

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - UFCG  
CENTRO DE CIENCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS – CCJS  
UNIDADE ACADÊMICA DE DIREITO

ÁTILA ALEX FERNANDES DE OLIVEIRA

UMA ANÁLISE JURÍDICA DA PENALIZAÇÃO DOS CRIMES DE TRÂNSITO DE  
EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E O RACHA NOS TRIBUNAIS

SOUSA  
2013

ÁTILA ALEX FERNANDES DE OLIVEIRA

UMA ANÁLISE JURÍDICA DA PENALIZAÇÃO DOS CRIMES DE TRÂNSITO DA  
EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E O RACHA NOS TRIBUNAIS

Trabalho monográfico apresentado ao curso de Direito do Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Federal de Campina Grande como exigência parcial para obtenção de título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Guerrison Araújo Pereira de Andrade.

SOUSA

2013

ÁTILA ALEX FERNANDES DE OLIVEIRA

UMA ANÁLISE JURÍDICA DA PENALIZAÇÃO DOS CRIMES DE TRÂNSITO DA  
EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E O RACHA NOS TRIBUNAIS

Trabalho monográfico apresentado ao curso de Direito do Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Federal de Campina Grande como exigência parcial para obtenção de título de Bacharel em Direito.

Aprovado em 12 de março de 2013.

BANCA EXAMINADORA:

---

Prof. Guerrison Araújo Pereira de Andrade

---

Examinador (a) Interno 1

---

Examinador (a) Interno 2

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente agradeço a Deus, que em sua imensa bondade nos ampara, dando a força necessária para enfrentar todos os problemas que surgem.

À minha família, por constituir grande reforço, estando sempre à disposição, compartilhando momentos felizes e auxiliando nos mais difíceis.

Aos meus pais, Nilton e Alessandra, por imprimirem a mim os ensinamentos necessários para tornar-me uma pessoa de caráter.

À minha namorada Michelly, pelo apoio incondicional.

Aos colegas de turma pelos grandes momentos ao longo desses cinco anos de convivência.

E, por fim, agradeço a meu orientador, o professor Guerrison Araújo, que se mostrou sempre solícito, cumprindo de maneira exemplar sua função de orientar, contribuindo amplamente para realização deste trabalho.

“Só engrandecemos nosso direito à vida cumprindo o nosso dever de cidadãos do mundo”.

Mahatma Gandhi

## RESUMO

Os crimes de trânsito, que são aqueles cometidos na direção de veículo automotor, estes merecem uma análise profunda quanto a sua natureza, seus conceitos e o desdobramento de tais condutas. O objetivo geral que orienta o trabalho é a busca de como vem sendo tratado por parte de nossos julgadores aquele que comete homicídio no trânsito, procurando esclarecer os conceitos de Culpa Consciente e Dolo Eventual, evidenciando também sua distinção, analisar o posicionamento do STF quando diante da embriaguez ao volante ou do racha resulta morte e também observar o que ocorre no caso concreto, em tribunais de instâncias inferiores. O método utilizado foi o indutivo, uma vez que toda pesquisa tem como ponto de partida decisão do STF que desclassifica de doloso para culposo homicídio de trânsito realizado por motorista embriagado, a pesquisa se dá por documentação indireta, verificando a doutrina, leis e jurisprudência e é utilizado o método histórico e comparativo. Em um primeiro foi realizado um levantamento histórico sobre as principais legislações que ao longo do tempo foram incumbidas da tarefa de regular o trânsito, evidenciando o desenvolvimento de tal normatização e procede-se a análise dos chamados crimes de trânsito tipificados pelo CTB, extraindo o conceito e natureza jurídica dos mesmos e os princípios que resguardam o indivíduo. Posteriormente, volta-se ao debate referente ao dolo ou culpa nestes delitos, para o entendimento de tais institutos, foram evidenciados os conceitos e elementos integrantes dos mesmos, tratando também das teorias que embasam ambos, bem como de suas espécies, tornando possível a definição do que seria o Dolo Eventual e Culpa Consciente, com o conhecimento de tais conceitos passou-se a buscar a distinção destes, encontrando o elemento que os separa e a dificuldade encontrada em identificá-lo. Por último ocorre a dissecação dos crimes de trânsito mais em evidência e que geram maiores controvérsias, no caso, a embriaguez ao volante e o “racha”, e de que forma vem se inclinando os tribunais diante dos questionamentos acerca destes, principalmente quando da sua natureza, se culposa ou dolosa. Ficou constatado, por fim, um inclinamento do STF no sentido de classificar como culposo o homicídio causado por motorista embriagado e doloso aquele ocorrido em virtude de racha, vislumbrou-se também que na maioria das vezes, nesses casos, cabe ao tribunal do júri a decisão da maneira como deve ser imputado ao sujeito delituoso.

Palavras-chave: Crimes de Trânsito. Dolo Eventual. Culpa Consciente.

## ABSTRACT

Traffic crimes, those who are committed towards motor vehicle, they deserve a thorough analysis as to its nature, its concepts and the deployment of such conduct. The general objective that guides the work is to search for and is being addressed by our panelists who commits murder in the direction of a motor vehicle, seeking to clarify the concepts of Guilt Conscious and Dolo Possible, showing also its distinction, consider the placement of STF when faced with the drunk driving death results or splits and also observe what occurs in the case in lower courts. The method used was inductive, since all research has as its starting point the Supreme Court decision that disqualifies guilty of intentional homicide for traffic carried by drunk driver, the research takes place by indirect documentation, verifying the doctrine, laws and jurisprudence and method is used historical and comparative. At first was a survey of the main historical laws which over time were entrusted with the task of regulating traffic, showing the development and standardization of such proceeds to the analysis of so-called traffic crimes typified by CTB, extracting concept and legal nature of ourselves and the principles that protect the individual. Later, back to the debate regarding the intent or guilt in these crimes, to the understanding of such institutes, were shown the concepts and elements of the same members, also dealing with the theories that underlie both, as well as its species, so it could be defined what would be the eventual intention and conscious guilt, with the knowledge of such concepts has to seek the distinction of these, finding the element that separates them and the difficulty in identifying it. Finally there is the dissection of the crimes of traffic in evidence and generate more controversy in the case, drunk driving and "Chaps", and how is bowing before the courts on these questions, especially when the nature if negligent or willful. It was verified, so one tilting the Supreme Court in order to classify as negligent homicide caused by drunk driver wrongful and that occurred due to cracks, saw also that most of the time in these cases, it is up to the jury to decision on how to be allocated to criminal subjected

Keywords: Crime Traffic, Malice Possible, Guilty Conscious

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ACR - Apelação Criminal

CF - Constituição Federal

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

DPU - Defensoria Pública da União

HC - Habeas Corpus

RENAVAN - Registro Nacional de Veículo Automotor

STF - Supremo Tribunal Federal

STJ - Superior Tribunal de Justiça



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 O TRATAMENTO JURÍDICO NO TRÂNSITO BRASILEIRO .....</b>	<b>12</b>
2.1 Evolução no Trânsito.....	12
2.2 Histórico da Legislação de Trânsito Brasileira.....	13
2.3 Direito Penal do Trânsito .....	17
2.4 Da Natureza Jurídica dos Crimes de Trânsito.....	18
2.5 Dos Princípios Fundamentais.....	19
<b>3 O DOLO E A CULPA COMO ELEMENTOS DO FATO TÍPICO.....</b>	<b>23</b>
3.1 Do Dolo .....	24
3.1.1 <i>Das Espécies do Dolo</i> .....	26
3.2 Da Culpa .....	28
3.2.1 <i>Espécies de Culpa</i> .....	30
3.3 A Previsibilidade como Elemento Essencial do Dolo e da Culpa .....	31
3.4 Distinção entre Dolo Eventual e Culpa Consciente .....	33
3.5 Dolo Eventual e Culpa Consciente nos Crimes de Trânsito .....	34
<b>4 A EMBRIAGUEZ AO VOLANTE, O RACHA E A JURISPRUDÊNCIA .....</b>	<b>36</b>
4.1 Da Embriaguez ao Volante.....	36
4.1.1 <i>Do Conceito de Embriaguez</i> .....	38
4.1.2 <i>Da Actio Libera In Causa</i> .....	39
4.1.3 <i>Das Inovações Trazidas pelas Leis nº. 11.705/08 e nº. 12.760/12</i> .....	40
4.1.4 <i>Da Embriaguez ao Volante Seguida de Morte</i> .....	42
4.2 Do Crime de Racha .....	43
4.2.1 <i>O Racha Quando Ocasiona Morte</i> .....	43
4.3 Entendimentos Jurisprudenciais sobre Embriaguez ao Volante.....	44
4.3.1 <i>A Embriaguez ao Volante como Crime de Perigo Abstrato</i> .....	45
4.3.2 <i>O Direito Constitucional de Não Produzir Provas contra Si Mesmo</i> .....	46
4.3.3 <i>Dolo Eventual e Culpa Consciente na Embriaguez ao Volante</i> .....	47
4.4 O STF e o Crime de Racha .....	48
4.5 Do Tribunal do Júri nos Crimes de Trânsito .....	49
4.6 A Tipificação como Forma de Resolução da Celeuma.....	51

<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>53</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>55</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O trânsito no Brasil é responsável por um grande número de mortes, principalmente entre jovens, mortes essas em geral, devido a perigosa combinação de álcool e direção, tal quadro gera uma grande preocupação para o Estado e a sociedade em geral.

Na tentativa de amenizar ou resolver este problema, são pensadas maneiras para punir esse tipo de conduta com o rigor que estas exigem, o próprio Código de Trânsito Brasileiro, já apresenta um tratamento diferenciado nesses casos, percebendo que o grau de reprovação social bem como as consequências do tipo são graves, não cabendo a estes sanções de natureza leve.

Ocorrendo o homicídio, duas são as Teorias que entram em questão, a da Culpa Consciente e o Dolo Eventual. Isso desdobra em como vai ser classificado o homicídio, se constatada evidências de que o sujeito incorreu com culpa consciente sua imputação dá-se a título culposo, com pena mais branda, ao passo que diante do dolo eventual este seria condenado por homicídio doloso.

O objetivo da pesquisa é verificar como vem sendo tratado por parte de julgadores e doutrinadores pátrios o tema em questão, esclarecendo a diferença entre a culpa consciente e o dolo eventual, analisando-os a luz dos crimes de trânsito, procurando destacar em que sentido estão se inclinando os tribunais, principalmente o STF e o STJ.

O estudo do tema se mostra importante à medida que tenta elucidar um tema que tem gerado conflitos tanto por parte da doutrina, quanto da jurisprudência. Um assunto de tal relevância merece atenção, principalmente devido ao seu aspecto penal, já que o modo como for encarado o tipo que se põe em questão, seja culposo ou doloso, incide diretamente sobre a liberdade do indivíduo. Apesar de já terem sido realizados estudos na busca de tais resultados, o tema encontra-se sempre atual devido as modificações legislativas e jurisprudenciais que o atingem constantemente.

Além das questões já afirmadas, a relevância da análise aqui tratada é grande, devido a imensa visibilidade deste na mídia televisiva, gerando debates e sendo de interesse de toda sociedade.

O método de abordagem utilizado foi o indutivo, a partir do caso particular, é que partimos para a percepção geral acerca do proposto a pesquisar, já que foi uma decisão da Corte Suprema o ponto de partida para o estudo aqui tratado.

Os métodos de procedimentos utilizados foram o histórico, fazendo uma análise dos acontecimentos passados até a situação atual, evidenciando a evolução da legislação de trânsito brasileira e o comparativo, observando os diferentes posicionamentos jurisprudenciais. A pesquisa em si, se dará por documentação indireta, observando a bibliografia e documentos.

O trabalho ficou disposto em três capítulos, no primeiro deu-se atenção aos conceitos genéricos do trânsito, bem como interferência do direito neste, dando destaque a sua face penal. Foram traçados seus aspectos históricos, evidenciada a sua natureza mutável bem como a origem e evolução da sua legislação. Tratou-se também de princípios fundamentais assegurados aquele que comete um crime.

Posteriormente no segundo capítulo a atenção voltou-se aos conceitos do dolo e da culpa, destacando suas peculiaridades, espécies e elementos estruturais, com o objetivo de explicitar como é deferida a culpa consciente do dolo eventual.

Finalmente, no terceiro e último capítulo o estudo direcionou-se a análise da embriaguez ao volante e do “racha”, buscando apresentar decisões da corte superior referente aos casos em que desses crimes dá-se o resultado morte, com objetivo de perceber qual o entendimento jurisprudencial.

