 88,7% das vias (CNT, 2001, p. 9/10). Pela comparação dos dados obtidos nas duas pesquisas, pode-se perceber que mesmo tendo transcorrido um intervalo de 18 anos, pouca coisa mudou em relação às condições da infraestrutura rodoviária no Brasil.

Devido à ausência de segurança no trânsito e de infraestrutura viária, as colisões são consideradas uma das principais causas de mortes evitáveis e sequelas permanentes no Brasil e no mundo. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2015), a cada ano 1,25 milhão de pessoas morrem em acidentes de trânsito, o que constitui a principal causa de morte de jovens de 19 a 25 anos, ocupando a 9ª posição entre todas as faixas etárias. No Brasil, somente em 2014, dos 167.000 acidentes registrados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF),

8.233.000 pessoas foram mortas e cerca de 26.000 ficaram gravemente feridas, o que teve um grande impacto social, psicológico e econômico para as famílias afetadas e o setor público (Instituto de Economia Aplicada-IPEA, 2015).

Esse número se torna ainda mais expressivo quando associado ao álcool na direção veicular, segundo diretor-presidente do Detran de São Paulo, Ernesto Mascellani Neto, dirigir sob efeito de álcool aumenta em mais de três vezes a chance de morte,

a embriaguez no volante é um problema sério, que triplica os riscos e coloca muitas vidas em jogo. Ampliaremos nossos esforços no sentido de levar ainda mais informação e conscientização para a população. Só a mudança efetiva de comportamento pode mudar esse cenário.

O uso de álcool pode alterar as percepções pessoais, reduzir as habilidades críticas, a coordenação motora, dificultar as associações lógicas e prejudicar a integridade dos reflexos. O consumo de bebidas alcoólicas pode causar mudanças cognitivas e comportamentais. A tabela a seguir mostra os principais efeitos associados a ingestão de álcool, mas é importante notar que existem diferenças na absorção, metabolismo e eliminação do álcool dependendo dos problemas físicos do indivíduo.

Tabela 1 - Concentração de álcool no sangue

Concentração do etanol no sangue (g/L)	Comportamento	Sintoma
Até 0,5	sóbrio	Não há
0,5 até 1,2	eufórico	Redução da atenção e do controle
1,2 até 2,5	agitado	Descontroles físico e emocional
2,5 até 3,0	confuso	Tontura, perda de sensibilidade e fala embolada
3,0 até 4,0	apático	Vômito e inconsistência
4,0 até 5,0	coma	Inconsistência e inatividade

Fonte: DataSUS.

No processo de busca por soluções e redução do uso nas questões relacionadas ao álcool e direção têm sido amplamente estudadas em muitos países. É sabido que os acidentes causados pelo consumo de álcool por motoristas são considerados um importante problema de saúde pública (ABREU et al., 2012). O autor destaca que o consumo de álcool pelos motoristas é mais comum do que as drogas ilegais.

De 2010 a 2013, um estudo foi realizado no México para estimar o impacto do álcool nas mortes no trânsito. Determinou-se que 19,5% das mortes causadas por colisões estão relacionadas ao consumo de álcool, com maior prevalência em homens (SANTOYO-CASTILLO et al., 2018). Reforçando as informações relacionadas ao sexo, os estudos epidemiológicos mostraram que a maioria das vítimas de colisões relacionadas ao consumo de álcool são homens e pessoas em idade produtiva.

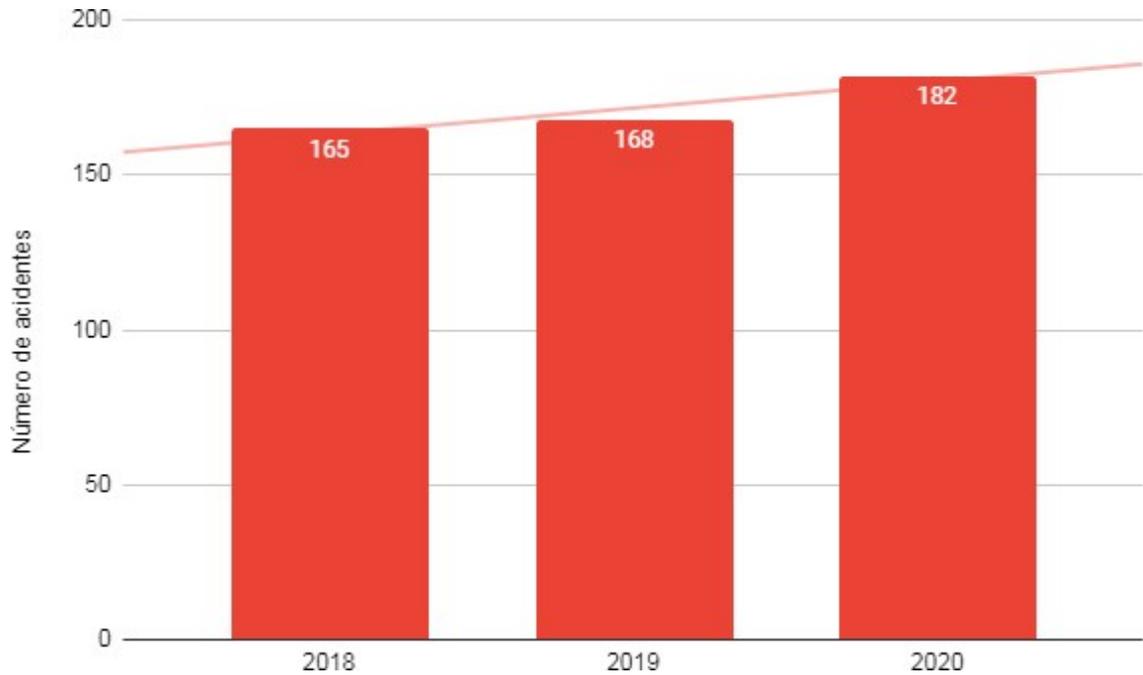
Um estudo conduzido na França identificou que condutores que dirigem sob o efeito de álcool apresentam probabilidade de 17,8 vezes maior de se envolver em colisões. Na França, é proibido dirigir com teor de álcool de 0,5 gramas ou mais por litro de sangue.

Nos Estados Unidos, um estudo analisou vítimas fatais de colisões entre 1994 e 2008 e constatou que quanto maior o teor de álcool no sangue, maior a velocidade na condução e, conseqüentemente, maior a gravidade do acidente. Também determinou que os motoristas bêbados estão geralmente não utilizam o cinto de segurança, isso revela que dirigir embriagado diretamente relacionado com a impulsividade e comportamentos de risco no trânsito (TRELOAR, 2012).

No Brasil, estudos têm mostrado que, desde a implementação da Lei de Trânsito Brasileira em 1977, a redução do comportamento de dirigir sob o efeito do álcool não tem sido significativa. Pesquisas sobre vítimas que morreram em colisões mostraram que pelo menos metade das vítimas era positiva para álcool no sangue (NERY FILHO, 1997). Portanto, embora o número de vítimas causadas por colisões nos Estados Unidos, Noruega e Austrália tenha diminuído, as estatísticas do Brasil aumentaram nos últimos anos e a taxa de mortalidade é muito maior do que a média nas Américas.

E, no mesmo sentido, é possível observar na tabela abaixo, o número crescente dos acidentes decorrentes da ingestão de álcool na direção veicular na cidade de Ipatinga/MG. De janeiro de 2018 a dezembro de 2020, foram registrados 515 acidentes, segundo análise o ano de 2020 teve um aumento de 12% com relação ao ano de 2018.

