



CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR REINALDO RAMOS/CESREI
FACULDADE REINALDO RAMOS/FARR
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO

LAURISE ARAÚJO LAURINDO

ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUAS PENALIDADES

Campina Grande-PB

2017

LAURISE ARAÚJO LAURINDO

ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUAS PENALIDADES

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel em Direito, pelo Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos/FARR.

Orientador, Professor Ms Valdeci Feliciano Gomes

Campina Grande – PB
2017

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DA CESREI

- L384h Laurindo, Laurise Araújo.
Acidentes de Trânsito E Suas Penalidades /
Laurise Araújo Laurindo. – Campina Grande, 2017.
44 f. : il. color.
- Monografia (Graduação em Direito) – Faculdade Reinaldo Ramos-
FAAR, Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos-CESREI, 2017.
"Orientação: Prof. Me. Valdeci Feliciano Gomes".
1. Crimes de Trânsito. 2. Trânsito – Embriaguez e Homicídio. I. Gomes,
Valdeci Feliciano. II. Título.

CDU 343.346.5(043)

LAURISE ARAÚJO LAURINDO

HOMICÍDIO CAUSADO POR MOTORISTAS ALCOOLIZADOS E SUAS
PENALIDADES

Aprovada em: 08 de junho de 2017.

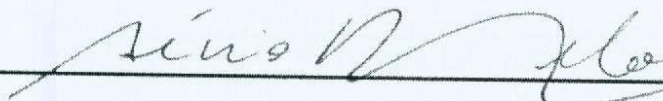
BANCA EXAMINADORA



Prof. Ms. Valdeci Feliciano Gomes

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

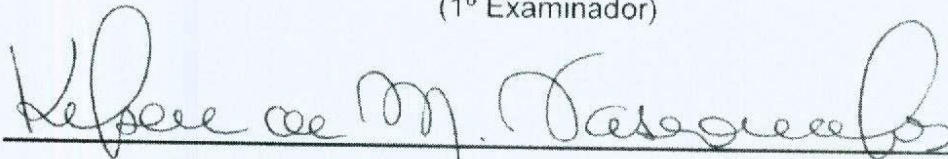
(Orientador)



Prof. Ms. Aécio de Souza Melo Filho

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

(1º Examinador)



Prof. Ms. Kelsen de Mendonça Vasconcelos

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

(2º Examinador)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus que me permitiu toda essa experiência, que me proporcionou toda ajuda e força necessária para que esse sonho se tornasse realidade, que foi o maior apoio ao longo da minha vida, e não somente nestes anos de faculdade, sendo meu maior mestre, e o melhor professor que se pode conhecer.

A minha mãe, pelo amor, incentivo e apoio incondicional, amo você.

A minha irmã Joana, que me deu apoio, sempre presente, me aconselhando e me incentivando nas horas difíceis, de desânimo e cansaço.

Obrigada meus irmãos e sobrinhos amados, que nos momentos de minha ausência dedicados ao estudo superior, sempre fizeram entender que o futuro é feito a partir da constante dedicação no presente!

As minhas amigas, companheiras de curso, Bruna, Patrícia e Nadja que estiveram ao meu lado em todos os momentos, inclusive os mais difíceis. Amizades formadas na faculdade mas que carregarei comigo pra toda vida.

A Vânia Elizabete, por ser uma pessoa incrível, com quem eu aprendi muito, nos dois anos maravilhosos que pude passar ao seu lado no estágio. Amiga, companheira, que tenho grande admiração e respeito.

A todos os professores e professoras da Faculdade Reinaldo Ramos - FAAR, por terem contribuído com excelência para o meu conhecimento.

Ao meu orientador Valdeci Feliciano Gomes, que foi meu professor ao longo do curso, a quem tenha uma enorme admiração, pelo seu profissionalismo e trabalho grandioso, agradeço por todo cuidado e paciência o longo do desenvolvimento desse trabalho.

E, por fim, agradeço a todos aqueles que torceram por mim, pelo meu crescimento profissional e pessoal, sabendo que esse é o primeiro passo de uma grande jornada. É com grande satisfação e meus sinceros agradecimentos, um beijo no coração de cada um.

ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUAS PENALIDADES

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo realizar um questionamento acerca das penalidades atribuídas ao motorista que comete homicídio no trânsito dirigindo alcoolizado, tendo em vista os apontamentos de alguns doutrinadores, que são enfáticos em defender a aplicação de uma pena maior, enquadrando o condutor na modalidade de dolo eventual, em detrimento do que ocorre hoje, quando o mesmo é enquadrado em crime culposo, na modalidade de culpa consciente. A perspectiva teórica se ampara nos escritos de Prado (2010), Xavier (1990), França (2009), Santos (2011), Branco (2009), Capez (2010), Nucci (2010), Jesus (2009), e Greco (2010). A metodologia se ateve exclusivamente a análise teórica dos textos acima citados, concentrando-se em cada perspectiva apresentada. Os resultados demonstram a necessidade de reformulação na Lei, com a devida aplicação de penalidades mais condizentes com o crime de homicídio no trânsito causadas por motoristas alcoolizados, que seriam enquadrados na modalidade de dolo eventual.

Palavras chaves: trânsito, embriaguez, homicídio.

TRAFFIC ACCIDENTS AND THEIR PENALTIES

Abstract

The present work has as objective to question the penalties attributed to the driver who commits homicide in drunk driving driving, considering the notes of some doctrinators, who are emphatic in defending the application of a greater penalty, framing the driver in the modality of Fraud, to the detriment of what happens today, when it is framed in a guilty crime, in the mode of conscious guilt. The theoretical perspective relies on the writings of Prado (2010), Xavier (1990), France (2009), Santos (2011), Branco (2009), Capez (2010), Nucci (2010). The methodology was based exclusively on the theoretical analysis of the texts cited above, focusing on each perspective presented. The results demonstrate the need for reformulation in the Law, with the appropriate application of penalties more consistent with the crime of traffic homicide caused by alcoholic drivers, who would be classified as an eventual fraud.

Key words: traffic, drunkenness, homicide.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
1. CAPÍTULO I – ASPECTOS GERAIS DO CTB E DOS CRIMES DE TRÂNSITO	9
1.1 Breves considerações históricas acerca da legislação de trânsito brasileira.....	9
1.2 Princípio da especialidade: Código Penal versus CTB	12
1.3 Sanções previstas no CTB.....	16
2. CAPÍTULO II – DO CRIME DE EMBRIAGUEZ	19
2.1 DA EMBRIAGUEZ.....	19
2.1.1 Estágios da Embriaguez.....	20
2.1.2 Espécies de embriaguez.....	22
2.2 PREVISÃO LEGAL E SUJEITOS DO DELITO.....	24
2.3 REQUISITOS OJETIVOS E SUBJETIVOS DO TIPO.....	26
2.4 SUJEITO ATIVO E PASSIVO.....	28
2.5 DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NO TRÂNSITO	31
2.5.1 Diferenças entre o dolo eventual e culpa consciente.....	31
3. CAPITULO III – UMA ANÁLISE SOBRE NOTIFICAÇÕES DE TRÂNSITO EM CAMPINA GRANDE.....	31
3.1 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA.....	34
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	43
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	45

INTRODUÇÃO

O número de óbitos no trânsito envolvendo motoristas embriagados ou com suspeita de embriaguez aumenta a cada ano, gerando indignação pública e debates sobre o tema, especialmente no Campo do Direito Penal, o que origina diversos entendimentos dos doutrinadores, principalmente no que tange a aplicabilidade da pena e seus efeitos.

A doutrina majoritária do Código penal Brasileiro se baseia nas teorias da vontade e do assentimento em relação à questão do dolo. Segundo a teoria da vontade, dolo seria a vontade livre e consciente de querer praticar uma infração penal. Já a teoria do assentimento defende que atua com dolo aquele que, antevendo como possível o resultado lesivo com a prática de sua conduta, mesmo não o querendo diretamente, não se importa com a sua ocorrência, assumindo o risco de produzi-lo.