Com os estudos realizados se fez possível vislumbrar a maneira como vem decidindo os nossos tribunais tanto diante da embriaguez ao volante quando no racha e a forma em que é punido o indivíduo delituoso, tornando mais simples a compreensão do que ocorre no caso concreto.

## 2 O TRATAMENTO JURÍDICO NO TRÂNSITO BRASILEIRO

O homem está cada vez mais urbano, ao longo das décadas, deslocou-se do campo para as cidades, impulsionando o desenvolvimento destas, que se tornaram grandes centros populacionais, cada vez maiores e conseqüentemente aumentando as distâncias a serem percorridas.

As pessoas passam boa parte de suas vidas se locomovendo, os meios de transporte mudaram, a frota de veículos é imensa e a interação social através do trânsito é intensa, com isso, é preciso estabelecimento de regras para segurança dos indivíduos e funcionamento das rodovias.

Daí surge a necessidade do direito, cumprindo seu papel de regular as relações humanas, atuar na criação de normas de trânsito.

### 2.1 Evolução no Trânsito

O direito é uma ciência mutável, tendo que acompanhar os costumes, as novas práticas sociais e se adequar as relações interpessoais de sua época, há constante necessidade de atualização, para que o mesmo possa desempenhar adequadamente sua função.

Nóbrega (2007, p. 36) estabelece o que seria a função do direito na sociedade, o definindo da seguinte forma: “É, portanto, um processo adaptativo, de transformação da vida animal em vida social; seleciona, normaliza formas de comportamento adequado a convivência e, assim, disciplina, organiza as relações entre os homens.”

A necessidade da evolução do direito mostra-se ainda mais plausível, no que tange as normas relacionadas a regulação no trânsito. Tal fato ocorre em função da evolução dos veículos que o compõe, o crescimento das cidades, bem como a popularização do automóvel no decorrer dos anos.

No XIX final do século e início do século XX surgiram os primeiros carros, bem como foi criada a Ford, fábrica que levou o nome de seu dono e pioneiro no desenvolvimento dos veículos automotores Henry Ford. A partir daí passa a haver

uma espécie de revolução na maneira de se locomover, ficando de lado as carruagens e demais veículos de tração animal e o carro passa a ser o principal meio de locomoção da sociedade.

Com o passar do tempo, os veículos vão evoluindo, ganhando mais potência e tornando-se cada vez mais acessíveis, para acompanhar tal desenvolvimento a legislação de trânsito brasileira sofreu grandes alterações, desde as suas primeiras normas implementadas no ano de 1910, até os dias atuais, mais recentemente com a “Nova Lei Seca”.

## 2.2 Histórico da Legislação de Trânsito Brasileira

Diante da necessidade da regulamentação, principalmente após a criação do automóvel, foram criadas no Brasil várias normas para trazer ordem ao trânsito nacional.

A primeira normatização que surgiu no país tratando especificamente de trânsito se deu em 27 de outubro de 1910 por meio do decreto nº. 8.324. Este instituído com objetivo de regulamentar o serviço subvencionado de transporte de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis, verifica-se em seu conteúdo quatro pontos principais, estruturados da seguinte maneira: a concessão e construção de estradas de rodagem para automóveis; material rodante e medidas de segurança; tarifas de transporte e horários; penalidades e fiscalização. As medidas tomadas pelo código impulsionaram o desenvolvimento inicial do trânsito brasileiro por tratar primeiramente de sua estrutura ao regular a forma de construção e concessão de estradas, escassas à época, bem como ao estabelecer medidas de segurança levando em conta a proteção ao indivíduo.

Nota-se no decreto uma preocupação já referente a acidentes, quando em seus artigos 18 ao 20 são elencados cuidados que devem ser tomados quanto ao automóvel e seu funcionamento adequado e em seu artigo 21 se vislumbra ainda que de maneira tímida, uma certa obrigação do motorista de dirigir com diligência, conforme transcrito em sua forma original:

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

Neste artigo não se verifica uma sanção para aquele que deixa de empreender o cuidado descrito na norma, nem na parte do decreto que trata das penalidades e da fiscalização, evidenciando pouca eficiência prática da norma em questão.

Posteriormente, foi criado o Decreto Legislativo nº. 4.460 em 11 de janeiro de 1922 que tinha por função autorizar a concessão de subvenção ao Distrito Federal e aos Estados que construíssem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territórios e disciplinou a carga máxima dos veículos e vedou a circulação dos carros de boi.

Nessa época, ainda ocorria à transição dos veículos de tração animal para os automóveis, para comportar o aumento no número de veículos, era preciso um grande investimento na construção e regulamentação de estradas. Ao conceder subvenção aos governos estaduais e distrito federal, há uma espécie de divisão de responsabilidade na construção das estradas, trazendo mais eficiência ao processo de estruturação do sistema rodoviário brasileiro.

Devido a necessidade do aumento da malha rodoviária brasileira, no ano de 1927, o Decreto Legislativo nº. 5.141 criou o fundo especial para construção e conservação de estradas de rodagem federais, que nada mais era do que um novo tributo que teria os recursos provenientes deste, aplicados na construção e manutenção de rodovias. Conforme a ementa do decreto, tal fundo deveria ser constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automóveis, auto-ônibus, auto-caminhões, chassis para automóveis, pneumáticos, câmaras de ar, rodas mássicas, motocicletas, bicicletas, side-car e acessórios para automóveis.

No ano seguinte, na data de 24 de julho de 1928 foi sancionado o decreto nº. 18.323 que aprovou o regulamento para a circulação internacional de automóveis, no território brasileiro e para a sinalização, segurança do trânsito e polícia das estradas de rodagem. Este decreto constituiu importante passo para a regulamentação do trânsito brasileiro por tratar de questões relativas a segurança e

sinalização com um enfoque maior, devotando maior importância ao tema, já se vislumbra aqui uma espécie de esboço do futuro código de trânsito brasileiro.

Na parte II do regulamento, há uma série de regras de sinalização bem como menciona como deverá ocorrer à fiscalização, falando inclusive, pela primeira vez de uma polícia específica para o trânsito.

Como observa-se da transcrição de seu artigo 54 do decreto nº. 18.323/28: “Para o policiamento eficiente das estradas, serão destacados guardas uniformizados, montados em motocicletas ou voiturettes automoveis providas de velocímetros exactos.”

Após os avanços da legislação no decorrer dos anos, o desenvolvimento do trânsito trouxe consigo a necessidade de uma codificação mais complexa, com isso, no dia 28 de janeiro de 1941 foi instituído o primeiro Código de Trânsito Brasileiro por meio do Decreto-Lei nº. 2.994.

O CTB contou com inovações importantes, como podemos destacar: a instituição do uso obrigatório da Carteira Nacional de Habilitação, definição da mão de circulação de todos os veículos e das condições para o emplacamento, entretanto este código teve uma curta duração, em 25 de setembro do mesmo ano foi revogado pelo Decreto-Lei nº. 3651, pelo qual foi atribuída aos estados a responsabilidade de legislar o trânsito em seus territórios, desde que respeitada à lei nacional, conforme o inciso 2º deste decreto “Cada Estado organizará, de acordo com as suas necessidades, os serviços administrativos destinados ao cumprimento dos dispositivos deste Código, obedecendo às normas gerais da legislação federal.”

Destaca-se desde decreto a criação do CONTRAN, “com sede no distrito federal subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito, nas capitais dos estados, subordinado aos respectivos governos”. O Conselho Nacional de Trânsito desde o seu surgimento conta com diversas atribuições, das quais podemos destacar sua atuação na legislação por meio de resoluções, como órgão consultor e recursal dos demais conselhos e em campanhas educativas de trânsito.

O segundo Código de Trânsito Brasileiro foi instituído em 21 de setembro de 1966 por meio da Lei nº. 5.108. Este sendo composto por 131 artigos e resguardando aos estados o poder de adotar normas específicas locais, também tratou de instituir como obrigatório o licenciamento para a circulação de veículos, conforme seu artigo 52: “Art. 52. Nenhum veículo automotor poderá circular nas vias



terrestres do País, sem o respectivo Certificado de Registro, expedido de acordo com este Código e seu Regulamento”. Foi criado o RENAAM, com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores no país e dos certificados de registro. No dia 28 de fevereiro de 1967 foi sancionado Decreto-Lei nº. 237, que acabou por modificar o código de 1966 antes mesmo de sua vigência, acabando com os Conselhos Municipais de Trânsito, e instituindo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, que conforme afirma em seu institucional constitui:

Órgão executivo da União que tem por obrigação supervisionar, coordenar, controlar e fiscalizar a política do Programa Nacional de Trânsito, estão sob seu controle os DETRANs estaduais. Nos casos em que este apresentarem deficiências técnicas ou qualquer tipo de dificuldade operacional que impeça a correta prestação de seus serviços, o DENATRAN atua como órgão corregedor.

Com a sanção da Lei nº. 9.503 de 23 de setembro de 1997, foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro Atual, que trouxe consigo importante inovação quando considera crime o fato de conduzir veículo em via pública, sob efeito de substância psicoativa ou com concentração de álcool no sangue igual ou superior a 6 decigramas por litro.

Diante da grande quantidade de acidentes de trânsito causados por motoristas embriagados, a pressão da mídia e o clamor social, ficou explícita a necessidade de combater mais ferrenhamente esse tipo de conduta, e no dia 19 de junho de 2008 foi aprovada a Lei nº. 11.705, conhecida como Lei Seca. Esta por sua vez, aumentou bastante o rigor do que havia sido estabelecido no Código de Trânsito de 1997, no que tange ao consumo de álcool, enquanto este código tratava como crime a concentração de 6 decigramas de álcool por litro de sangue, a Lei seca, entre outras coisas, alterou o artigo 276 do CTB, sujeitando as penalidades administrativas elencadas no artigo 165 que são a perda de carteira de motorista por um ano e apreensão do veículo, além de multa no valor de R\$ 955,00 (novecentos e cinquenta e cinco reais), o indivíduo que apresentasse qualquer concentração de álcool superior a 2 decigramas por litro de sangue.

Posteriormente, foi instituída a Lei nº. 12.760/12, conhecida como nova Lei Seca, esta tornou ainda mais severas as penalidades impostas pela lei nº. 11.705, a multa passou a ser de R\$ 1.915,40 podendo ainda ter seu valor dobrado no caso de reincidência no período de um ano e passou-se a poder comprovar a embriaguez

através se prova testemunhal ou vídeo, ou qualquer outro tipo de prova admitida no direito, resguardando o direito a contraprova, diferentemente do antigo posicionamento de que só seria constatada por meio de bafômetro ou exame clínico. Outra importante modificação é que além de ser punido criminalmente aquele que apresentar mais que 6 decigramas por litro de sangue, como já preceituava o inciso I do artigo 306, este trás em seu inciso segundo a seguinte redação “sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora.” Tornando mais suscetível a sanções penais aquele que bebe antes de dirigir.

### 2.3 Direito Penal do Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº. 9.503/97) tem por função regulamentar o trânsito em todos os seus aspectos, buscando a organização, fluência das vias e principalmente a segurança dos indivíduos. As normas estabelecidas por tal lei são majoritariamente de natureza administrativa, entretanto no trânsito também ocorrem crimes e tal codificação dedicou seu capítulo XIX para elencar os crimes de trânsito, que a partir da análise do art. 291 podem ser definidos como aqueles cometidos na direção de veículo automotor.

As condutas tipificadas em tal capítulo apresentam um grau de reprovabilidade maior, não sendo suficientes as sanções administrativas para coibi-las, para estas são impostas penas privativas de liberdade em muitos casos combinada com multa.

Os crimes de trânsito encontram-se elencados do artigo 302 ao 312 do CTB incorporando o homicídio e a lesão corporal culposa, cometidos na direção de veículo automotor, a omissão de socorro e a fuga do local do acidente, violação de suspensão de dirigir, permitir que pessoa não habilitada faça uso de seu automóvel, fraudar perícia no caso de acidentes, imprimir velocidades excessivas próximas a locais com grande movimentação e concentração de pessoas, participar de racha e dirigir embriagado. Nos tipos elencados observa-se o grande objetivo de sua criação, que é proteger a segurança dos indivíduos como um todo, o bem jurídico tutelado é a incolumidade pública.

Dentre estas figuras penais, as que merecem maior destaque são o “racha” e a embriaguez ao volante, isto porque são estas as que apresentam um maior risco para as pessoas alheias a ação e também devido a maneira corriqueira com que acontecem.

#### 2.4 Da Natureza Jurídica dos Crimes de Trânsito

Muito se discute acerca da natureza jurídica dos crimes de trânsito, havendo por parte da doutrina a classificação em crimes de dano ou crime de perigo.