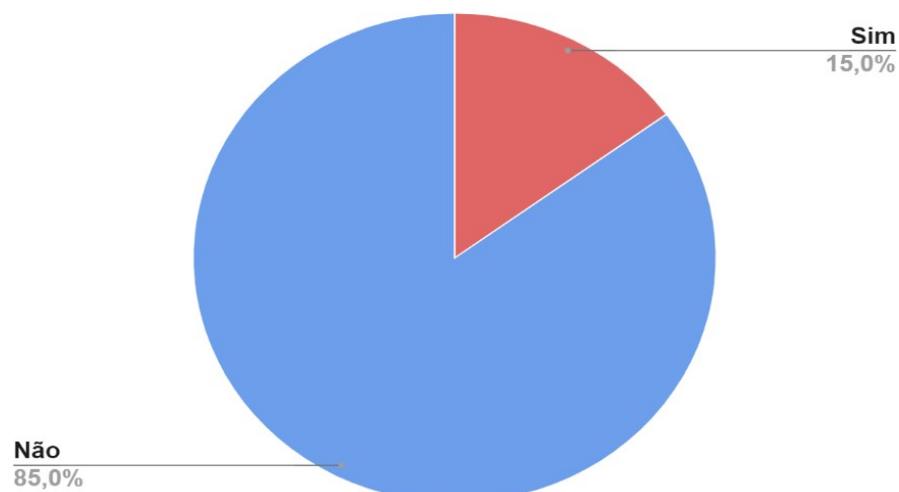
Tabela 2 - Números de acidente decorrentes da embriaguez no volante em Ipatinga/MG



Fonte: ArmazenSIDS/InfoView – REDS.

Para melhor compreensão desse assunto, realizamos uma pesquisa com a seguinte questão: “No ano passado você bebeu e dirigiu?”. Os participantes que responderam não ter bebido ao dirigir no último ano foram incluídos no grupo sem história de dirigir embriagado e foram identificados como “não DAB” (dirigiu após beber) neste estudo. Os participantes que responderam ter bebido e dirigido foram incluídos no grupo com histórico de beber e dirigir, identificados no presente trabalho como “DAB”.

Tabela 3 - No ano passado você bebeu e dirigiu?



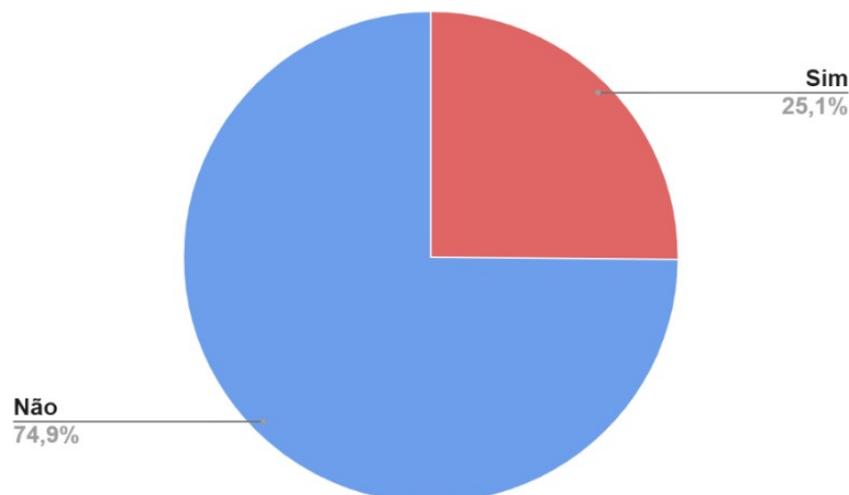
Fonte: elaborado pela autora.

A pesquisa foi realizada com um total de 346 sujeitos, dentre eles 52 estão

incluídos no grupo DAB e 294 não DAB. Observe-se pela Tabela 3, por uma análise geral, que o número de sujeitos que afirmam dirigir após ingerido substância alcoólica, corresponde a 15% dos entrevistados.

Em relação ao prejuízo do uso de álcool e as punições dessa conduta, 25% da amostra respondeu que acredita que o uso de álcool prejudica a habilidade de dirigir e conhece a penalidade por essa conduta.

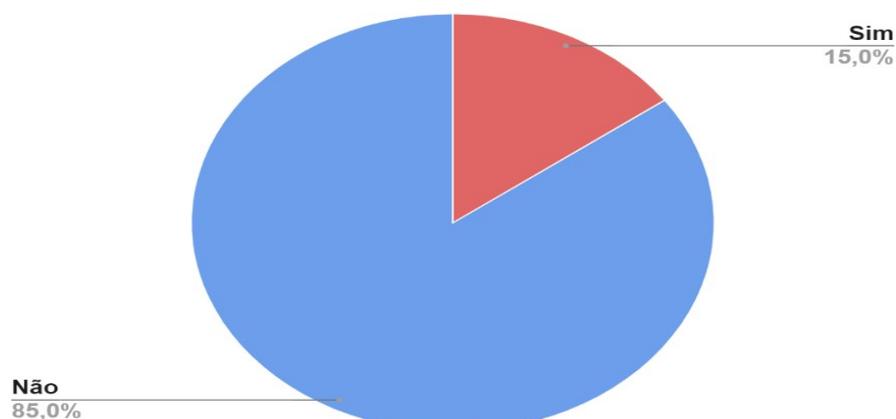
Tabela 4 - Você acredita que o uso de álcool prejudica a habilidade de dirigir e conhece a penalidade por esse comportamento?



Fonte: Elaborado pela autora

Foi identificado no grupo DAB que 85% dos indivíduos acreditam que a fiscalização do Brasil não é eficiente para supervisionar a ocorrência de embriaguez ao volante.

Tabela 5 - Você acredita que fiscalização do Brasil não é eficiente para supervisionar a ocorrência de embriaguez ao volante?



Fonte: Elaborado pela autora.

Considerando o resultado obtido na pesquisa, constatou-se que o grupo DAB apresenta maior compreensão dos riscos do uso de álcool na direção veicular, e se

mostram desacreditados em relação à influência das campanhas no comportamento de beber e dirigir, mas é notório o entendimento quanto à penalidade por tal infração.

Os resultados mostram que o grupo DAB é um grupo diferente de pessoas, com menor percepção de risco e maior comportamento de risco, indicando que se trata de um potencial grupo infrator.

Embora na atual legislação de trânsito do Brasil, beber e dirigir sejam considerados fator de risco e sejam proibidos, ainda existe certo descaso de uma parcela da população, que não consideram esse comportamento grave.

3.5 O advento do Código de Trânsito Brasileiro e a regulação jurídico-penal do homicídio no trânsito

No ano de 2017, foi promulgada a Lei nº 13.546, na qual trouxe alterações para o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo “a conduta de causar um homicídio culposo na direção de veículo automotor quando o agente está sob efeito de álcool” (GANEM, 2017, p. 04). Conforme afirma Barros (2018, p. 9):

[...] finalizando temporariamente essa colcha de retalhos legislativa, temos o advento da Lei nº 13.546/17, que buscou dar tratamento mais severo à conduta de matar alguém na direção de veículo automotor sob influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Diante das mudanças trazidas pela nova lei, o presente estudo tem como foco principal, o advento de Lei 13.546 (BRASIL, 2017), sendo peça chave na orientação da presente pesquisa. A referida lei trouxe consigo algumas mudanças, principalmente no que diz respeito à tipificação quando dos casos de homicídio de trânsito nos casos de embriaguez ao volante. Conforme Leitão (2017, p. 1):

Antes de findar o ano de 2017, foi publicada a Lei nº 13.546/17 no dia 19.12.2017, que mais uma vez modificou o Código de Trânsito Brasileiro, com objetivo de impor maior rigorismo nas condutas – que geram grande repercussão social –, mormente no que diz respeito às hipóteses de “acidentes” provocados por motoristas em estado de embriaguez.