Em relação aos crimes de trânsito, questiona-se sobre a incidência do dolo quando o motorista ingere bebida alcoólica antes de dirigir, assumindo o risco de ferir e até matar a si mesmo ou a outrem. Não seria esse ato a tipificação do dolo em tais crimes? Sendo assim, basta o Código de Trânsito Brasileiro como Lei Especial para elucidar tais casos? Ou se faz necessário a presença do Código Penal? Esta questão se apresenta na doutrina como ponto de impasse entre as diversas correntes do direito e esse trabalho pretende contribuir para o debate e elucidar algumas questões.

Cabe então refletir sobre a tipificação do crime, que resulta da junção de embriaguez do condutor ao volante e o seu resultado (morte). Tal crime pode ser considerado homicídio doloso, na modalidade dolo eventual. (Código Civil, art.18, I e art. 121).

Essa tipificação da conduta varia de acordo com a análise do caso concreto e em via de regra, o enquadramento atual se baseia no artigo 302 do CTB, ou seja, homicídio culposo na direção de veículo automotor. A doutrina majoritária aponta para as seguintes perguntas: será que o motorista embriagado prevê a morte de alguém no momento em que se dispõe a dirigir

nesse estado? Será que este motorista aceita ser o causador da morte de uma pessoa no momento em que liga o seu carro?

O entendimento atual, na maioria dos casos, ampara-se da ideia de que o motorista embriagado age de maneira culposa, sem intenção de cometer delito algum ao dirigir. Para tanto, basta analisar a conduta com base nos elementos do delito culposos. Pode-se afirmar que este motorista teve uma conduta voluntária, conduta esta que deixou de observar um dever objetivo de cuidado, manifestado por meio de uma imprudência, que acabou gerando um resultado lesivo não esperado, nem tampouco assumido, mas que era previsível devido ao seu estado de embriaguez, sendo este fato tipificado no artigo 302 do CTB.

No entanto, caso as questões acima sejam respondidas de maneira positiva, resta saber se o ato concreto seria fruto de ação intencional ou não. E se o motorista conhece os riscos do efeito do álcool no organismo durante a condução de veículo automotor, por que assume tal risco? Ao assumir este risco, não estaria o motorista investido da condição de possível ato lesivo a si e/ou a outrem?

A opinião pública, muitas vezes disseminada pela mídia, demonstra total repúdio aos casos em que motoristas embriagados se envolvem em crimes de trânsito, resgatando na “lei de talião” a possibilidade de fazer “justiça” com as próprias mãos, negando o direito de defesa do acusado. Cabe ao Direito responder a essas questões, adequando-se à evolução de tais crimes na aplicabilidade das penas condizentes com os atos concretos praticados.

Nesse sentido, o trabalho vem com o intuito de apresentar as divergências doutrinárias e as formas diferentes de analisar cada caso concreto, antes de punir de forma integral, sem as provas suficientes para tal ato. Reivindicando espaço para que possam esclarecer as minúcias teóricas do Direito Penal, de modo a arrefecer os respectivos ânimos e promover maior reflexão por parte dos destinatários da norma.

CAPÍTULO I – ASPECTOS GERAIS DO CTB E DOS CRIMES DE TRÂNSITO

1.1 Breves considerações históricas acerca da legislação de trânsito brasileira

Nos primórdios da legislação de trânsito brasileira, a preocupação do legislador presumia-se apenas em criar regras para regulamentar o tráfego de veículos. Não existia uma preocupação em criar norma penal para regular a conduta dos indivíduos em relação ao trânsito.

Nesse contexto, dados históricos denotam que o primeiro instrumento normativo criado para regular a relação homem/veículo/trânsito surgiu em 27.10.1910, ocasião em que o Decreto nº 8.324 foi publicado. Este tinha por finalidade precípua controlar a velocidade com que os motorneiros (nome dado aos condutores naquela época) conduziam seus automóveis, para que não ocorressem acidentes. Alguns anos passaram até que outra norma, também de cunho administrativo, fosse editada em 11.01.1922 com a publicação do Decreto Legislativo nº 4.460. Questão interessante sobre essa legislação é o fato dela ter tornado oficial a expressão “mata-burros”.

Até a criação do primeiro Código contendo normas de trânsito, muitas outras normas esparsas foram editadas, como por exemplo, temos o Decreto nº 5.1413 (05.01.1927) e o Decreto nº 18.323, de 24.07.1928.