Define-se como crime de dano a conduta típica que para ser efetivada necessita que seja avariado ou danificado um bem. No que tange aos crimes de trânsito, incorreriam nessa classificação o homicídio culposo e a lesão corporal culposa, nota-se que em ambos os casos foi lesado um bem jurídico concreto que seriam respectivamente a vida e a integridade física.

Os crimes de perigo são aqueles que apesar de consumam com a simples exposição do risco a algum bem jurídico. Subdividem-se em crimes de perigo concreto e perigo abstrato. Conceitua-se como perigo abstrato aquele que a lei na própria conduta já o estabelece, não há necessidade da comprovação que realmente o sujeito ao praticar a ação gere um efetivo perigo. Já o perigo concreto é aquele no qual o risco está realmente presente na ação, fica constatada uma real possibilidade de dano a outrem.

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

Entende o autor que em todos os casos um bem jurídico é lesado, ainda que seja um bem concreto, como vida ou integridade física, os crimes de trânsito

atingem diretamente a incolumidade pública, objeto de proteção do direito penal de trânsito.

## 2.5 Dos Princípios Fundamentais

Como relatando anteriormente o CTB ao trazer sanções penais em sua composição, instituindo crimes, e quanto a estes, conforme consta no artigo 291 de tal legislação serão aplicadas normas relativas ao Código Penal e ao Código de Processo Penal.

Diante da natureza penal há necessidade de que haja princípios que garantam proteção ao indivíduo, princípios estes retirados do direito penal comum e aplicados diretamente aos delitos de trânsito.

A constituição traz em seu artigo 5º o princípio da legalidade ou reserva legal, constituindo este a mais importante garantia ao indivíduo, à medida que afirma não haver crime sem lei anterior que o defina e nem pena sem prévia cominação legal. Conforme a definição dada por Capez (2004, p.42): “Somente haverá crime quando existir perfeita correspondência entre a conduta praticada e a previsão legal”

O princípio da reserva legal funciona como um limite direto ao poder estatal de interferir na vida do indivíduo, protegendo-o de abusos como os ocorridos no absolutismo, onde o sujeito era refém a vontade de um monarca, ou como nas ditaduras, através deste o indivíduo só é obrigado a fazer algo ou deixar de fazer em virtude de lei.

Daí desdobra-se os princípios da anterioridade, da lei penal e da irretroatividade da lei penal mais severa, a conduta do autor deve ser punida conforme a norma vigente, no momento de sua ocorrência e se não era crime até então não pode futuramente o sujeito responder por uma conduta que a época de sua realização era lícita, só pode retroceder a lei penal, quando esta puder beneficiar o sujeito.

Outro princípio que coaduna com o da legalidade, é o da proibição da analogia in malam partem. Não pode a analogia criar uma sanção penal ao indivíduo, para tornar-se completo o conceito de crime o fato tem que ser típico, ilícito e culpável, na falta da tipicidade não há que se falar em crime. Como bem

afirma Santos (2008, p. 22) “Se o significado concreto representar prejuízo para o réu, constitui analogia proibida; se o significado concreto representar benefício para o réu, constitui analogia permitida.”

O princípio da intervenção mínima evoca a idéia de que cabe ao direito penal atuar em situações extremas, nas quais se resta comprovada a sua necessidade, atuando como uma espécie de direito subsidiário onde os outros ramos do direito não são o suficiente. Greco afirma que “A fragmentariedade é, como já foi dito, uma conseqüência da adoção dos princípios da intervenção mínima, da lesividade e da adequação social, que serviram para orientar o legislador no processo de criação dos tipos penais”.

Tal princípio atualmente, encontra-se pouco respeitado por nossos legisladores, que vislumbram a necessidade de tipificar as mais variadas condutas, causando uma espécie de “inchaço” legislativo.

Derivado do princípio da intervenção mínima é o princípio da fragmentariedade. Como decorre do princípio da intervenção mínima que o direito penal só deve atuar quando evidenciada a sua real necessidade, deve este tratar dos bens jurídicos mais importantes do indivíduo, como é o caso da vida, da liberdade, da integridade física, dentre outros.

Mais especificamente nos delitos de trânsito, as condutas puníveis com sanções penais são as mais reprováveis, nas quais as penas administrativas não surtem o efeito desejado, como por exemplo, o homicídio culposo e a embriaguez ao volante.

O Princípio da lesividade estabelece que para uma conduta ser imputada como crime, ela deve causar dano a algum em jurídico ou ao menos expô-lo a perigo, seja ele concreto ou abstrato. Como define Santos (2008, p. 26): “O princípio da lesividade proíbe, a cominação, aplicação e execução de penas e medidas de segurança em hipótese de lesões irrelevantes, consumadas ou tentadas contra bens jurídicos protegidos em tipos pegais de crime”

Tal princípio impõe uma limitação ao legislador para que não ocorram abusos por parte deste, só havendo imputação penal, quando realmente ocorra uma lesão a interesse alheio, não podendo o legislador tipificar conduta que só ataca preceitos morais ou religiosos.

O princípio da humanidade tem como objetivo a proteção ao acusado, resguardando a estes os direitos fundamentais da pessoa humana. Aquele a quem é

imputado fato criminoso, continua a preservar em si uma série de garantias, tanto na fase processual, quanto após sua condenação, deve ser respeitada a dignidade da pessoa humana, a integridade física e psicológica do agente delitivo.

Quando comprovada a autoria e culpabilidade, de fato, o sujeito pode ser retirado do convívio social, entretanto ao ficar sobre a tutela do Estado, cabe a este preservar a dignidade e a integridade do indivíduo delituoso, sendo a pena limitada ao que fica explícito na lei.

O princípio da proporcionalidade da pena, como seu próprio nome evidencia, exige que haja uma proporcionalidade da pena em relação ao grau de reprovação da conduta e do resultado caudado pelo sujeito. Cabendo aos crimes que agridem bens jurídicos mais importantes, como o caso dos crimes contra a vida apresentar uma pena bem mais rigorosa do que crimes patrimoniais, por exemplo.

Relativamente ao CTB, muitos são os que questionam a existência de proporcionalidade da pena para o crime de embriaguez ao volante, estabelecida pela Lei nº. 12.760, conhecida popularmente como “Nova Lei Seca”, que imputa uma pena máxima de três anos a quem incorre em tal conduta, apresentando-se como uma das mais rigorosas do mundo.

Outro princípio de vital importância é o da presunção de inocência, e seu popular brocado que afirma que todo indivíduo é inocente até que se prove o contrário. Princípio este, que em muitos casos é desrespeitado, por parte de autoridades, da sociedade e especialmente pela imprensa que com sensacionalismo já condena o indivíduo antes mesmo de qualquer julgamento. Qualquer sujeito pode ter a acusação de um fato criminoso contra si, apesar disso, preserva seu estado de inocência até que se prove, através de julgamento, conforme a lei, que este realmente delinuiu.

O princípio da igualdade, retirado do caput do artigo 1º da CF afirma que todos devem ser tratados de maneira igual perante a lei, independente raça, cor, sexo, religião, etc. Elemento primordial a aplicação da justiça é o tratamento igualitário entre as pessoas, para que seja respeitada essa equidade é que deve ser aplicada a igualdade. Segundo a doutrina esta pode ser classificada em igualdade formal e igualdade material, sendo formal aquela igualdade direta, tal qual como reza a constituição, seria a pura igualdade sem distinção qualquer entre os indivíduos. Já a material entende a doutrina como sendo mais próxima ao conceito de justiça, por esta levar em conta a desigualdade entre os indivíduos e buscar

formar se colocá-los em equilíbrio, seguindo a lição de tratar os desiguais desigualmente na medida de suas desigualdades.

Ao praticar um fato criminoso, fica o sujeito ativo passivo de sanção por parte do Estado, entretanto para cada conduta só pode ser decretada a punição uma única vez. Através do princípio chamado, conhecido como *non bis in idem* fica resguardado o sujeito contra o excesso punitivo que daria azo a injustiça.

Por fim, trata-se de um princípio que muito corrobora com o tema em questão, é o princípio da culpabilidade.

Define-se como princípio da culpabilidade aquele que deriva do axioma do garantismo penal "*nullum crimen sine culpa*". Greco (2011, p. 88) afirma: "Culpabilidade diz respeito ao juízo de censura, ao juízo de reprovabilidade que se faz sobre a conduta típica e ilícita praticada pelo agente". Para um seja imputável ao indivíduo uma sanção, deve ser observada se da conduta realizada por este ficou constatada ou dolo ou culpa, apenas a tipicidade e a ilicitude não se mostram suficientes formação do crime.

Nos crimes de trânsito a culpabilidade figura em todas as discussões, sendo de importância extrema a compreensão do conceito da culpa e do dolo e saber detectar tais elementos.

### 3 O DOLO E A CULPA COMO ELEMENTOS DO FATO TÍPICO

O crime pode ser definido a partir de três aspectos, um conceito material, no qual constitui o crime uma ação omissiva ou comissiva, que tem como resultado lesão ou perigo a outrem, o conceito material, que é a realização de uma conduta tipificada e é estabelecido o conceito analítico de crime, formado pelos elementos estruturais deste.

Para a formação do conceito analítico de crime, surgiram duas correntes teóricas, amplamente discutidas pelos doutrinadores, que são a Teoria Bipartida, que tem como elementos a tipicidade e a ilicitude, e a Teoria Tripartida que é composta pela tipicidade, ilicitude e culpabilidade.

Afirmam os adeptos da Teoria Bipartida, como o Professor Damásio de Jesus e Fernando Capez, que a culpabilidade não compõe os elementos formadores do crime, uma vez que após a teoria finalista estabelecida por Welzel, foram tanto o dolo como a culpa remetidos a composição da conduta, afirmando tais doutrinadores que elemento essencial para a formação do fato típico é a conduta dolosa ou culposa, ocorrendo na sua ausência a atipicidade do fato e conseqüentemente não haveria crime.

Para a composição do delito faz-se necessário apenas que o autor por ação ou omissão, agindo com dolo ou culpa, realize uma conduta tipificada penalmente, não participando a culpabilidade do conceito analítico de crime, como podemos extrair das palavras de Jesus (2010, p. 198): “A culpabilidade não é requisito do crime, funcionando como condição de imposição da pena.”

Com a modificação introduzida pela teoria finalista, à medida que a valoração da vontade do agente passou a constituir elemento da tipicidade, restou na culpabilidade, segundo Greco (2011, p. 143) tratar de três aspectos que seriam a imputabilidade, a potencial consciência sobre a ilicitude do fato e a exigibilidade de conduta diversa. Para defensores da teoria tripartida ainda que se constate a tipicidade e a ilicitude, quando não verificada a culpabilidade do agente, não há que se falar em crime. Sendo assim, para estes, aquele sujeito que comete a conduta típica e ilícita, se lhe faltasse a condição de imputabilidade, ou qualquer outro elemento constituinte da culpabilidade, não estaríamos diante de um crime por faltar, o que para estes constitui elemento essencial. Como exemplo de tal fato pode-se



citar o caso de um adolescente de 15 (quinze) anos cometer um homicídio, por este ser inimputável, não se restaria exaurido o conceito de crime.

Por mais importante que seja a análise da culpabilidade e de seus componentes, é mais sensato restringir ao conceito de crime a tipicidade e a ilicitude, uma vez que com a concretização de tais elementos já se tem ocorrido o crime, à medida que foi praticada uma conduta e que dela foi gerado um resultado reprovável e tipificado penalmente, com uma sanção imposta. O grau de culpabilidade do agente merece um maior destaque quando da imputação da pena ou da sua não aplicação, sendo analisada somente depois de constatada a ocorrência do delito.

Malgrado a doutrina tripartida se basear no tripé da ilicitude, tipicidade e culpabilidade, há uma vertente tripartida defendida por Gomes, afirma o mesmo que (2004, p. 85):

Somos partidários, como se vê, de um sistema tripartido, mas que é distinto do clássico “fato típico, antijurídico e culpável”. A culpabilidade, na verdade, não faz parte da teoria do delito (do fato punível). É fundamento da pena. De outro lado, jamais existe delito (no nosso Direito Penal) sem a ameaça de pena (punibilidade).

Nota-se do posicionamento do doutrinador um alinhamento as idéias dos adeptos a teoria bipartida, mas com o adicional da punibilidade, necessitando para a formação do conceito de crime que haja uma pena culminada para quem pratique tal conduta.

### 3.1 Do Dolo

O Código Penal com intuito de proteger os principais bens jurídicos da sociedade como a proteção a vida, a liberdade, integridade física, dentre outros, atua tipificando condutas reprovadas socialmente e que agridem ou colocam em risco tais bens. Quando o indivíduo realiza determinada conduta tipificada, por vontade própria dizemos que este cometeu um crime de natureza dolosa.