A Lei nº 13.546 / 17 alterou a Lei de Trânsito Brasileira, que, entre outras alterações, qualificou o homicídio culposo para tornar a pena mais severa quando o motorista que causou o fato estivesse embriagado. O cenário legislativo vivido até o momento foi alterado, no qual a previsão de embriaguez nos homicídios de trânsito foi suprimida.

A nova lei tornou mais rígida a punição estatal acrescentando o § 3º ao artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, o qual passou a vigorar com a seguinte redação:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: § 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Nesse sentido, pode-se dizer que o legislador criou um novo crime de homicídio culposo, que outrora não existia, ou seja, criou a figura do homicídio

culposo qualificado pela embriaguez ao volante, na qual a pena prevista é de reclusão — de 5 a 8 anos — e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Posto isso, faz-se mister mencionar que assim dispondo, o legislador acabou por estabelecer uma espécie de culpa mais grave, que já vinha sendo prevista no anteprojeto de novo Código Penal Brasileiro (encaminhada ao Congresso Nacional por comissão de notáveis juristas no ano de 2012), com a denominação “Culpa Temerária”. As referidas instituições pertencem à categoria intermédia, situada entre o dolo e a culpa comum, e têm por finalidade punir com maior severidade, nos casos onde a reprovabilidade da conduta encontra-se em maior grau, diante do nível de imprudência ou negligência do condutor. (ANTEPROJETO DE REFORMA AO CÓDIGO PENAL, 2012, p. 152).

Vale ressaltar que o crime tipificado no artigo supracitado não altera o crime de embriaguez ao volante, uma vez que, continua vigorando no Código de Trânsito Brasileiro, tipificado no artigo 306. Ao acrescentar o artigo 302, o objetivo do legislador foi majorar a punição do agente que dirige embriagado e comete homicídio, decorrente da influência do álcool. Na visão de Castro (2018, p. 3):

Por oportuno, frise-se que as disposições acrescidas pelo parágrafo 3º ao artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro não punem o simples fato de o indivíduo dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, mas, sim, o fato de praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor e sob o efeito de uma dessas referidas substâncias.

Por fim, há quem considere que a lei nº 13.546 é a resposta do legislador, com o propósito de acabar, ou ao menos, nesse intuito; à infundável busca legislativa pela adequação típica da conduta. Em vista disso, o crime de homicídio culposo apresentado caracterizado na lei de trânsito brasileira visa o reconhecimento desmedido do dolo eventual que vinha sendo utilizado como regra nos casos concretos.

4 ANALISE JURÍDICA DA APLICABILIDADE DO DOLO E CULPA CONSCIENTE

4.1 Do dolo e culpa na teoria do delito

Previamente os institutos dolo e culpa, se faz necessário adentrar no mundo do direito penal material. Para Nucci (2007, p. 53), o direito penal “é o conjunto de normas jurídicas voltado à fixação dos limites do poder punitivo do Estado, instituindo infrações penais e sanções correspondentes, bem como regras atinentes à sua aplicação.” Nesse mesmo sentido, é o entendimento de Bitencourt sobre o direito penal, ao dizer que “se apresenta como um conjunto de normas jurídicas que tem por objeto a determinação de infrações de natureza penal e suas sanções correspondentes” (BITENCOURT, 2012, p. 2).

O estudo do dolo e da culpa, por serem considerados os elementos subjetivos do crime, costuma ser realizado dentro do estudo da chamada Teoria do Delito. No Brasil, a corrente majoritária é a da teoria tripartite, a qual entende o crime como sendo o fato típico, antijurídico e culpável (NUCCI, 2007, p. 161).

Para Capez (2003, p. 1), o direito penal centra-se no comportamento individualizado das condutas humanas que representam perigo para determinados bens jurídicos, tipifica-las como infrações penais, para posteriormente, aplicar as

sanções cabíveis. Em suas palavras:

Direito Penal é o segmento do ordenamento jurídico que detém a função de selecionar os comportamentos humanos mais graves e perniciosos à coletividade, capazes de colocar em risco valores fundamentais para a convivência social, e descrevê-los como infrações penais, culminando, em consequência, as respectivas sanções [...].

Por outro lado, ainda no sentido de consideração preliminar, é necessário enfatizar a visão do doutrinador Cezar Roberto Bitencourt, porque está intimamente relacionada no contexto desta pesquisa, porque reconhece a violência como fenômeno inerente ao direito penal.

Nas palavras de Bitencourt (2012, p. 33), “falar de direito penal é falar, de alguma forma, de violência”. Ele continua a apontar que, ao compreender Durkheim,

[...] o delito não ocorre somente na maioria das sociedades de uma ou outra espécie, mas sim em todas as sociedades constituídas pelo ser humano [...] as relações humanas são contaminadas pela violência, necessitando de normas que as regulem. E o fato social que contrariar o ordenamento jurídico constitui ilícito jurídico, cuja modalidade mais grave é o ilícito penal, que lesa os bens mais importantes dos membros da sociedade.

Ainda conceituando direito penal, é necessário referir-se a Santiago Mir Puig, narradas por Bitencourt para entender o direito penal como (2012, p.34):

[...] um conjunto de normas jurídicas que tem por objetivo a determinação de infrações de natureza penal e suas sanções correspondentes – penas e medidas de segurança. Por outro lado, apresenta-se como um conjunto de valorações e princípios que orientam a própria aplicação e interpretação de normas penais.

E, no mesmo sentido, no conceito de Zaffaroni descrito por Bitencourt (2012, p. 34). Falar em direito penal traz duas ideias, uma é “conjunto de leis penais, isto é, a legislação penal” e o outro “o sistema de interpretação dessa legislação, ou seja, o saber do Direito Penal”.

Após os conceitos sobre o direito penal estabelecido, agora a fim de trazer foco ao tema central desta pesquisa, destaca-se um ponto chave para este assunto, é o ensinamento da Teoria Geral do Delito, ou Teoria Geral do Crime, ambas as nomenclaturas são comumente usadas nos manuais de tratados de direito penal.

A mencionada teoria encontra-se na parte geral do Direito Penal e seu objetivo é a compreensão de conceitos, entre eles o próprio conceito do crime. O crime, por sua vez, é retratado como sendo um fato típico, ilícito e culpável, com base na teoria tripartite, adotada em nosso ordenamento jurídico. Na teoria do crime, o foco principal é os elementos subjetivos do crime, dolo e culpa.

Salienta-se que “tipicidade é a compatibilidade entre o fato praticado e a tipo penal, ou seja, é a adequação do fato ao tipo penal” (SALIM, 2019, p. 189). Também nas palavras de Adriano Gonçalves (2016):

A tipicidade consiste no nome que se dá ao enquadramento da conduta concretizada pelo agente da norma penal descrita em abstrato. Isto é, para que haja crime é necessário que o sujeito realize, no caso concreto, todos os elementos componentes da descrição típica.