Apenas na data de 28.01.1941 é que foi publicado o primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto Lei nº 2.994), com 147 (cento e quarenta e sete) artigos. Contudo, o mesmo teve curta duração, tendo sido revogado naquele mesmo ano, por meio do Decreto Lei 3.651 de 25.09.1941. Com essa novel legislação, criou-se o Conselho Nacional de Trânsito. (CONTRAN), órgão subordinado ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, assim como os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT).

Um segundo Código Nacional de Trânsito foi publicado apenas em 21.09.1966, por meio da Lei nº 5.108. Mas, antes mesmo de entrar em vigor, o Código Nacional de Trânsito sofreu algumas modificações (Decreto Lei nº 237, de 28.02.1967), como por exemplo, a criação do Departamento Nacional de

Trânsito Sistema Nacional, da Junta de Administrativa de Recursos de Infração (JARI).

Em 16.01.1968, por meio do Decreto nº 62.127, nasceu o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT), o qual foi de significativa importância no tocante à regulamentação do trânsito. Destaque-se que esta norma inseriu em um dos seus artigos a idéia de uma possível responsabilização para o condutor que dirigisse embriagado, o que foi um grande avanço no campo da responsabilização criminal de trânsito.

No campo internacional, o Congresso Nacional no ano de 1980, através do Decreto Legislativo nº 33, aprovou a assinatura da Convenção de Trânsito Viário de Genebra (1949), promulgada em 10.12.1981 pelo Decreto Presidencial nº 86.174. Esse instituto estabelecia normas de cunho geral e tinha a finalidade de facilitar o trânsito viário internacional, bem como aumentar a segurança no trânsito por intermédio da adoção de regras uniformes. (Manual de Legislação de Trânsito - 10ª Edição)

A necessidade de reformar a legislação de trânsito vigente para atender a nova realidade social fez o então Presidente Fernando Collor, em 06.06.1991, por meio de decreto presidencial criar uma comissão para elaborar um projeto de um novo Código de Trânsito, a qual teria o prazo de 120 (cento e vinte) dias para concluir os trabalhos, prazo este que foi posteriormente prorrogado por mais 90 (noventa) dias. Essa comissão era vinculada ao Ministério da Justiça e coordenada pelo presidente do CONTRAN.

Através da Portaria Ministerial do Ministério da Justiça nº 330 (07.07.1992) foi publicado um anteprojeto, este por sua vez concedeu à população a oportunidade de contribuir na elaboração do novo Codex, por meio do envio de sugestões, dentro do prazo de 30 (trinta) dias. O texto original do agora então denominado Código de Trânsito Brasileiro (CTB) continha 198 (cento e noventa e oito) artigos, mas em virtude das diversas alterações que sofreu ao longo do processo legislativo, acabou por ser aprovado com um total de 341 artigos.

O atual Código de Trânsito Brasileiro foi publicado na data de 23.09.1997, por meio da Lei nº 9.503/97. Com a sua entrada em vigor, a Lei nº 5.108/66, antigo Código Nacional de Trânsito, foi revogada expressamente.

Com o nascimento do CTB (Código de Trânsito Brasileiro) diversas inovações aconteceram no campo da legislação de trânsito, em especial quanto à responsabilização criminal, pois se criou um título exclusivo para cuidar dos crimes de trânsito. Questão que merece destaque é o conteúdo da Exposição de Motivos nº 045/93 (Mensagem nº 205, de 22.04.1993, do Poder Executivo), do Projeto de Lei que deu origem à Lei n. 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, segundo a qual:

[...] O comportamento dos motoristas e pedestres tem demonstrado despreparo e inadequação de posturas frente ao trânsito, tanto nas cidades como nas estradas. Os instrumentos legais institucionais do poder público têm-se mostrado defasados no tempo, na escala e na técnica frente à urgência e complexidade da matéria. [...]. Buscou-se atualizar as regras de circulação e introduziram-se normas relativas ao comportamento dos pedestres e condutores, visando uma política de humanização do trânsito, conferindo a cada cidadão o direito de ter condições seguras de transitar. Com esse mesmo objetivo, cuidou-se com mais rigor da segurança dos veículos,[...]. Promoveu-se ampla revisão da sistemática de tipificação das infrações de trânsito, estabelecendo-se penalidades que realmente alcancem o objetivo de reprimir o infrator e desincentivar condutas transgressoras. Fixou-se, assim, elevado valor para as multas, a exemplo do que aconteceu nos países em que se buscou combater a violência no trânsito. [...]. Cumpre-se, por derradeiro, registrar as sucessivas cobranças por parte da opinião pública [...], no sentido de se tratar com mais rigor as infrações de trânsito, de sorte a pôr temor à impunidade que, a cada dia, aflige um número cada vez maior de famílias em nosso País. (HONORATO,2006).