Podemos conceituar como dolo o agente que almejando determinado resultado, guiado por sua vontade realiza uma ação ou omissão, para que este se concretize.

Apesar da aparente simplicidade, a formação do conceito de dolo diverge em alguns pontos, existindo três teorias que explicam o que é o dolo, são elas: a teoria da vontade, a teoria da representação e a teoria do assentimento.

A teoria da vontade é aquela na qual, como está explícito em seu nome coloca a “vontade” como principal requisito do dolo, deve o sujeito ter a vontade de fazer a ação e que dela advenha o resultado. De fato a vontade constitui-se como requisito principal da conduta dolosa, se o indivíduo não deseja realizar a ação, muito menos a ocorrência do dano, sua ação seria classificada como culposa ou inimputabilidade.

Para os que defendem a teoria da representação o foco passa a ser não o objetivo, a vontade do sujeito, mas sim a sua capacidade de prever o resultado. Tal teoria não conta com muitos adeptos, por não levar em conta o elemento volitivo.

Na teoria do assentimento ou consentimento o sujeito ainda quando não busca o resultado típico, prevê sua ocorrência e aceita o risco de produzi-lo. A partir do momento que o autor aceita a possibilidade do resultado é como se trouxesse para si a responsabilidade por este.

O Código Penal Brasileiro ao definir o que seria dolo em seu art. 18, inciso I afirma “doloso quando o agente quis o resultado e assumiu produzi-lo” extrai-se de tal definição que a nossa legislação adota um misto de teoria da vontade com a teoria do assentimento, o fato de o agente querer o resultado nos remete à teoria da vontade, ao passo que dada à necessidade de assumi-lo nos remete a teoria do assentimento.

A doutrina defende que para a constituição do dolo são necessários dois elementos, um é o cognitivo ou intelectual e o outro é o volitivo, como observa-se na afirmação de Bitencourt (2010, p. 316): “O dolo, com a estrutura que o finalismo lhe atribui, voltou a ser um dolo puramente natural, que se compõe de dois elementos: um cognitivo ou intelectual e outro volitivo (vontade)”

Entende-se que o elemento cognitivo ou intelectual refere-se à consciência da conduta e do resultado gerado pela mesma. A consciência a ser considerada é no momento da prática da ação, devendo o sujeito ter a plena ciência da ação que está

a fazer e do resultado que se dará mediante a mesma, exige-se aqui bem como na culpa, a previsibilidade do resultado.

O elemento volitivo é a vontade de realizar a conduta, de posse da consciência desta, para que se verifique o dolo, necessita que o sujeito tenha a vontade de realizá-la.

### 3.1.1 Das Espécies do Dolo

Diante do elemento complexo que é o dolo, respaldado por tantas teorias e elementos que o compõe, a doutrina em geral entendeu fazer-se necessário classificá-lo em várias espécies, possibilitando uma melhor compreensão de suas peculiaridades. A seguir serão elencadas tais espécies, bem como suas respectivas definições.

Conforme ensinamento de Capez (2004, p.188, 189) o dolo pode ser classificado em natural ou normativo, conceitua-se como dolo natural a vontade de praticar o ato sem a necessidade de que se tenha conhecimento de sua reprovabilidade, ou que a conduta seja vedada formalmente, constituindo assim uma ação positiva, pura e simples, bastando que o indivíduo tenha consciência desta e do resultado que dela virá e ainda assim a concretize. É normativo quando além da vontade de praticar a ação e concretizá-la deve o sujeito ter consciência de que a mesma constitui um ilícito, há aqui um juízo de valor sobre a conduta praticada, sendo condição *sine qua non*, para a constatação do dolo normativo que o agente tenha “consciência da ilicitude” é o que no direito romano é conceituado como *dolus malus*. A maioria dos doutrinadores entende prevalecer no direito brasileiro o dolo natural embasados na teoria finalista da ação, como bem afirma Jesus (2010, p. 328):

Para a doutrina tradicional o dolo é normativo, *i. e.*, contém a consciência da antijuridicidade. Para nós, entretanto, que adotamos a teoria finalista da ação, o dolo é natural: corresponde à simples vontade de concretizar os elementos subjetivos do tipo, não importando a consciência da ilicitude.

Dolo direito é o conceito clássico de dolo, deseja-se realizar uma ação, para obter um resultado e assim a realiza, tudo ocorre de acordo como planeja o autor, por exemplo, com intuito de matar determinada pessoa este a apunha-la e a vítima morre, verifica-se nesse caso a completa congruência entre a vontade do autor e como se deu o fato.

Há também o dolo indireto, que se subdivide em dolo eventual ou dolo alternativo. No dolo eventual o autor não age positivamente no sentido de produzir o resultado, mas aceita o risco de produzi-lo, nota-se aqui que esta espécie de dolo vai ao encontro a teoria do assentimento. Quando fala-se em dolo alternativo quando não há um único resultado possível para a conduta e aquele que a pratica aceita qualquer um dos resultados possíveis, por exemplo ao colocar veneno em uma bebida servida a algumas pessoas que se encontram em uma festa, o autor aceita ferir ou matar qualquer uma das pessoas que se encontrem no local.

Os doutrinadores distinguem o que seria dolo de dano e dolo de perigo, no dolo de dano o objetivo é alcançar o resultado lesivo, ocorre o dano de forma concreta, já no dolo de perigo deve o agente ter a intenção ou aceitar expor outros a uma situação de perigo, ainda que não esteja na busca do resultado danoso, tal espécie de dolo relaciona-se diretamente aos crimes de perigo concreto ou perigo abstrato. Nas palavras de Jesus (2010, p. 333):

No dolo do dano o sujeito quer o dano ou assume o risco de produzi-lo [...] no dolo de perigo o agente não quer o dano, nem assume o risco de produzi-lo, desejando ou assumindo o risco de produzir um resultado de perigo.

De acordo com Greco (2011, p. 191) existe também o dolo genérico e o dolo específico, cabe ao dolo genérico a definição simples de dolo, pois neste o indivíduo pratica a figura típica sem com isso desejar um resultado especial, contrariamente ao que ocorre no dolo específico, pois neste o indivíduo busca um fim especial ao praticar o tipo, fim este que fica explícito na própria tipificação.

O dolo geral, também conhecido como erro sucessivo, conforme ensina Capez (2004, p. 191) ocorre quando o indivíduo delituoso entende equivocadamente que consumou o resultado de sua conduta inicial e pratica uma segunda conduta geralmente no sentido de complementação da primeira, mas é a conduta secundária que realmente provoca o resultado. Os exemplos usados pela doutrina para elucidar

o erro sucessivo é sempre no sentido de um agente que imagina ter matado alguém e na tentativa de livrar-se da culpa acaba por realizar outra conduta e esta sim concretiza o homicídio.

### 3.2 Da Culpa

Viu-se que no dolo deve o sujeito ter consciência da ação e dos resultados que dela advém e também deve ter vontade de realizá-lo ou aceitar a sua ocorrência. Na culpa, a situação é diferente, o sujeito não busca resultado algum, ele simplesmente falta com um cuidado objetivo que deveria observar e de forma alheia a sua vontade produz um resultado lesivo, que poderia ser previsto por uma pessoa comum.

O Código Penal Brasileiro não traz em sua estrutura um conceito do que seria a culpa, tratando de elencar apenas as suas modalidades. Diante disso, para melhor definir a culpa, Greco (2011, p. 196) elenca quais elementos devem ser observados para a constatação desta, são eles: a conduta humana voluntária; inobservância do cuidado objetivo; resultado lesivo não querido; nexo de causalidade; previsibilidade; e tipicidade.

O requisito primordial é a conduta voluntária, uma vez que se não existe conduta, não há resultado, pois este deriva daquela e se esta não for voluntária, não pode o sujeito ter culpa atribuída a si. Então para a culpa se faz necessária uma conduta podendo esta ser omissiva ou comissiva.

O segundo ponto a ser observado é a inobservância do cuidado objetivo, o cuidado tratado aqui é aquele que deve ser observado por todos na consecução de determinada ação, não se exige do indivíduo mais do que o necessário tomando por base o “homem médio”, várias ações que praticamos diariamente se não realizada com diligência necessária pode causar dano a outrem, para evitar que haja lesão a direito alheio é que se deve tomar as precauções necessárias.

No que tange ao resultado, este não pode ser desejado, pois se o fosse estaríamos diante de um caso de dolo e deve de fato causar dano a alguém, é necessário o ataque a algum bem jurídico tutelado, quando o indivíduo mesmo sem

agir com diligencia na realização de determinada ação não gera dano a ninguém, não recai ao mesmo imputação a titulo culposo.

Deve haver nexo de causalidade entre a inobservância do dever de cuidado e o resultado lesivo, se não foi em virtude da inobservância do cuidado objetivo que o dano foi causado, não fica constatada a culpa.

A previsibilidade na culpa relaciona-se diretamente com o resultado, este deve ser previsível por parte do autor, levando-se em conta nesse ponto a previsibilidade objetiva, ou seja, aquela que na situação poderia e devia ser prevista tomando por consideração a pessoa comum e a previsibilidade subjetiva, que diz respeito a capacidade do sujeito da situação, levando em conta seu conhecimento e experiência. Se ficares constatada a ausência da previsibilidade do dano, tanto pela previsibilidade objetiva, quando pela subjetiva, fica isento de culpa o sujeito. Entretanto se pela avaliação do julgador no caso concreto, poderia o autor ter previsto o resultado, é imputada ao mesmo a culpa.

Dentro do conceito da previsibilidade se encontra o que a doutrina conceitua como princípio da confiança, que seria o fato de o indivíduo esperar que todas as pessoas atuem com o cuidado objetivo que lhe é obrigado, não possuindo a capacidade de prever quando alguém falta com tal dever.

Por fim, elemento essencial para a constituição da culpa é a tipicidade, para que haja a culpa é necessário que a tipificação da conduta realizada admita a modalidade culposa.

Após o relato dos elementos que compõe a o conceito de culpa, essenciais para a formação de seu conceito, passamos a falar das modalidades da culpa. O CP afirma em seu artigo 18 inciso II que crime o culposo ocorre quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligencia ou imperícia.

A imprudência consiste na inobservância do dever de cuidado ao realizar determinada ação, nesse caso o sujeito age positivamente realizando uma conduta perigosa, aqui o problema é o “fazer” é a ação descuidada que gera o resultado lesivo.

Na negligencia diferentemente do que ocorre na imprudência, é uma ação negativa, é o “não fazer” nesse caso, o sujeito deixa de fazer algo que era obrigado em nome da segurança e não o faz e devido a essa falta de diligencia é causado o resultado danoso. Nas palavras de Greco (2011, p. 203):

A negligência, ao contrário, é um deixar de fazer aquilo que a diligência normal impunha. É o caso, por exemplo, do motorista que não conserta os freios já gastos de seu automóvel ou o do pai que deixa arma de fogo ao alcance de seus filhos menores.

A imperícia decorre do profissional, que por sua formação tem os conhecimentos necessários a realizar determinada ação e não o faz tomando o cuidado que lhe é obrigatório, e por razão desta inobservância é que vem a ser causado o dano a outrem.

### *3.2.1 Espécies de Culpa*

Assim como no dolo, existem diversas espécies de culpa, para a melhor compreensão do tema faz-se necessário a análise destas evidenciando seus conceitos e características.

As espécies de culpa abordadas são: a culpa consciente; a culpa inconsciente; e a culpa imprópria.

Primeiramente importante salientar o conceito da culpa consciente, conforme afirma Bitencourt (2010, p. 338): “Há culpa consciente, também chamada de culpa com previsão, quando o agente age, deixando de observar a diligencia a diligencia a que estava obrigado, prevê o resultado, previsível, mas confia convictamente que ele não ocorrerá”

Na culpa consciente, como o próprio nome diz, o sujeito tem consciência do resultado que sua imperícia, imprudência ou negligencia pode causar, entretanto este não acredita na sua concretização, o resultado é previsto, mas não esperado.

A culpa imprópria ocorre quando o sujeito achando equivocadamente estar diante de causa de exclusão de ilicitude, age dolosamente na produção de um resultado, é um erro por parte do autor, quando o erro fosse inescusável, resta a este a punição na forma culposa.

### 3.3 A Previsibilidade como Elemento Essencial do Dolo e da Culpa

Como tratado anteriormente, ponto comum no dolo e na culpa é a previsibilidade. Conceituada como a capacidade de antecipar o evento que venha causar dano a terceiro.