Ou seja, pode-se dizer que é típico, embora não se confunda com tipo penal, pode ser entendido como uma característica do fato, pertencente a tipo penal.

Nas palavras de Gonçalves (2016):

A ilicitude é a contradição entre a conduta e o ordenamento jurídico, consistindo na prática de uma ação ou omissão ilegal. Isto é, a conduta é contrária ao direito. A princípio todo fato típico também é ilícito. Contudo, por vezes, mesmo que uma pessoa cometa uma conduta típica, há na lei exceções permissivas para a sua conduta, de modo que não há ilicitude da ação.

Em se tratando de culpabilidade, com base na teoria adotada, não é elemento do crime. A culpabilidade é apenas pressuposto para aplicação da pena, conforme o conceito da teoria bipartite (SALIM, 2019, p. 279). Além disso, é importante ressaltar que conforme o entendimento de Gonçalves (2016, s/p), a culpabilidade é a “possibilidade de se considerar alguém culpado pela prática de uma infração penal”.

O Código Penal (Brasil, 1940) revela o conceito de crime doloso, a saber, seu conteúdo está inserido no conteúdo do artigo 18 da Carta Magna, cujo texto refere que “diz-se o crime doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo”. Em seguida temos o conceito de crime culposo, caracterizando-se como a situação em que “o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia”.

Vale elucidar no que tange ao fato típico, um dos tópicos da teoria tripartite. Conforme Bitencourt (2006, p. 322), “tipo é o conjunto de elementos do fato punível descrito na lei penal” e, ainda, refere que “tipo é um modelo abstrato que descreve um comportamento proibido”.

O autor distingue tipo de injusto comissivo doloso e tipo de injusto culposo. Referindo ao tipo de injusto comissivo doloso, Bitencourt refere que os crimes dolosos são caracterizados quando há uma coincidência entre o que o autor do fato pretende e o resultado final da conduta (2006, p. 330).

A respeito do tipo de injusto comissivo doloso, Bitencourt divide em tipo objetivo, “compreende aquilo do tipo que tem de se encontrar objetivado no mundo exterior”. (2006, p. 329), sua composição é se dá pelo sujeito, ou auto da ação, a ação ou omissão, o resultado e o nexo causal; em contrapartida, temos o tipo subjetivo, onde se encontra o elemento subjetivo geral, que é o dolo. Sobre o tema, expressa o autor:

O tipo subjetivo abrange todos os aspectos subjetivos do tipo de conduta proibida que, concretamente, produzem o tipo objetivo. O tipo subjetivo é constituído de um elemento geral – dolo -, que por vezes é acompanhado de elementos especiais – intenções e tendências -, que são elementos acidentais.

É de suma importância o entendimento dos conceitos de dolo e dolo eventual. Bitencourt leciona que “conforme a definição do Código Penal será doloso o crime quando o agente assumiu o risco de produzi-lo ou quis o resultado” (2006, p. 332). Vale ressaltar que nesse caso, com essa descrição, o artigo 18, inciso I, do Código Penal equipara dolo direto e dolo eventual.

Para o doutrinador, o “dolo é a consciência e a vontade de realização da conduta descrita em um tipo penal” e, ainda, que “o dolo é constituído por dois elementos: um cognitivo, que é o conhecimento do fato constitutivo da ação típica; e um volitivo, que é a vontade de realizá-lo (BITENCOURT, 2006, p. 333)”.

Para Nucci (2007, p. 219), o conceito de dolo está atrelado a teoria adotada. Se considerado, por exemplo, a teoria finalista, o dolo pode ser entendido como sendo “a vontade consciente de realizar a conduta típica”. Para o autor “os assuntos referentes à consciência ou noção de ilicitude deve ficar estrito ao elemento da culpabilidade” (NUCCI, 2007, p. 219). Ao exemplificar seu entendimento ele diz: “o agente que comete homicídio com dolo, independentemente de acreditar estar agindo corretamente” (2007, p. 219).

Por sua vez, Bitencourt ensinou três teorias sobre o dolo: A teoria da vontade, a teoria da representação e a teoria do consentimento. De acordo com ele, o direito penal brasileiro utiliza duas teorias: a teoria da vontade em relação ao dolo direto, e teoria do consentimento no que tange ao dolo eventual (2006, p. 335).

Fernando Capez (2003, p.153) considera o dolo como “a 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”. O autor também afirma que “o elemento psicológico da conduta é o dolo. Um dos elementos da conduta típica é a conduta. Logo, é um dos elementos do fato típico o dolo”.

Para Nucci, o dolo direto é “a vontade do agente dirigida especificamente à produção do resultado típico, abrangendo os meios utilizados para tanto” (2007, p. 220).

No que se refere ao conceito de culpa, Nucci o define como o “[...] comportamento voluntário e desatencioso, voltado a um determinado objetivo, lícito ou ilícito, embora produza resultado ilícito, não desejado, mas previsível, que podia ter sido evitado” (2007, p. 225). Dessa forma, confirma que dentro do direito penal o dolo é a regra e a exceção a culpa, ou seja, “para se punir alguém por delito culposo, é indispensável que a culpa venha expressamente delineada no tipo penal”.

A definição de crime culposo está no artigo 18, inciso II, “quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia”. Para Bitencourt (2006, p. 347), “culpa é a inobservância do dever objetivo de cuidado manifestada numa conduta produtora de um resultado não querido, objetivamente previsível.”

4.2 Do dolo eventual versus culpa consciente

Estabelecido a conceituação de dolo e culpa, passa-se ao estudo das modalidades dessas duas situações. O ordenamento jurídico prevê a existência do dolo, dolo eventual, da culpa, culpa consciente e culpa inconsciente. O enfoque se dará no estudo do dolo eventual e na diferenciação da culpa consciente.

Conforme exposto anteriormente, o artigo 18 do Código Penal equipara dolo a dolo eventual. No que se refere ao dolo eventual, Nucci (2007, p. 221) elucida como sendo:

A vontade do agente dirigida a um resultado determinado, podem vislumbrando a possibilidade de ocorrência de um segundo resultado, não desejado, mas admitido, unido ao primeiro. Por isso, a lei utiliza o termo ‘assumir o risco de produzi-lo’. Nesse caso, de situação mais complexa, o agente não quer o segundo resultado diretamente, embora sinta que ele pode se materializar juntamente com aquilo que pretende, o que lhe é indiferente.

Para Bitencourt (2006, p. 339) o conceito de dolo eventual se dá nesse sentido:

Haverá dolo eventual quando o agente não quiser diretamente a realização do tipo, mas aceitar como possível ou até provável, assumindo o risco da produção do resultado. 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.

Alexandre Salim explica que “o dolo direto é explicado pela teoria da vontade, ao passo que o dolo eventual é explicado pela teoria do consentimento” (2019, p. 208). Retrata, por sua vez, o dolo eventual como:

O agente não quer o resultado, mas representando como possível a sua produção, não deixa de agir, assumindo o risco de produzi-lo. O agente pretende praticar uma conduta para atingir um fim proposto. Entretanto, prevê que sua conduta tem possibilidade de produzir, além do resultado pretendido, outro resultado, mesmo assim, não deixa de agir, assumindo o risco da sua produção. O agente prevê esse outro resultado como consequência possível de sua conduta (SALIM, 2019, p. 211).