No dolo esta apresenta relação estreita com a teoria do consentimento, pelo fato de para consentir a provável ocorrência do resultado, se faz necessário primordialmente a capacidade de prevê-lo.

Relativamente à culpa, a previsibilidade torna-se ainda mais importante, pois como na culpa há uma inexistência de vontades, devendo o resultado ser para o sujeito, uma surpresa, mostra-se necessário para atribuir a alguém responsabilidade pela culpa, deve-se comprovar a possibilidade de previsão do evento, se era imprevisível a todos, não há culpa. Sendo assim, o dano decorrente de caso fortuito ou força maior, que no decorrer normal das ações se mostrava inimaginável não pode ter culpa atribuída ao sujeito. Como se pode verificar na afirmação de Nucci (2011, p. 240): “Ausente a previsibilidade, afastada estará a culpa, pois não se exige da pessoa uma atenção extraordinária e fora do razoável”

Para a aferição da previsibilidade, esta se subdivide em previsibilidade objetiva ou subjetiva. Entende-se como previsibilidade objetiva aquela na qual qualquer pessoa que se encontra em determinada situação, teria possibilidade de antever o resultado. Quando falamos em objetiva, nos remetemos a fatos genéricos, admitidos por todos, por exemplo, dirigir em alta velocidade, pode efetivamente causar acidente.

Capez (2004, p. 195) define como previsibilidade subjetiva, aquela em que se analisa a capacidade da previsão em virtude de elementos que o sujeito na determinada ação dispunha para antever o resultado. Desvia-se aqui da figura do homem médio e passasse a levar em conta a pessoa específica, sendo necessário para a identificação da possibilidade de previsão o conhecimento por parte daquele que age, como por exemplo, um electricista que ao deixar determinado fio solto, sem isolamento, poderia causar choque a alguém.

Como relatado, o princípio da confiança tem relacionamento estreito com a previsibilidade, visto que ao realizar determinada ação, aquele que a pratica somente pode esperar aquilo que é comum, que todos cumpram com as regras



impostas aos mesmos em nome da ordem social. O princípio da confiança fica ainda mais evidente nas relações estabelecidas pelo trânsito, pelo fato de haver um conjunto de normas estabelecidas para a segurança dos indivíduos que dele participam, e cabe estes partirem do pressuposto de que todos vão segui-las, quando alguém ao descumprir com alguma dessas normas, rompe com a previsibilidade requerida aos outros agentes que compõe o trânsito, não incorrendo estes em culpa quando o dano foi causado, por parte da falta de diligencia de outrem. Como pode-se observar do seguinte julgado do Tribunal de Justiça do Paraná:

E DE TRÂNSITO. HOMICÍDIO CULPOSO. ATROPELAMENTO. TRAVESSIA DE RODOVIA. DEVER DE CUIDADO QUE SE IMPUNHA À VÍTIMA (PEDESTRE). CULPA EXCLUSIVA. AUSÊNCIA DE PREVISIBILIDADE DO RESULTADO ANTIJURÍDICO, PELO MOTORISTA. SENTENÇA CONDENATÓRIA REFORMADA. ABSOLVIÇÃO. RECURSO PROVIDO.

I. Ao contrário do que ocorre nos centros urbanos ou suas proximidades, nas estradas, principalmente naquelas pavimentadas e de trânsito rápido, que permitem aos motoristas desenvolver maiores velocidades, cabe ao pedestre a observância das cautelas para atravessá-las, não se podendo, conseqüentemente, em regra, reconhecer a culpa do motorista que se vê, repentinamente, surpreendido pela presença do pedestre em plena pista, atropelando-o inevitavelmente (Wladimir Valler "Responsabilidade Civil e Criminal nos Acidentes Automobilísticos", Julex Livros, tomo II, p. 731, nº 315).

II. A condição mínima de culpabilidade, em acidentes de trânsito, é a previsibilidade do resultado antijurídico. Se o evento que dá motivo ao resultado exorbita da previsão e diligência do homo medius (ponto de referência no Direito Penal), não há como se reconhecer o agente culpado na reprovação jurídico-penal. (TJ-PR, ACR 2133282 PR Apelação Crime - 0213328-2, Relator: Lidio José Rotoli de Macedo, Publicado em 12/12/2003):

No caso acima citado ficou evidenciada que a absolvição do sujeito se deu em virtude da evocação ao princípio da confiança, uma vez que o motorista *in casu* agia com toda diligencia que lhe é obrigatória, e o pedestre com seu descuido agiu positivamente para a ocorrência do acidente sendo este grande responsável pela sua ocorrência.

Fica assim constatado que o erro alheio, imprevisível, quando constitui fonte principal para a ocorrência do dano, exime de toda culpa o agente que agia de maneira correta, como referido anteriormente, só se pode prever aquilo que é comum, natural, ao atravessar a rua de maneira inadequada, retirou do motorista a previsibilidade.

### 3.4 Distinção entre Dolo Eventual e Culpa Consciente

Após o estudo sobre o dolo e a culpa, ficando evidenciados os conceitos e distinções entre estes, passamos a tratar mais especificamente das espécies dolo eventual e culpa consciente na tentativa de elucidar além de suas semelhanças, aquilo que os distinguem, possibilitando a compreensão plena de ambos.

Apesar de constituírem espécies de institutos diferentes, essas figuras muito se assemelham por vezes se confundindo, inicialmente trataremos dos pontos de igualdade.

Verifica-se tanto no dolo eventual, como na culpa consciente requisitos intrínsecos tanto ao dolo quanto a culpa, que são: a previsibilidade e a conduta. Em ambos se faz necessário que o indivíduo possa prever o resultado danoso a coletividade, e que seja exercida uma conduta que atue como ponte para sua constituição, sendo verificada a existência de um nexo de causalidade.

Observadas as similaridades passa-se a definir a distinção. Conforme Bitencourt (2010, p. 340), esta se dá pela análise da maneira de como se porta o autor diante da possibilidade da ocorrência do resultado, aquele que aceita o resultado, entendendo o risco de produzi-lo e ainda assim prossegue em sua ação, comete o dolo eventual, já aquele que apesar de antevê-lo acredita absolutamente que este não ocorrerá, não o aceitando, incide na culpa consciente.

Fica assim evidenciado, que se encontra no psicológico do indivíduo a fronteira entre tais espécies, e isso constitui grande problema para se classificar no caso concreto se o sujeito incide em dolo ou culpa, na medida em que se mostra praticamente impossível avaliar se o autor aceitava ou não o resultado.

Na busca do estabelecimento do limite entre o dolo eventual e a culpa consciente foram criadas algumas teorias, que podem ser classificadas em teorias intelectivas e teorias volitivas.

Dentre as Teorias Intelectivas pode-se destacar a Teoria da probabilidade, da Evitabilidade, do Risco e do Perigo a descoberto, elencadas na obra de Santos (2008, p. 147-149).

Para a teoria da probabilidade, leva-se em consideração o psicológico do autor novamente, mas nesse caso, a busca é identificar qual a percepção que este tinha a cerca da probabilidade do resultado. Se ele é observado com um alto índice

de possibilidade de ocorrência e ainda assim a conduta é mantida, estaria assim configurado o dolo eventual, ao passo se aquele que se encontrava na ação, entendia que a probabilidade de ocorrência do resultado era de natureza ínfima, configurar-se-ia a culpa consciente.

A teoria da evitabilidade afirma que o dolo eventual é desconsiderado, a partir do momento em que o sujeito, ao ver como provável o resultado, age na tentativa de evitá-lo. Conforme afirma Santos (2008, p. 146): “em bases finalistas, coloca o dolo eventual e a imprudência consciente na dependência da ativação de fatores para evitar o resultado tido como possível”.

.Há também a teoria do risco, que parte do pressuposto que a partir do momento que o sujeito verifica o risco de causar resultado típico, e ainda assim, prossegue com a ação. Fica constatada nesse caso a consciência de ilicitude.

Conforme a teoria do perigo a descoberto nos casos em que a ocorrência do resultado não dependesse exclusivamente do sujeito ativo da ação, sendo o resultado advindo do acaso estaria formado o dolo eventual. Já quando o autor poderia com o cuidado objetivo evitar o dano estaríamos diante da culpa consciente.

Quanto as teorias volitivas, dá-se destaque a teoria do consentimento já tratada anteriormente, estabelece que o sujeito vislumbra a possibilidade do resultado e ainda assim aceita o risco de produzi-lo, é adotada pelo código penal e pela corte suprema.

### 3.5 Dolo Eventual e Culpa Consciente nos Crimes de Trânsito

A dificuldade na distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente gera grave incongruência entre as doutrinas e também na jurisprudência. O problema torna-se ainda maior quando estamos diante dos chamados crimes de trânsito.

Sempre que há um caso concreto, principalmente aqueles de maior repercussão e visibilidade na imprensa, surge o mesmo debate sobre qual seria o mais correto a ser aplicado in caso, se a pronuncia por tratar-se de crime doloso contra a vida ou a aplicação da pena culminada em sua modalidade conduta culposa.

Aqueles mais radicais partem de imediato em defesa da pronuncia, vislumbrando o dolo eventual, partindo da premissa que a aceitação do resultado por parte do sujeito ativo deve ser presumida objetivamente, essa presunção se daria pelo fato de, para estes, estar claro para toda sociedade que a condução automotiva de forma irresponsável, seja por uso de álcool ou pelos denominados “pegas” tem altos índices de probabilidade que de tal conduta seja gerada vítimas fatais, sendo assim, todo aquele que realiza tais condutas estaria aceitando a possibilidade de produzir o resultado.

Contrariando esse posicionamento, existem aqueles que afirmam ser mais prudente fazer uma análise, embasada em elementos externos da ação, se de fato o sujeito ativo aceita produzir tal resultado, entendendo estes que a presunção da aceitação de certa forma seria uma agressão ao princípio da presunção de inocência.

Percebe-se que uma das fontes de dificuldade da classificação dos crimes de trânsito se encontra no fato de em tais casos o dolo aferido é embasado na teoria do consentimento, teoria esta que carece de uma análise bem mais complexa da qual é feita dos casos de dolo direto, fundamentados na teoria da vontade, uma vez que nesta a intenção do sujeito fica mais evidente, a ação geralmente é positiva e direta, ao passo que naquela há necessidade da discussão se o sujeito aceitava ou não a produção do resultado.

Além dos fatores de natureza técnica, amplamente discutidos há uma espécie de dilema por parte tanto de juristas, como de leigos quando tratamos de um crime de trânsito, é o fato de a pena a título de culpa ser leve e trazer muitas vezes nesses casos um sentimento de impunidade e injustiça, ao passo que imputar pena a título doloso aquele que causa morte de outrem ainda que por ato irresponsável, mas sem intenção do resultado, aparenta uma severidade excessiva.

## 4 A EMBRIAGUEZ AO VOLANTE, O RACHA E A JURISPRUDÊNCIA

Dos crimes de trânsito tipificados no CTB merecem o maior destaque a embriaguez ao volante e o “racha”, apesar destas condutas apresentarem natureza jurídica de crimes de perigo, muitas concretizam os danos, sendo estas grandes causadoras de mortes e de lesões corporais.

O destaque dado a tais condutas derivam-se de sua alta reprovabilidade, constituindo estas as mais graves ações a serem coibidas pela nossa legislação de trânsito. Nestes casos, o perigo não advém de um simples descuido, como por exemplo, o de um motorista utilizando celular, ou que se mostra desatento por qualquer outro motivo, na embriaguez ao volante e no “racha” o perigo advém por meio de uma ação volitiva do autor, quando este se propõe a ingerir bebida alcoólica antes de dirigir ou quando passa a imprimir grande velocidade, transformando vias públicas em verdadeiros autódromos gera um risco altíssimo aos outros sujeitos participantes do trânsito.

Em virtude da gravidade e dos riscos de tais condutas é que se faz necessária o estudo sobre estas e como vem sendo tratado por partes dos tribunais estas condutas.

### 4.1 Da Embriaguez ao Volante

A embriaguez ao volante, elencada entre os crimes de trânsito, é um fator preocupante, já que tal conduta vem sendo realizada reiteradamente por parte de muitos motoristas.

O crime de embriaguez ao volante se encontra tipificado no artigo 306 da Lei nº. 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) é definido no caput deste artigo da seguinte forma: “Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”

De acordo com Jesus (2010, p. 56):

O fato típico não se perfaz somente com a direção do motorista embriagado. É imprescindível que o faça “sob a influência” de álcool etc. Não há, assim, crime quando o motorista, embora provada a presença de mais de seis decigramas de álcool por litro de sangue, dirige normalmente o veículo.