A título de melhor compreensão, esse autor trás situações fáticas hipotéticas para a representação do dolo eventual:

O agente arremessa um saco de entulho do décimo andar de seu apartamento (conduta) visando acertar a caçamba que se encontra na rua (fim proposto). Entretanto, o agente prevê que pode atingir o pedestre que passa pelo local (consciência da possibilidade de produzir o resultado), mas, mesmo assim, não deixa de agir e pratica o arremesso, assumindo o risco de produzir o resultado, que realmente ocorre (morte do pedestre). Nesse caso, em relação à morte do pedestre, houve dolo eventual. (SALIM, 2019, p. 211).

Diante dos conceitos tratados, mesmo existindo pontos divergentes entre os doutrinadores, é unânime o entendimento que nos casos de dolo eventual, embora o agente não pretenda a produção do resultado, ele assume o risco.

Nesse momento, faz-se necessário diferenciar dolo eventual e a culpa consciente, a qual, segundo Nucci (2007, p. 223), “embora tênue a linha divisória entre a culpa consciente e o dolo eventual, em ambos os casos o agente prevê a ocorrência do resultado, mas somente no dolo o agente admite a possibilidade de o evento acontecer”. O referido autor aborda o assunto fazendo, primeiramente, uma distinção entre culpa inconsciente e culpa consciente, segundo ele:

A primeira modalidade é a culpa por excelência, ou seja, culpa sem previsão (ato de prever) do resultado. O agente não tem previsão do resultado, mas mera previsibilidade (possibilidade de prever). A segunda é a chamada culpa com previsão, ocorrendo quando o agente prevê que sua conduta pode levar a um certo resultado lesivo, embora acredite, firmemente, que tal evento não se realizará, confiando na sua atuação (vontade) para impedir o resultado. (NUCCI, 2007, p. 225).

No tocante à culpa consciente, Bitencourt leciona “é a chamada culpa com previsão, quando o agente, deixando de observar a diligência a que estava obrigado, prevê um resultado, previsível, mas confia convictamente que ele não ocorra” (2006, p. 358). O autor segue relatando que:

Quando o agente, embora prevendo o resultado, espera sinceramente que este não se verifique, estar-se-á diante de culpa consciente e não de dolo

eventual. Na culpa consciente o agente não quer o resultado nem assume deliberadamente o risco de produzi-lo (BITENCOURT, 2006, p. 358).

Para SALIM (2019, p. 223), a conceituação e diferenciação da culpa consciente e inconsciente se dá da seguinte forma:

Culpa inconsciente (*culpa ex ignorantia*) o agente, ao praticar a conduta, não prevê o resultado, nem mesmo representa a sua possibilidade, não tem consciência do perigo gerado. Embora não tenha sido previsto pelo agente, o resultado deve ser previsível para o homem médio

Culpa consciente (*culpa ex lascivia*) o agente representa a possibilidade de ocorrer o resultado, mas não assume o risco de produzi-lo, pois confia sinceramente que não ocorrerá. Ou seja, o resultado causado foi previsto pelo sujeito, mas este esperava leviana e sinceramente que não iria ocorrer ou que poderia evita-lo. Ressalte-se que, no dolo eventual, o resultado também é previsto, mas o agente assume o risco de sua produção.

No que se refere a culpa consciente e o dolo eventual percebe-se que são figuras limítrofes quanto comparadas a dolo e culpa *latu sensu*. Isso, pois, conforme leciona Nucci (2007, p. 229): “em ambas as situações o agente tem a previsão do resultado que sua conduta pode causar, embora na culpa consciente não o admita como possível e, no dolo eventual, admita a possibilidade de se concretizar, sendo-lhe indiferente”.

Diante da dúvida que paira quanto a ocorrência da culpa consciente ou do dolo eventual nos crimes de trânsito, segundo o qual “trata-se de distinção teoricamente plausível, embora na prática seja muito complexa e difícil” (NUCCI, 2007, p. 229):

É tênue a linha divisória entre a culpa consciente e o dolo eventual. Em ambos os casos o agente prevê a ocorrência do resultado, mas somente no dolo o agente admite a possibilidade de o evento acontecer. Na culpa consciente, ele acredita sinceramente que conseguira evitar o resultado, ainda que o tenha previsto. Muitos ainda acreditam, que no contexto do trânsito, prevalece a culpa consciente, pois o agente não acredita que irá causar um mal tão grave (NUCCI, 2007, p. 229).

4.3 Da possibilidade do reconhecimento do dolo eventual a partir da lei 13.546/2017

A análise conceitual realizada é indispensável para a compreensão da possibilidade, ou não, do reconhecimento do instituto do dolo eventual nos crimes de homicídio de trânsito em casos de embriaguez ao volante.

À medida que as leis de trânsito continuam a mudar, passou-se a questionar se obrigatoriamente, nos casos de acidentes de trânsito, seria indispensável a aplicação das sanções previstas no Código de Trânsito, ou seja, na modalidade culposa, ou, se em alguma eventual situação poderia ser aplicado, por exemplo em homicídios de trânsito, o código penal.

No entendimento de Barros (2018):

[...] em casos específicos, nos quais restavam patente o desprezo do agente pela vida alheia, seria possível a imputação do delito de homicídio doloso, diante da configuração do dolo eventual. Repise-se que a doutrina e a jurisprudência não defenderam a inaplicabilidade absoluta do art. 302 do CTB; mas que, em situações pontuais, a aplicação do art. 121 do Código Penal se mostrava mais adequada.

Inclusive, em virtude desse entendimento, faz-se oportuno colacionar o julgado do Superior Tribunal de Justiça, o qual foi prolatado após a promulgação da Lei 13.546/2017. Veja-se:

HABEAS CORPUS SUBSTITUTIVO. HOMICÍDIO CONSUMADO E TENTADO. DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO. CRIMES DE TRÂNSITO. IMPOSSIBILIDADE. EMBRIAGUEZ. CONSTATAÇÃO TÉCNICA DO GRAU DE ALCOOLEMIA. OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS QUE REVELAM A OCORRÊNCIA DE DOLO EVENTUAL. COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL DO TRIBUNAL DO JÚRI. DILAÇÃO PROBATÓRIA. CONSTRANGIMENTO ILEGAL NÃO EVIDENCIADO. HABEAS CORPUS NÃO CONHECIDO. 1. É admissível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual, a depender das circunstâncias concretas da conduta. 2. A questão relativa à incompatibilidade entre o dolo eventual e o crime tentado não foi objeto de análise pelo Tribunal de origem, razão pela qual não pode ser examinada por esta Corte Superior, sob pena de indevida supressão de instância. 3. A embriaguez não foi a única circunstância externa configuradora do dolo eventual. Assim, na espécie, a Corte de origem entendeu, com base nas provas dos autos, que "o recorrente não está sendo processado em razão de uma simples embriaguez ao volante da qual resultou uma morte, mas sim de dirigir em velocidade incompatível com o local, à noite, na contramão de direção em rodovia" (fl. 69). Tais circunstâncias indicam, em tese, terem sido os crimes praticados com dolo eventual. 4. Infirmar a conclusão alcançada pela Corte de origem demandaria dilação probatória, iniciativa inviável no âmbito desta ação constitucional. 5. Habeas Corpus não conhecido.

Vale ressaltar que a Lei número 13.546/2017 deixou de tratar de maneira tão branda os casos de homicídio de trânsito, ao passo que aumentou consideravelmente a pena para o crime de homicídio de trânsito o autor do fato esteja embriagado. Inclusive, conforme anteriormente retratado, essa lei teria criado um "novo homicídio culposo de trânsito", o qual a partir de então, passou a contar com uma modalidade qualificada.