Conforme afirma o autor acima referenciado, este constitui o elemento subjetivo do crime, entretanto tal posicionamento não vem sendo compartilhado pelo CONTRAN, que define em sua resolução nº. 432/23 os valores que constatados tanto no exame clínico, como por meio de bafômetro, são suficientes para que seja considerado crime ou infração administrativa, a conduta. O elemento objetivo seria o consumo do álcool antes da condução do veículo.

Damásio de Jesus explica em sua obra sobre os delitos de trânsito (2010; pág. 58), que o principal bem jurídico tutelado pelo tipo é “a incolumidade pública, no que tange à segurança no tráfico de veículos” ficando a vida, a integridade física e a saúde bem jurídicos secundários.

Quanto aos sujeitos da conduta, o ativo é aquele que conduz o veículo sob o efeito da substância psicoativa e o sujeito passivo é a coletividade.

No que diz respeito a natureza jurídica do crime de embriaguez ao volante, há grande discussão doutrinária, existem aqueles que definem ser crime de perigo concreto, perigo abstrato e de lesão ou mera conduta. Para os que entendem ser crime de perigo concreto é necessário que seja comprovada *in casu* a ocorrência real de perigo por parte da conduta, nas palavras de Capez (2004, p. 245) “quando a realização do tipo exige a existência de uma situação de efetivo perigo”, para os que se filiam a tese do perigo abstrato não há necessidade da comprovação do perigo, sendo este subtendido, o fato de dirigir sob o efeito do álcool faz o perigo ser presumido e ainda há aqueles que defendem que a embriaguez ao volante consiste em crime de lesão ou mera conduta, é o caso do professor Jesus ao afirmar (2010, p. 15):

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.

A penalidade de quem incorre nesse crime é bastante rigorosa, fixou-se no art. 308, da Lei nº. 9.503 pena de “detenção, de seis meses a três anos, multa e

suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.”

Para quem comete tal delito, além de uma pena privativa de liberdade que pode chegar aos três anos, soma-se a isso as sanções administrativas previstas no art. 165 do CTB que contam com uma pena de R\$ 1.915,40 reais, podendo ser dobrada no caso de reincidência no prazo de 12 meses, a apreensão do veículo e tem o sujeito sua habilitação recolhida pelo prazo de 1 ano, ficando impedido de dirigir.

#### *4.1.1 Do Conceito de Embriaguez*

A partir da tipificação feita pelo CTB e de elementos doutrinários podemos conceituar como embriaguez o fato de o indivíduo fazer uso de bebida alcoólica ou qualquer outra substância tóxica, limitando assim sua capacidade psicomotora, podendo esta ser total ou parcial.

A perda ou redução de tal capacidade, quando o indivíduo se encontra na direção de veículo automotor, representa grande risco as pessoas em sua volta, dado o fato de o condutor, sem a plena consciência e com atenção debilitada, não se faz preparado para seguir as regras de segurança estabelecidas para o trânsito, nem para reagir diante de imprevistos impostos ao motorista, uma vez que seu tempo de raciocínio se encontra mais lento.

Ponto importante a ser salientado, é que contrariamente ao senso popular, a embriaguez não se deriva apenas do uso de bebida alcoólica, podendo esta advir do uso de substâncias tóxicas, no caso as drogas ou qualquer substância psicoativa.

Capez (2004, p. 295) classifica as formas de embriaguez, existindo assim a voluntária e involuntária, tal classificação se mostra importante por influir diretamente na imputação a ser dada ao indivíduo perante a realização de fato criminoso em tal estado de consciência.

Diz-se embriaguez voluntária aquele em que o indivíduo por meio de sua vontade, faz uso da substância tóxica ou análoga. Como afirma Greco (2011, p. 392) “Diz-se voluntária em sentido estrito a embriaguez quando o agente, volitivamente faz ingestão de bebidas alcoólicas com intuito de se embreagar”. Neste caso a

responsabilidade pelo consumo é totalmente atribuída ao sujeito, uma vez que a embriaguez se deu em virtude de seu desejo.

Já a embriaguez involuntária, é aquela na o autor faz consumo da substancia psicoativa por acidente ou forçadamente, em nenhum momento teve o indivíduo o intuito de fazer uso das mesmas. Quando a embriaguez se dá desta forma não fica constatada a culpabilidade, uma vez que por não apresentar consciência em virtude de fato alheio a sua vontade, fica o sujeito unguído com a qualidade de inimputabilidade, ficando assim isento de qualquer sanção.

#### 4.1.2 Da Actio Libera In Causa

Como retratado no conceito de embriaguez somente a voluntária trás consigo a imputabilidade ao autor, o que faz nos questionarmos sobre qual fundamento alguém que não tinha plena consciência de seus atos poderia responder por fato por ele cometido nestas condições.

Para responder essa questão o fundamento decorre da teoria da *actio libera in causa*, e através desta ocorre um deslocamento da apreciação da consciência do agente, remetendo-nos não para o momento da concretização do fato, mas sim para o momento em que o autor tinha plenitude de suas faculdades mentais. Conforme afirma Greco (2011, p. 293): “A embriaguez voluntária é aquela prevista no inciso II do mencionado art. 28, e, mesmo sendo completa, permite a imputação do agente, em face da adoção da teoria da *actio libera in causa*”

A embriaguez preordenada constitui exemplo de tal teoria, à medida que nesta o autor, com vontade de produzir determinado fato delituoso e na ausência de coragem ou estímulo para fazê-lo sobriamente utiliza-se de bebida alcoólica ou qualquer outra substancia psicoativa para conseguir o impulso final para a realização da conduta desejada.

Para a embriaguez ao volante seguida de morte, essa teoria demonstra-se de certa forma incompatível, por nesses casos em geral o sujeito ainda que tenha conhecimento mínimo dos riscos que dirigir sob efeito do álcool pode trazer, em nenhum momento tem como objetivo a produção desse resultado, o sujeito ativo nesse caso faz-se uso de bebida por simples prazer que o tenha e não com intuito



prévio de tirar a vida de outrem. Diante de tal fato, a classificação desse homicídio, se embasada pela teoria da *Actio libera in causa*, só poderia ser de natureza culposa.

#### 4.1.3 Das Inovações Trazidas pelas Leis nº. 11.705/08 e nº 12.760/12

A tipificação do crime de embriaguez ao volante quando da sua origem não apresentava o rigor que é constatado atualmente, e na visão de parte dos legisladores este seria o principal motivo para que os condutores não respeitassem a obrigação de não beber antes de dirigir.

Ao indivíduo que faz uso de bebida alcoólica ou substância psicoativa e em seguida conduz veículo automotor, coloca em risco não só a sua vida, mas a dos demais condutores e passageiros, para quem incorre em tal conduta são traçadas sanções tanto de natureza administrativa quanto penal. As modificações trazidas pela Lei seca (Lei nº. 11.705/08) e posteriormente pela “Nova Lei Seca” (Lei nº. 12.760/12) tornaram ainda mais severas as penalidades a quem comete essa conduta, bem como foram estabelecidos novos meios de prova para condenar o motorista alcoolizado.

Mudança importante se verifica logo no caput do artigo, que quando instituído pela Lei nº. 9.503/97, era necessário que o condutor estivesse dirigindo em via pública, e expondo a dano potencial ou incolumidade a outrem. No que aborda o dano potencial, este gerou grande discussão doutrinária acerca do debate se seria perigo concreto ou perigo abstrato, porém com a instituição da “Lei Seca”, que modificou a tipificação dando a mesma a seguinte redação: “conduzir veículo em via pública estando com concentração de álcool igual ou superior a 6(seis) decigramas por litro de sangue ou outra substância análoga.” houve a supressão da expressão “dano potencial” do tipo, entendendo-se que este é implícito na conduta, não fica mais necessário provar que a sua maneira de conduzir esteja efetivamente colocando em risco a vida de outrem. A mesma Lei também modifica o elemento objetivo da conduta, sendo necessário que o autor esteja com concentração de álcool igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue, sendo constatada essa concentração torna-se realizada a conduta criminosa.

A tipificação ficou ainda mais reduzida com a instituição da “Nova Lei Seca” que retirou a necessidade de estar o condutor em via pública e relacionou em parágrafo primeiro as formas pelas quais ficam constatadas a embriaguez, conforme art. 306 (Lei nº 9503, 1997): “I- concentração igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar;” fica assim, como na lei anterior, quantificado o valor objetivo, que pode ser constatado através do bafômetro ou por exame clínico. O fato de ser assegurado ao indivíduo o direito constitucional de não produzir prova contra si mesmo, gerou certa inaplicabilidade da Lei nº. 11.705/08, pois o indivíduo se negava ao uso do bafômetro, entretanto o inciso II da Lei nº. 12.760/12 minimizou essa “lacuna”, definindo que também será constatada a conduta quando o sujeito apresentar “sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora.”

Para fins de prova, o parágrafo 2º do mesmo artigo estabelece (Lei nº 9.503, 1997):

Art. 306. A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

O adendo do segundo parágrafo reforça o inciso II do parágrafo primeiro, estabelecendo provas alternativas para o caso em que o sujeito se negasse a fazer uso do bafômetro ou exame clínico, uma vez que pode-se utilizar qualquer prova em direito admitido, inclusive a prova testemunhal, que é a mais comum de ocorrer nesses casos.

Coube a resolução nº. 432/13 do CONTRAN elencar quais seria os sinais que constatariam a alteração da capacidade psicomotora no inciso VI do seu anexo II. O entendimento é que para que os sinais evidenciem a embriaguez deve o sujeito apresentar vários destes, não cabendo a autoridade policial buscar um sinal, mas sim um conjunto deles.

Dentre os sinais citados pela resolução podemos destacar sonolência, olhos vermelhos, vômito, soluços, desordem nas vestes, odor de álcool no hálito, agressividade, ironia, exaltação, dispersão, estar falante, dificuldade no equilíbrio, fala alterada, etc.

#### *4.1.4 Da Embriaguez ao Volante Seguida de Morte*

Como mostrado anteriormente, o legislador tem trabalhado bastante no sentido de combater a conduta de dirigir sob o efeito do álcool, o objetivo de tal embate é diminuir o elevado numero de mortes no trânsito brasileiro. O endurecimento das penas e as políticas de conscientização da sociedade atuam com intuito de reduzir paulatinamente o número de motoristas que fazem uso de bebidas alcoólicas antes de dirigir. Entretanto, em um primeiro, apesar das novas medidas legais, ainda são comuns as mortes no trânsito em acidentes causados pela mistura de bebida e direção.

Quando a embriaguez ao volante causa morte, o motorista nesse caso deve ser responsabilizado, uma vez que o acidente não ocorreu por um caso fortuito, foi a sua conduta equivocada, vedada legalmente, a grande responsável pelo ocorrido. O fato de o condutor responder pelo homicídio é plenamente entendido como o mais justo, uma vez que este ainda que indiretamente foi responsável, o que não é consenso a maneira de como deve o agente responder por este resultado, se culposamente ou dolosamente.

Há uma celeuma quanto diante de tal caso, de um lado aqueles que defendem que o sujeito ativo deve ser punido por homicídio doloso, afirmando que ao fazer o uso de bebida alcoólica antes de conduzir veículo automotor assumiu o risco pelo resultado, fica claro um alinhamento destes ao posicionamento de que o sujeito da conduta incorre em dolo eventual, entendendo que é senso comum a probabilidade de ocorrência de acidentes quando o motorista encontra-se alcoolizado, e se ainda assim este realiza tal conduta, é nítida sua aceitação do resultado.

Por outro lado existem doutrinadores, como Jesus, que defendem a necessidade de uma responsabilização a título de culpa, por faltar ao sujeito o elemento volitivo e entender que não se pode presumir a aceitação, o sujeito aqui agiria com a falta de um dever que lhe é atribuído, agindo de maneira irresponsável, entretanto, não aceitando em momento algum a ocorrência de resultado danoso.

## 4.2 Do Crime de Racha

Além do crime de embriaguez ao volante destacado no CTB, tal legislação também comporta outras condutas de igual ou maior gravidade, que podem trazer como resultado além dos prejuízos materiais, a integridade física e até a morte da vítima.

O artigo 308 do Código de Transito Brasileiro define o que popularmente é conhecido como racha, como destacado *in verbis*:

Art. 308 Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada:

A conduta em questão apresenta-se como grave perigo a sociedade, dada forma como é realizada, transformando vias de acesso de outros veículos e pedestres em verdadeiros autódromos clandestinos, apesar do risco eminente em que coloca tanto seus participantes como outros sujeitos que integram o transito, tal conduta tem se popularizado principalmente entre jovens.

Ao tratar da natureza jurídica do delito, este se mostra classificado pela doutrina em geral como um crime de perigo concreto, sendo necessário para a sua constituição, que fique provado um risco efetivo à segurança.