Por outro lado, no artigo Embriaguez na condução de veículo e homicídio: estudo de um critério, cuja autoria é de Orlando Facini Neto, nos deparamos com a conclusão do autor no sentido de que para a configuração do dolo eventual basta a embriaguez. O tratamento se dá, pois, o autor defende que ao conduzir o veículo automotor embriagado o agente já comete um crime, crime este de perigo, isto é, o crime de perigo alerta sobre a possibilidade de acontecer a colisão.

Como retrata o autor:

Tenhamos em conta a incriminação autônoma da embriaguez ao volante a partir de certa quantidade de álcool ingerida. Quando este dano ocorre, ou seja, na hipótese de o sujeito embriagado, que, só por isso, já violava a norma de perigo, vir a ensejar um homicídio, parece ser idôneo afirmar que se caminharia mais firmemente em direção ao dolo eventual de dano do que à culpa, e isto porque o próprio crime de perigo já requeria o dolo, no sentido da produção de situação de risco que, com o homicídio, acaba por se realizar. Vejamos bem, parando os olhos defronte à legislação brasileira: o crime do art. 306 do Código de Trânsito é, como parece evidente, delito qualificado como de perigo, o que significa que sua configuração sucede em virtude de a situação ali descrita revelar probabilidade de dano. Trata-se, ademais, de crime que apenas se comete sob a forma dolosa. Desse modo, a realização do crime de perigo pelo agente é, em si, indicação de que o dano cuja ocorrência potenciava lhe era indiferente – e o sendo, basta; pois não se é de exigir que o dolo de perigo, que comporta um juízo assertórico

positivo sobre este mesmo perigo, também o faça com relação ao dano (NETO, p. 03, 2013).

Ao concluir, o autor afirma que embora não seja possível dizer que quem quer o perigo queira também o dano, é possível afirmar que provocando o perigo, posiciona-se com indiferença para com o possível resultado.

Verifica-se que no ordenamento jurídico, embora as alterações introduzidas pela referida lei imponham penas mais severas a estes casos, não está totalmente excluída a possibilidade de reconhecimento do dolo eventual.

para reconhecer a possibilidade do dolo eventual, além da alteração da capacidade psicomotora do indivíduo ao dirigir o veículo automotor devido à influência do álcool, mais fatores devem ser trazidos em determinadas circunstâncias, como por exemplo, a direção perigosa.

Ao analisar julgado e os demais que serão abaixo apresentados, conclui-se que, resumidamente, a embriaguez por si só, não é hábil a configurar o dolo eventual, em outras palavras, para reconhecer a possibilidade do dolo eventual, além da alteração da capacidade psicomotora do indivíduo ao dirigir o veículo automotor devido à influência do álcool, mais fatores devem ser trazidos em determinadas circunstâncias, como por exemplo, a direção perigosa.

Ao contrário do que defendia o autor Orlando Facini Neto, os posicionamentos jurisprudenciais, atualmente, defendem que a embriaguez, sozinha, não configura elemento hábil ao reconhecimento do dolo eventual. Veja-se este entendimento bastante recente do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. HOMICÍDIO QUALIFICADO. 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, a embriaguez, em si e abstratamente, não é suficiente 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 revele 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, de acordo com as circunstâncias concretas, decisão livre e consciente pela possível lesão ao bem jurídico vida, do que não se cogita no caso em tela. 3. Elementos constantes dos autos que, no máximo, indicam que o réu teria agido com imprudência ao dirigir alcoolizado, a revelar conduta de natureza culposa, sendo impositiva a desclassificação. RECURSO PROVIDO, POR MAIORIA.

Assim, conforme anteriormente afirmado, com a promulgação da Lei 11.346/2017, embora não impossibilite o reconhecimento do dolo eventual, acaba por determinar que a embriaguez, sozinha, não é elemento suficientemente determinante para a caracterização dele.

O seguinte julgado, ainda no mesmo sentido, aponta que a embriaguez como único elemento, não é suficiente para caracterizar o dolo eventual, sendo facilmente

desconstituído, tornando, portanto, a conduta reconhecidamente culposa. Veja-se:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. HOMICÍDIO SIMPLES NO TRÂNSITO (CONSUMADO E TENTADO). DESCLASSIFICAÇÃO. A alegada embriaguez do acusado, circunstância (diga-se, única) apontada pelo Ministério Público para afirmar a presença de dolo eventual na conduta por aquele observada, põe à mostra, em verdade, a não observância de dever objetivo de cuidado na condução do automotor, o que caracteriza proceder culposo, tão-somente. Decisão por maioria. RECURSO DO RÉU PROVIDO, EM PARTE. RECURSO DO MINISTÉRIO PÚBLICO DESPROVIDO.

Ademais, é importante ressaltar que o reconhecimento do dolo eventual, comum nos casos de embriaguez ao volante ocorridos antes da Lei 13.546/17, é pautado nos parâmetros de política criminal, considerando a necessidade de respostas mais rígidas à violência no trânsito, mais do que a própria aplicação de normas técnicas, porque em muitos casos, “o reconhecimento do dolo é forçado”, mesmo em caso de dúvida, é apenas para dar à sociedade uma resposta simbólica, o que era muito criticado pela doutrina.

Em outras palavras, conforme mencionado anteriormente, apenas a adoção de uma abordagem "mais rígida" para os casos de violência no trânsito não pode coibir tal comportamento na sociedade. O que se deve fazer, felizmente, já aconteceu neste sentido: é uma análise técnica da embriaguez, combinada com uma análise extensa de casos específicos antes da tipificação do crime. Desta forma, a conclusão tirada pode ser mais justa de que a embriaguez, sozinha, não configura o dolo.

Portanto, conforme já representado, verifica-se agora que o dolo eventual é a exceção, à medida que o homicídio simples de trânsito (homicídio culposo) é a regra, portanto, nessa conformidade ainda que configurada a embriaguez, na figura do artigo 302, haverá a manutenção da aplicação do Código de Trânsito Brasileiro, incluindo, entretanto, o aumento de pena que é a embriaguez.

Além disso, é importante enfatizar que os parâmetros usados para detectar o dolo em casos de embriaguez mudaram, não deverão ser mais meramente subjetivos. Martinelli (2018) acredita que, para a identificação do dolo, alguns critérios são claros, como: a) o grau de embriaguez, pois é um indicador de indiferença para com o resultado, uma vez que quanto maior o grau de embriaguez maior a probabilidade de um acidente. b) as condições de direção, em especial à velocidade imprimida ao veículo; c) o local do acidente, como por exemplo, se eventualmente o resultado fatal tenha se dado em razão de uma ultrapassagem em um local proibido.

É válido relembrar que o direito não é uma ciência exata, logo, não existe resultados exatos. Nesse sentido, sem impasse aos entendimentos acima supracitados, pode-se dizer que, em alguns casos concretos, dependendo do nível de embriaguez demonstrado pelo indivíduo, é possível ser configurado o eventual, ainda que sem outros elementos que demonstrassem a anuência com os riscos a serem causados. Veja-se o entendimento de João Paulo Martinelli (2018):

Não é incorreto sustentar que a nova regra fortalece a frente jurisprudencial que reputa culposo o perigo conscientemente criado pelo agente que conduz sob a influência de álcool, mas é inexato defender que a culpa será a única forma de responsabilização do agente em casos de acidentes fatais. Por isso, recebe-se com cautela decisão proferida pelo STJ de que a embriaguez, por si só, não caracteriza dolo eventual. Para nós, a depender

da quantidade de bebida alcoólica que é ingerida pelo agente, independentemente de outra particularidade, não existiria óbice para caracterização do dolo eventual.