Em se tratando de pena, quando o agente incorre exclusivamente nos elementos do tipo, a legislação estabelece para este uma pena de seis meses a dois anos, além das medidas administrativas relativas ao trânsito, como multa e suspensão do direito de dirigir veículo automotor.

### 4.2.1 O Racha Quando Ocasiona Morte

Apesar de tratar de uma conduta reprovável e que trás consigo grande risco a incolumidade pública, a pena estabelecida para aquele que participa de “rachas” tem para si estabelecida uma pena leve, uma vez que não ultrapassa os dois anos,

entretanto a leveza da pena é compreensível pelo fato de a conduta não causar um dano efetivo. Ponto que se modifica drasticamente quando da ação resulta a morte de outrem.

Dada a ocorrência do resultado morte, o crime a ser imputado trata-se de homicídio, e como tal pode ser classificado em doloso ou culposo.

Semelhantemente ao que ocorre nos casos de embriaguez ao volante seguida de morte, no racha também se discute doutrinariamente como seria mais correto a imputação a ser estabelecida ao seu sujeito ativo, uma vez que aqui novamente estamos diante de um resultado grave que adveio por meio de uma irresponsabilidade do sujeito, de sua não observância as regras estabelecidas pela legislação de tráfego.

No que tange ao homicídio que ocorre devido ao crime de “racha”, vê-se ainda uma maior reprovabilidade para seu sujeito ativo, já que este estava em plena consciência de sua ação, e ainda assim age, aquele que realiza esta ação gera um risco ainda maior do que o motorista alcoolizado, pelo fato de que este apesar de embriagado em alguns casos preserva alguma diligencia, ao passo que aquele em extrema velocidade pode causar vítimas fatais ainda com mais facilidade.

#### 4.3 Entendimentos Jurisprudenciais sobre Embriaguez ao Volante

Conforme observado a embriaguez ao volante é um tema amplamente debatido e causador de divergência em vários aspectos, seja quando dela ocorre a concretização de resultado danoso, ou seja da análise de sua tipificação.

Não sendo a doutrina pacífica sobre tais questões, se faz necessária a análise do entendimento da corte suprema e dos demais tribunais diante das questões levantadas e assim tentar definir o que seria o posicionamento mais correto.

Inúmeros foram os questionamentos sobre a conduta, tal fato fica evidenciado pelas constantes alterações sofridas no tipo, objetivando subir as lacunas necessárias. Todavia as mudanças no tipo se davam por reflexo das decisões jurisprudenciais.

#### 4.3.1 A Embriaguez ao Volante como Crime de Perigo Abstrato

Com as novas redações dadas pelas leis nº. 11.705/08 e pela nº. 12.760/12, ficou mais clara a tipificação da embriaguez ao volante, todavia antes de tais normas o ponto de discussão sobre tal conduta, se dava quanto ao questionamento se constituía crime o fato de o motorista dirigir embriagado ainda que de sua conduta não resultasse dano a outrem.

Tal indagação advinha do fato de a tipificação anterior trazer em seu texto a necessidade de que além da embriaguez o motorista expor dano potencial a incolumidade de outrem, essa exposição de perigo até então exigida no tipo levantava dúvidas quanto a sua qualidade, se seria perigo concreto ou perigo abstrato. Inúmeras eram as apelações requerendo que fosse constatada a atipicidade da conduta por falta de comprovação do perigo exigido para a composição da conduta.

Com isso, a discussão sobre a natureza jurídica da embriaguez ao volante, chegou as instâncias superiores, sendo analisada tanto pelo STJ como pelo STF, neste ultimo através de HC requerido pela DPU, com intuito de reestabelecer decisão tomada por magistrado de primeira instancia que vislumbrava inconstitucionalidade na classificação de perigo abstrato. Conforme se pode analisar do seguinte julgado da Corte Suprema (109269 MG , Relator: Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Data de Julgamento: 27/09/2011, Segunda Turma, Data de Publicação: DJe-195 DIVULG 10-10-2011 PUBLIC 11-10-2011):

HABEAS CORPUS. PENAL. DELITO DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DO REFERIDO TIPO PENAL POR TRATAR-SE DE CRIME DE PERIGO ABSTRATO. IMPROCEDÊNCIA. ORDEM DENEGADA. 306 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. I - A objetividade jurídica do delito tipificado na mencionada norma transcende a mera proteção da incolumidade pessoal, para alcançar também a tutela da proteção de todo corpo social, asseguradas ambas pelo incremento dos níveis de segurança nas vias públicas. II - Mostra-se irrelevante, nesse contexto, indagar se o comportamento do agente atingiu, ou não, concretamente, o bem jurídico tutelado pela norma, porque a hipótese é de crime de perigo abstrato, para o qual não importa o resultado. Precedente. III - No tipo penal sob análise, basta que se comprove que o acusado conduzia veículo automotor, na via pública, apresentando concentração de álcool no sangue igual ou superior a 6 decigramas por litro para que esteja caracterizado o perigo ao bem jurídico tutelado e, portanto, configurado o crime. IV - Por opção legislativa, não se faz necessária a prova do risco

potencial de dano causado pela conduta do agente que dirige embriagado, inexistindo qualquer inconstitucionalidade em tal previsão legal. V - Ordem denegada.

Tal posicionamento decorre da idéia da necessidade de algumas serem tipificadas com natureza jurídica de crime de perigo abstrato, pois só assim dariam efetividade a seu objetivo de proteger a incolumidade pública. Como podemos observar do voto do Min. Ricardo Lewandowski no mesmo julgado:

Com efeito a objetividade jurídica da mencionada norma transcende a mera proteção a incolumidade pessoal, para alcançar também a tutela da higidez física de terceiros e do corpo social como um todo, asseguradas ambas pelo incremento dos níveis de segurança nas vias públicas

Apesar da aparente agressão ao princípio da lesividade arruído por advogados na tentativa de trazer inconstitucionalidade aos crimes de perigo abstrato de maneira geral, argumento refutado por parte dos tribunais com o fundamento de que apesar de não haver um ataque direto a um bem jurídico concreto, nesses casos a lesão é a segurança social da sociedade, no caso específico, a segurança no trânsito

#### *4.3.2 O Direito Constitucional de Não Produzir Provas contra Si Mesmo*

Observada a natureza jurídica de crime de perigo abstrato da embriaguez ao volante, para a constatação do delito só se mostra necessária a comprovação do uso de bebida alcoólica ou de substância análoga.

Questão controversa passou a ser quais seriam os meios de prova e a obrigatoriedade do indivíduo de se submeter a estes, tendo em vista o princípio constitucional de ninguém ser obrigado a produzir prova contra si mesmo. A discussão referente a este ponto ganhou força com a edição da lei nº. 11.705/08 que como dito anteriormente deixou mais rigorosa as sanções impostas aquele que bebe antes de dirigir e conseqüentemente devotando ao tema uma maior atenção.

Tais dúvidas encontraram-se sanadas quando do julgado Recurso Especial nº. 1.111.566 - DF (2009/0025086-2), uma vez que neste a Terceira Turma do STJ, debateu tais questões e firmou o entendimento de não poder o indivíduo ser coagido

a fazer uso do bafômetro ou teste de alcoolemia, como bem relata em seu voto o Ministro Adilson Vieira Macambu (Recurso Especial nº. 1.111.566 – DF, Terceira Turma STJ, Relator: MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE, publicado em 04/09/2012):

É inaceitável a tentativa de restringir a liberdade do cidadão, mediante violação de direitos inerentes à personalidade, que constitui um bem constitucionalmente tutelado. Daí a inadmissibilidade de produção de prova em desfavor do paciente, em desacordo com sua vontade, sob pena de violação de um direito que lhe é fundamental.

Além de tal entendimento, também foi estabelecido que os meios de prova para a comprovação do crime de embriaguez ao volante com a tipificação dada pela lei nº. 11.705/08 seriam somente o bafômetro e o exame clínico, uma vez que na tipificação da conduta há um valor objetivo a ser aferido, não sendo suficiente a prova testemunhal para aferi-lo. Como afirmou em seu voto o Min. Relator no mesmo julgado: “[...] Torna-se inadmissível a realização de outro meio de prova não previsto na norma incriminadora, o que efetivamente fere os direitos individuais do réu.”

Posteriormente a esta decisão, a Lei nº. 12.760 estabeleceu novos meios de prova na redação do artigo 306, exaurindo discussão acerca deste questionamento, resolvendo a “lacuna” deixada por esse princípio.

#### *4.3.3 Dolo Eventual e Culpa Consciente na Embriaguez ao Volante*

Como visto anteriormente, não tem sido possível por parte da doutrina e dos juristas em geral estabelecer um entendimento pacífico quanto à natureza culposa ou dolosa referente à embriaguez ao volante seguida de morte, com isso, a jurisprudência tem papel fundamental, atuando como principal fonte de embasamento quando estamos diante de tal caso.

Os tribunais em geral não traziam uma uniformidade em suas decisões, o ministério público geralmente, quando diante de tal caso realiza denúncia por homicídio doloso, ocorrendo quase sempre a pronuncia do acusado e ficando nas



mãos dos tribunais um grande número de apelações, com objetivo de operar a desclassificação de homicídio doloso para culposo.

Fato novo provocou a ainda mais discussão sobre o tema, quando o Supremo Tribunal Federal, em 2011, por meio do HC 107.801 decidiu conceder habeas corpus diante da desclassificação de homicídio doloso para culposo, em caso onde motorista alcoolizado causou morte de outrem.

Tal decisão embasou-se principalmente no voto vista de seu redator, o ministro Luiz Fux, uma vez que este afirmou *in verbis* (STF-HC 107.801 SP, Relatora Min. Cármen Lúcia, Publicado em 13/10/2011): "O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção perante a embriaguez alcoólica eventual".

Como ficou evidenciado em sua afirmação o Ministro defende a impossibilidade de previsão da aceitação do resultado, segundo o mesmo tal presunção incidiria em uma responsabilidade penal objetiva.

O voto do redator foi acompanhado pela maioria e a decisão da corte suprema passou a classificar tal crime como culposo

Apesar de algumas críticas por, de certa forma tornar mais branda a punição, o STF se posiciona de maneira sensata quando afirma o dolo eventual não poder ser presumido nos casos de embriaguez, pois apesar de ser uma conduta indiscutivelmente perigosa, em geral aquele que bebe antes de dirigir, em nenhuma hipótese espera que possa matar alguém e ainda que se fosse uma previsibilidade exigida objetivamente, faltaria aqui a aceitação do resultado, elemento essencial a formação do dolo eventual.

#### 4.4 O STF e o Crime de Racha

Como relatado, o homicídio em virtude de racha também gera divergência doutrinária quanto a sua classificação, diante disso se faz necessário o Supremo Tribunal Federal, atuando como norte dos tribunais inferiores, definir qual seria o melhor tratamento dado ao tema.

Apesar da corte suprema mais recentemente ter entendido que nos casos de embriaguez ao volante seguida de morte, apresentar natureza culposa, quando pouco tempo depois ao tratar da classificação do racha, no HC 101.698/RJ foi enfático, por maioria de sua primeira turma ao afirmar que nestes caos estaríamos diante do dolo eventual.

Como se pode retirar de seu voto a seguinte afirmação do ministro relator Luiz Fux, *in verbis* (STF-HC 101.698 RJ, Relator Min. Luiz Fux, Publicado em 30/11/2011):

O art. 308 do CTB é crime doloso de perigo concreto que, se concretizado em lesão corporal ou homicídio, progride para os crimes dos artigos 129 ou 121, em sua forma dolosa, porquanto seria um contra-senso transmutar um delito doloso em culposo, em razão do advento de um resultado mais grave.

Contrariamente ao posicionamento do ministro relator, votou o senhor ministro Marco Aurélio, entendendo que ainda que o indivíduo viesse a causar morte em virtude do racha, caberia a este o enquadramento de homicídio culposo no trânsito, que é tratado no artigo 302 do CTB.

Apesar da divergência do Ministro Marco Aurélio o relator foi voto vencido e ficou evidente o posicionamento do STF de considerar haver conduta dolosa quando o indivíduo causa a morte ou lesão corporal em outrem em virtude do racha, transparecendo uma postura mais severa deste tribunal do que a tomada diante da embriaguez ao volante.

#### 4.5 Do Tribunal do Júri nos Crimes de Trânsito

Mesmo com discussões e decisões em contrário, o crime de homicídio cometido por motorista alcoolizado, bem como o racha por vezes vem sendo por vezes qualificado como doloso, art. 12, quando do momento da denúncia e instrução, como ocorre em tal rito, nos crimes dolosos contra a vida o réu é pronunciado e é remetido seu julgamento ao tribunal do júri.