Por fim, importante reforçar que o dolo não pode mais configurar-se apenas pelo reconhecimento da embriaguez ao volante, uma vez que esta foi reconhecida pelo próprio legislador como uma forma especial (qualificada) de culpa.

4.4 Dos limites e as possibilidades do direito penal na redução da violência de trânsito

Conforme formulado nos capítulos anteriores, o direito penal “é o segmento do ordenamento jurídico que detém a função de selecionar os comportamentos humanos mais graves e perniciosos à coletividade e descrevê-los como infrações penais” (CAPEZ, 2003, p.1). Portanto, não há dúvida de que exerce papel importante na redução da violência, não só em relação ao trânsito, mas na violência em sentido amplo. Agora, neste sentido, se concentra em destacar as condutas consideradas perigosas e prejudiciais do homem, de modo a responsabilizá-lo pelos seus atos.

Como foi visto, sanções são destinadas a todo fato descrito como típico. No entanto, deve ser lembrado que um dos faróis do mundo jurídico penal é o princípio da intervenção mínima. De acordo com este princípio:

Por ser um violento meio de controle social, o uso do Direito Penal deve ser reservado apenas para as situações onde ele seja imprescindível. Vale dizer: sempre que puder ser evitado seu uso, deve-se então prescindir do Direito Penal. Deste modo, se reconhece que apenas uma parcela dos interesses sociais vai ser merecedora da tutela penal. O princípio da intervenção mínima relaciona-se, assim, com a ideia de dignidade penal do bem jurídico. Portanto, o Direito Penal só deve ser utilizado quando exatamente necessário, devendo ser subsidiário e fragmentário (AGUIAR, 2015).

Além disso, conforme já estabelecido anteriormente, por muitas vezes a punição explanada apenas cumpre um papel simbólico, ou seja, apenas resolve aparentemente determinado problema, sendo que essa efetividade não se perpetua no tempo. Apenas a título de retomada, conforme se verificou há alguns tópicos, quando do endurecimento das penas para os motoristas que conduziam veículos automotores embriagados, nos primeiros momentos houve resultados positivos. Porém, em um curto período de tempo, novamente os índices de acidentes voltaram a crescer.

Ainda nesse cenário, é meritório analisar a construção de ideias acerca do direito penal simbólico feita por Ester Eliana Hauser (2015), a qual compartilha de ideia de que este tem seus prós e contras. Um direito penal simbólico atua na fortificação dos valores guardados pelo ordenamento e transmitir à sociedade importante mensagens de reafirmação destes valores. Mas também pode, em contrapartida, cumprir com uma função negativa, especialmente nas situações em que a resposta se situe exclusivamente no campo penal e não se construam outras alternativas para resolver as questões que estão na raiz dos delitos. Nestes casos, amplia-se a repressão, subtraem-se garantias, sem a produção de reais efeitos no sentido do controle da violência e da proteção das vidas humanas.

Surge, a partir daí, uma espécie de simbiose entre funções instrumentais e simbólicas que na prática mostra-se complexa e contraditória. Em nível teórico, a perspectiva simbólica da pena não a concebe como um sistema de produção de segurança real de bens jurídicos, mas somente como instrumento de resposta simbólica as exigências de pena, de segurança e de estabilidade social e normativa por parte do público e da política. (HAUSER, 2015, p. 12).

Embora a existência de penalidades severas ocupe uma posição importante na sociedade, a ocorrência da violência será revertida, definitivamente, mediante a educação e conscientização. Na opinião de Jorge Amaral dos Santos (2017, p. 01):

Nessa questão – acidentalidade de trânsito envolvendo alcoolemia - os esforços dispendidos pela Nação (enquanto Estado e sociedade) não têm sido suficientes para modificar esse cenário. Nesse sentido, o presente trabalho sugere a formatação de políticas públicas voltadas para uma participação mais ativa do motorista - enquanto cidadão - como forma de mudança dessa realidade.

Como afirma o autor, a forma mais adequada de proceder diante da violência é através de políticas públicas de prevenção à violência, especialmente as educativas, visto que a punição meramente simbólica já demonstrou não surtir o efeito esperado a longo prazo, quando aplicada individualmente.

Dessa forma, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho (2016) formou sua opinião nesse sentido. Isso, pois, usando de exemplo normas mais severas como a chamada Lei Seca, comparou dados, verificando que, de imediato, houve uma redução de mortes no trânsito, no entanto, com o decurso do tempo, esses índices tornam a crescer. Assim narrou Carvalho (2016, p. 10):

[...] após a implementação de legislação de trânsito mais rígida, como o novo CTB em 1998 (Lei n 9.503, de 23 de setembro de 1997) e a nova lei de consumo zero de álcool de 2008, chamada popularmente de Lei Seca (Lei no 11.705, de 19 de junho de 2008), há uma resposta imediata de queda nas ocorrências de mortes, mas posteriormente há a volta às tendências anteriores de crescimento. Pode-se inferir que há certo relaxamento por parte dos gestores e da própria sociedade algum tempo após a mobilização inicial criada com a introdução da nova legislação, com o aumento das campanhas e da fiscalização.

Em razão disso, países como Estados Unidos adotaram medidas socioeducativas para atuar juntamente com as penas prevista no Código Penal, onde ao envolver-se em um acidente, o motorista embriagado é identificado como alcoólatra e recebe duas alternativas: fazer tratamento ou ir para a cadeia. Durante o tratamento, a pessoa é submetida a exames de urina para avaliar se permanece "limpa" ou se teve recaídas.

Além disso, em alguns Estados americanos pessoas com problemas com álcool são obrigadas a ter um bafômetro no carro. Antes de ligar o carro, o motorista deve soprar o bafômetro, senão a ignição não se completa. Durante o percurso, o condutor é solicitado a soprar outras vezes, sob pena de o motor desligar.

Na Suécia barreiras eletrônicas, semelhante a um pedágio, foram instaladas nas rodovias, onde testam instantaneamente se os condutores consumiram álcool. Quando o resultado indica níveis acima do permitido, as cancelas não se abrem, e o motorista é retido até a chegada da polícia.

Na Austrália bafômetros são instalados na saída das boates, assim é possível

identificar o nível de álcool no sangue.

A compreensão acerca das limitações e possibilidades do direito penal giram em torno, primeiramente, do objetivo buscado com essa área do direito. Seria a punição a única resposta à sociedade, visando manter um falso controle social, ou seria, enfrentar o problema desde a sua origem? Por óbvio que deve ser a última opção a acertada. O direito penal cumpre papel extremamente importante, no entanto, há de se ter cuidado com o punir por punir, pois dessa maneira, a violência se perdurará no tempo.

Com isso em vista, a solução cabível, é o investimento na educação no trânsito desde o início da vida do indivíduo em sociedade. Isso, porque, como já é de conhecimento, infelizmente a violência está intrínseca nas relações interpessoais. O que se pode, para tentar diminuir esses índices, é investir em educação básica de trânsito, utilizando-se de meios de prevenção que se mostra, sem dúvidas, como um aliado fortíssimo as leis do ordenamento jurídico.

5 CONCLUSÃO

O presente trabalho empenhou-se em elucidar a possibilidade ou não do reconhecimento do dolo eventual nos crimes de homicídios de trânsito em casos de embriaguez ao volante, fazendo confrontações a partir da promulgação da Lei 13.546/2017, no qual alterou o teor do Código de Trânsito Brasileiro.