Cabe ao corpo de jurados, juiz natural da causa decidir se o autor agiu com dolo ou com culpa na ação, é aí que muitas vezes se constata a desclassificação da

conduta dolosa para culposa, como se analisa a partir do processo nº. 2011.002146-2/ TJ-RN no qual mesmo este sendo denunciado por causar morte e lesão corporal a terceiros, em virtude de estar em alta velocidade participando de um “pega” o conselho de sentença entendeu, sua conduta como culposa, e, por conseguinte desclassificou de homicídio doloso(art. 121), transformando-se em conduta vedada pelo artigo 302 e 303 do CTB, concorrendo o condutor pra o homicídio culposo e lesão corporal culposa. Mesmo com a apelação, promovida pelo ministério público, alegando prova contrária aos autos, tribunal de justiça do RN, não reconheceu o pedido, afirmando que a qualidade culposa foi sustentada pela defesa e esta se fez convencer ao tribunal do júri, cabendo a estes a decisão *in casu*.

Nota-se aqui nesse ponto a observância ao princípio constitucional da soberania dos veredictos, não podendo a decisão tomada pelos jurados ser reformada, e ter seu mérito alterado por decisão de tribunal, só sendo passível de alteração por meio de decisão de outro conselho de sentença.

Com isso, ficou a cargo do tribunal do júri a análise no caso concreto se em tais delitos deve-se o sujeito ser imputado por homicídio doloso ou culposo, sendo o corpo de sentença o grande apreciador dos elementos subjetivos que consubstanciarão a aceitação ou não do resultado, pois como afirmam os tribunais, no júri popular se fará a análise necessária, por meio de um conjunto probatório mais complexo, para se aferir tais elementos. Muitas vezes esse vem sendo o argumento utilizado no indeferimento de recursos que pleiteiam a desclassificação de doloso para culposo, como podemos observar no seguinte julgado (TJ: Recurso Sentido Estrito nº. 70041837667 RS, Relator: Des. Nereu José Giacomolli, Publicado em 20/10/2011):

PENAL E PROCESSO PENAL - HOMICÍDIO SIMPLES - EMBRIAGUEZ AO VOLANTE - PRONÚNCIA - RECURSO EM SENTIDO ESTRITO - PRETENDIDA DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO - ALEGAÇÃO DE AUSÊNCIA DE ANIMUS NECANDI - PLEITO OBJETIVANDO O RECONHECIMENTO DA CULPA CONSCIENTE - INADMISSIBILIDADE - PEDIDO DE ABSORÇÃO DO CRIME MEIO PELO CRIME FIM - VIABILIDADE DA APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DA CONSUNÇÃO - RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO PARA TÃO SÓ EXCLUIR DA PRONÚNCIA O DELITO DO ART. 306 DO CTB.

1. Comprovada a materialidade do crime e havendo indícios de que o recorrente teria agido com dolo, ao menos eventual, ao dirigir embriagado, na contramão de direção, acabando por provocar a morte da vítima, a pronúncia é de rigor, pois cabe ao Tribunal do Júri - juiz natural da causa - apreciar a controvérsia sobre a tipicidade subjetiva da conduta delituosa.

2. Sendo o delito previsto no artigo 306 do CTB (crime de perigo) que busca evitar a exposição a dano potencial a incolumidade de outrem, deve ser absorvido pelo crime de homicídio (delito de dano concreto) em observância ao princípio da consunção. Recurso conhecido e provido em parte.

No julgado acima citado, observa-se a determinação da pronuncia sempre que houver algum indício de que o indivíduo fazia uso de bebida alcoólica, e remetendo ao tribunal do júri o dever de analisar a maneira que deve ser imputado o sujeito ativo. Essa idéia advém do fato de durante a instrução, no caso de crimes dolosos contra a vida, nos casos onde se verificar indícios de materialidade e autoria deve os mesmo ser pronunciado, uma vez que nesta fase, há um princípio do *in dúbio pro societad*.

#### 4.6 A Tipificação como Forma de Resolução da Celeuma

Verificada a dificuldade existente diante do caso concreto a aferição da ocorrência de Culpa Consciente ou de Dolo Eventual, tanto nos casos de racha ou embriaguez ao volante seguidos de morte, fica visível a necessidade de criar maneiras eficientes para a resolução desta questão.

Apesar da decisão dos tribunais de instancias superiores, não se há uma solução objetiva e pacífica diante de tais casos, o que remete a idéia de que este problema só seria resolvido com uma tipificação exclusiva para tal conduta. De fato é princípio inerente ao direito penal a fragmentariedade, e a orientação atual, em virtude da grande quantidade de normas já existente, é evitar a criação de novos tipos, que poderia gerar uma espécie de direito penal máximo. Entretanto é imperiosa a necessidade de pacificação da forma como deve ser tratado aquele que realiza essa conduta.

O CTB já prevê em seu artigo 302 um homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, poderia a mesma codificação de frente a celeuma criada modificar tal artigo, incluindo em seu rol os crimes relatados neste trabalho. Poderia a mesma lei incluir em sua tipificação quais seriam os casos de homicídio culposo, incluindo neste rol os crimes de embriaguez ao volante e o racha quando destes se

resulta morte de outrem, definindo assim de forma objetiva a natureza culposa do delito e conseqüentemente eliminando as discussões referentes a questão.

## 5 CONCLUSÃO

Diante dos estudos realizados ficou evidenciada a grande dificuldade de se estabelecer objetivamente qual a maneira que vem sendo classificados os homicídios causados por motorista embriagado ou participante de racha. Ficou evidenciada a falta de consenso por parte de doutrinadores e julgadores.

Verificou-se a dificuldade de se estabelecer o limite que distingue o dolo eventual e a culpa consciente perante o caso concreto, uma vez que, apesar de teoricamente encontrar-se bem definido o ponto que os diferencia, por este ser aspecto subjetivo do indivíduo, torna-se problemática sua observação.

Também transpareceu a vontade do legislador de criar meios para reduzir cada vez mais o hábito de muitos brasileiros, de dirigir após ingerir álcool, adaptando a norma para que encontre maior aplicabilidade, ao mesmo tempo que imprimem maior rigor a mesma.

Os objetivos a que o trabalho se propôs foram alcançados, apesar da dificuldade, foi estabelecido a distinção entre dolo eventual e culpa consciente e também foi possível constatar o atual posicionamento dos tribunais obtendo os resultados a seguir.

Observou-se a figura do conselho de sentença o grande responsável pela classificação em doloso ou culposo, exercendo seu poder de soberania das decisões, ficando quase sempre a cargo de tribunal do júri a apreciação, perante as provas apresentadas em processo, se o indivíduo aceitava ou não a produção do resultado danoso.

Foi constatada também a atual tendência da corte suprema, no sentido de qualificar como culposo aquele crime cometido em virtude de embriaguez ao volante, por afirmar recair em injusto presumir objetivamente a aceitação do resultado por parte do sujeito, alinhando-se nesse ponto a teoria da culpa consciente e se posicionar de forma oposta diante dos casos de “racha”, qualificando a conduta como dolosa, por entender nesses casos o sujeito ativo assumir os riscos, por imprimir velocidade excessiva e direção perigosa consubstanciando assim o dolo eventual.

E, por fim, ficou claro que só com uma tipificação específica para estas condutas é que se poderia encontrar o consenso tanto doutrinário, quanto jurisprudencial, nesses casos.

## REFERÊNCIAS

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal: parte geral**. Ed. 15. São Paulo: Saraiva 2010.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil 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: 28 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº. 8.324 de 1910**. Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Disponível em:  
<[http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=8324&tipo\\_norma=DEC&data=19101027&link=s](http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=8324&tipo_norma=DEC&data=19101027&link=s)>. Acesso em: 5 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº. 4.460 de 11 de janeiro de 1922**. Autoriza a concessão de subvenção ao Distrito Federal e aos Estados que construírem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territórios. Disponível em:  
<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>>. Acesso em: 7 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº. 12.323 de 24 de julho de 1928**. Aprova o regulamento para a circulação internacional de automóveis, no território brasileiro e para a sinalização, segurança do trânsito e polícia das estradas de rodagem. Disponível em:  
<<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=70186&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 7 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº. 2.994 de 28 de janeiro de 1941**. Código Nacional de Trânsito. Disponível em:  
<<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=19079&tipoDocumento=DEL&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 8 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº. 3.651 de 25 de setembro de 1941**. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Disponível em:  
<<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=28284&tipoDocumento=DEL&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 8 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº. 237 de 28 de fevereiro de 1967**. Modifica o Código Nacional de Trânsito. Disponível em:  
<<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=117216&tipoDocumento=DEL&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 8 fev. 2013.



\_\_\_\_\_. **Decreto Legislativo nº. 5.141 de 5 de Janeiro de 1927.** Crêa o "Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis, e dá outras providencias. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=41783&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 7 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 5.108 de 21 de setembro de 1966.** Institui o Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=190726&tipoDocumento=LEI&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 8 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 9.503 de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=102483&tipoDocumento=LEI&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 8 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 11.705 de 19 de junho de 2008.** Altera a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro', e a Lei nº. 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=257318&tipoDocumento=LEI&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 8 fev. 2013

\_\_\_\_\_. **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: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=265978&tipoDocumento=LEI&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 8 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **HC 101698 RJ.** Relator: Min. LUIZ FUX, Primeira Turma. Data de Julgamento: 18/10/2011. Data de Publicação: ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-227 DIVULG 29-11-2011 PUBLIC 30-11-2011 Disponível em <[http://www.jusbrasil.com.br/filedown/dev6/files/JUS2/STF/IT/HC\\_101698\\_RJ\\_1325810784364.pdf](http://www.jusbrasil.com.br/filedown/dev6/files/JUS2/STF/IT/HC_101698_RJ_1325810784364.pdf)>. Acesso em: 19 mar. 2013.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **HC 107801 SP.** Relator: Min. CÁRMEN LÚCIA, Primeira Turma. Data de Julgamento: 06/09/2011. Data de Publicação: DJe-

196 DIVULG 11-10-2011 PUBLIC 13-10-2011. Disponível em: <[http://www.jusbrasil.com.br/filedown/dev6/files/JUS2/STF/IT/HC\\_107801\\_SP\\_1319320382053.pdf](http://www.jusbrasil.com.br/filedown/dev6/files/JUS2/STF/IT/HC_107801_SP_1319320382053.pdf)>. Acesso em: 18 mar. 2013.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **HC 109269 MG**. Relator: Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Segunda Turma. Data de Julgamento: 27/09/2011. Data de Publicação: DJe-195 DIVULG 10-10-2011 PUBLIC 11-10-2011. Disponível em <[http://www.jusbrasil.com.br/filedown/dev6/files/JUS2/STF/IT/HC\\_109269\\_MG\\_1319314490642.pdf](http://www.jusbrasil.com.br/filedown/dev6/files/JUS2/STF/IT/HC_109269_MG_1319314490642.pdf)>. Acessado em 17 de mar. 2013.

GOMES, Luiz Flávio. **Direito penal: parte geral: introdução**. Ed. 2. São Paulo: Revista dos Tribunais: IELF, 2004.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal**. Ed. 13. Rio de Janeiro: Impetus, 2011.

JESUS, Damásio de. **Crimes de Trânsito: anotações a parte criminal do código de trânsito (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997)**. Ed. 8. São Paulo: Saraiva, 2009.

\_\_\_\_\_. **Direito Penal, v. 1: parte geral**. Ed. 31. São Paulo: Saraiva 2010.

NÓBREGA, José Flóscolo da. **Introdução ao Direito**. Ed. 8. João Pessoa: Edições Linha d'água, 2007.

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

PARANÁ. Tribunal de Justiça do Paraná. **ACR 0213328-2**. Relator: Lidio José Rotoli de Macedo, Quarta Câmara Criminal (extinto TA), Data de Julgamento: 20/11/2003, Data de Publicação: DJ: 6518. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/6401193/apelacao-crime-acr-2133282-pr-0213328-2-tjpr/inteiro-teor>>. Acesso em: 15 mar. 2013

RIO GRANDE DO NORTE. Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte. **ACR nº 2011.002146-2**. Relator: Desembargador Virgílio Macêdo Jr, Câmara Criminal, Julgado em 19 de Fevereiro de 2013. Disponível em <<http://esaj.tjrj.jus.br/cposg/pcpoResultadoConsProcesso2Grau.jsp#>>. Acesso em: 15 mar. 2013.

SANTOS, Juarez Cirino dos. **Direito Penal: parte geral**. Ed. 3. Curitiba: Lumen Juris, 2008.