A fim de chegar à conclusão atual, inicialmente foi realizada uma abordagem acerca das noções gerais da infração penal, bem como, norteadores a respeito dos atos e fatos jurídicos, a luz da hermenêutica jurídica e doutrinadores renomados, fez-se necessário estabelecer diretrizes acerca das responsabilidades civil e penal, com o intuito de demonstrar a importância de seus fundamentos, visto que a natureza jurídica dos crimes de trânsito está respaldada nos fundamentos estabelecidos.

Em seguida, teceu-se um caminho com o intuito de fornecer subsídios para compreensão da temática, partindo de um importante e completo apanhado histórico acerca do Código de Trânsito Brasileiro. Ainda, a título de informação e criando um cenário para melhor elucidar o tema, o segundo capítulo traz consigo conceituações sobre a violência e a respeito das espécies de embriaguez, no que tange ao direito penal.

Foram expostos conteúdos informativos e dados produzidos pela autora, essencialmente no que diz respeito aos índices de violência no trânsito, lesões e mortes, visando demonstrar a importância do tema, em razão de que, conforme analisado, os acidentes de trânsito estão entre as causas que mais matam no país.

Ao final do segundo capítulo, foram feitas observações acerca das mudanças oriundas da Lei 13.546/2017, focando essencialmente nas implicações trazidas diante da criação do “novo homicídio de trânsito”.

Em outro momento, através do terceiro capítulo, conduziu-se o estudo para a área do direito penal, fazendo, ainda, importantes apreciações essencialmente no que diz os institutos de dolo e culpa dentro da Teoria do Delito, trazendo, ainda, concepções acerca do direito penal e seu objeto.

Também neste capítulo, foi analisado o entendimento de autores renomados no que tange ao dolo eventual e culpa consciente. Isso se fez, visando a possibilitar o posterior entendimento da incidência, ou não, do dolo eventual nos crimes de homicídio de trânsito cometidos por condutores embriagados.

Sendo assim alcançou o foco de todo o estudo, que era adentrar no estudo e análise da possível incidência do dolo eventual nos crimes de homicídio de trânsito

nos casos de embriaguez ao volante, demonstrando a conjuntura pré e pós promulgação da Lei 13.546/2017.

Por este motivo, vários entendimentos foram trazidos, sendo os de quem defende a facilidade no reconhecimento do dolo eventual e, posteriormente, trazendo a lume os entendimentos mais recentes dos Tribunais acerca a matéria.

É compreensível que, embora a referida lei tenha criado uma figura “qualificada” do homicídio culposo de trânsito, a qual tem a embriaguez do condutor como uma causa de aumento de pena, ela não exclui completamente a possibilidade do reconhecimento do dolo eventual. Portanto, o que temos atualmente é um padrão mais elevado que permite que o direito penal seja aplicado a esses casos. Em outras palavras, atualmente, a embriaguez em si não tem a capacidade de provar que o tenha ao menos assumido o risco de produzir o evento danoso. Para que haja o reconhecimento, é necessária uma soma de elementos à situação de embriaguez do condutor do veículo, analisado em caso concreto.

Por fim, para efetivamente reduzir a violência no trânsito, é compreensível que seja possível contar com o direito penal, no entanto, é imprescindível manter a obediência ao princípio da intervenção mínima, utilizando-o como *ultima ratio*. Assim, outro meio, senão o mais eficaz é o investimento na educação no trânsito desde o início da vida do indivíduo em sociedade.

REFERÊNCIAS

ABREU, Â. M. M. *et al.* Impacto da lei seca na mortalidade por acidentes de trânsito. **Revista Enfermagem UERJ**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 1, p. 21-26. jan./mar. 2012.

Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/enfermagemuerj/article/view/3970/2753>. Acesso em: 15 abr. 2021.

BARROS, Francisco Dirceu. O “novo” homicídio culposo na direção de veículo automotor e existência versus inexistência do dolo eventual. **GenJurídico**, 2018.

Disponível em: <http://genjuridico.com.br/2018/02/05/novo-homicidio-culposo-direcao-veiculo-automotor-pt-1>. Acesso em: 5 jul. 2021.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal: parte geral**. 17. ed. São Paulo. Saraiva, 2012.

BRASIL. **Código civil**. Promulgado em 10 de janeiro de 2002. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm. Acesso em: 01 abr. 2021.

BRASIL. **Código penal**. Promulgado em 7 de dezembro de 1940. Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm. Acesso em: 01 abr. 2021.

BRASIL. **Lei nº 11.275, de 07 de fevereiro de 2006**. Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11275.htm. Acesso em: 18 abr. 2021.

BRASIL. **Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012**. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm. Acesso em: 18 abr. 2021.

BRASIL. **Lei nº 12.971, de 09 de maio de 2014**. Altera os arts. 173, 174, 175, 191, 202, 203, 292, 302, 303, 306 e 308 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sanções administrativas e crimes de trânsito. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm. Acesso em: 26 abr. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13281.htm. Acesso em: 26 abr. 2021.

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 432/2013**. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/denatran>. Acesso em: 30 abr. 2021.

CAPEZ, FERNANDO. **Curso de direito penal, v.1**: parte geral. São Paulo: Saraiva, 2003.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. **Desafios da mobilidade urbana**. Brasília: Ipea, maio 2016. (Texto para Discussão, nº 2198). Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=282.2. Acesso em: 15 jun. 2021.

CNT. **Painel de acidentes rodoviários**: acidentes em rodovias federais - acidentes com vítimas. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/painel-acidente>. Acesso em: 15 jun. 2021.

DIAS, José Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

EPL. **Plano Nacional de Logística - 2025** (Rel. Tec.). Disponível em: <https://www.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-pnl>. Acesso em: 15 jun. 2021.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro, v.1**: parte geral. 10. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2012.

HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

IPEA. A mobilidade urbana no Brasil. **Comunicados do Ipea. 2011**. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3494/1/Comunicados_n94_Mobilidade.p

df. Acesso em: 19 jun. 2021.

JESUS, Damásio de. **Crimes de Trânsito**: anotações a parte criminal do código de trânsito (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997). São Paulo: Saraiva, 2010.

LÔBO, Paulo. **Direito civil**: parte geral. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

MARTINELLI, João Paulo. Novo capítulo sobre a discussão entre culpa consciente e dolo eventual. **Conjur**. 2018. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-jan-25/opinioao-capitulo-culpa-consciente-dolo-eventual>. Acesso em: 19 jun. 2021.

NERY FILHO, A. *et al.* **Impacto do uso de álcool e outras drogas em vítimas de acidentes de trânsito**. Brasília: ABDETRAN, 1997.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de direito penal**: parte geral e parte especial. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

SANTOYO-CASTILLO, D. *et al.* Estimating the drink driving attributable fraction of road traffic deaths in Mexico. **Addiction**, v. 113, n. 5, p. 828-835, May 2018. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/add.14153>. Acesso em: 19 jun. 2021.

TRELOAR, H. R. *et al.* Direct and indirect effects of impulsivity traits on drinking and driving in young adults. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, v. 73, n. 5, p. 794-803, 2012. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3410947/pdf/jsad794.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2021.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners. **Global Road Safety Partnership**, Geneva, 2007. Disponível em: https://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcohol/drinking_driving.pdf. Acesso em: 19 jun. 2021.