Considerando que na sociedade moderna o transporte automotor deixou de ser um artigo de poucos para se tornar algo extremamente acessível, a criação de uma legislação que abarcasse, ou ao menos tentasse abarcar, as situações envolvendo o homem e sua relação com o trânsito tornou-se algo mais do que necessário. Foi nesse contexto que nasceu o atual CTB, que de uma forma geral tentou regulamentar o trânsito não apenas na seara administrativa, mas também na esfera criminal.

Ressalte-se ainda que, desde a sua criação, o atual CTB já passou por diversas alterações, todas elas com o fim de adequá-lo às novas necessidades sociais. Como exemplo disso, temos as modificações introduzidas pela publicação da Lei nº 11.705/08 (popularmente intitulada de Lei Seca), através da qual o legislador aparentemente tentou tornar mais rígida a punição para aqueles indivíduos que costumam misturar álcool e direção.

1.2 Princípio da especialidade: Código Penal versus CTB

O princípio da especialidade, também conhecido pelo brocardo latino *Lex specialis derogat generali*, consiste na revogação de uma lei geral face a existência de uma lei especial.

Referido princípio é utilizado para solucionar conflitos entre normas penais. Nesse diapasão, Belinga *pu*d Prado (2010, p. 227) conceitua o conflito aparente de leis como sendo a “relação que medeia entre duas leis penais, pela qual, enquanto uma é excluída, a outra é aplicada.”. Assim, para configurar o conflito, torna-se necessário a existência de dois pressupostos, quais sejam: a unidade de fato e a pluralidade de normas.

Dessa forma, se um agente comete um ato que é tido como ilícito pelas normas “A” e “B”, em vez dele sofrer duas punições distintas, apenas uma das normas será utilizada e, conseqüentemente, apenas a sanção da escolhida será imposta. É nesse contexto que a doutrina adota como critérios para auxiliarem os operadores do direito a identificarem qual norma deve ser aplicada, os princípios da especialidade, da subsidiariedade, da consunção e da alternatividade.

Segundo Belinga *pu*d Prado (2010, p.227), a utilização de tais critérios “fundamenta-se no princípio da coerência sistemática e na máxima *'ne bis in idem'*, que veda punir duplamente o mesmo fato, como decorrência lógica do princípio da unidade do ordenamento jurídico.”

O critério da especialidade, objeto de nossa análise, baseia-se exclusivamente na existência de duas normas, uma de cunho geral e outra de

caráter especial, ambas versando aparentemente sobre o mesmo assunto, no qual o operador do direito descartará a norma geral e aplicará à especial.

Uma lei é especial quando ela possui todos os elementos constitutivos da norma geral acrescidos de outros elementos, os quais são nomeados de especializantes. São estes que introduzem particularidades no texto do tipo penal, possibilitando assim a diferenciação de uma norma especial em relação a uma geral.

No Direito Penal pátrio, o critério da especialidade está disciplinado no artigo 12 do Código Penal (CP), uma vez que este dispõe que “as regras gerais deste Código aplicam-se aos fatos incriminados por lei especial, se esta não dispuser de modo diverso.”

Consoante o disposto nesse artigo, é possível concluir que conflitando as regras gerais do CP com as leis penais especiais, deve-se invocar o princípio da especialidade. Em sendo assim, existindo uma lei especial que cuide de determinado assunto, esta deve ser aplicada, mesmo que o Estatuto Repressivo⁶ disponha de forma diversa, salvo determinação expressamente contrária presente naquela.

Convém ainda destacar que a “aplicação do princípio da especialidade pressupõe que as duas normas (tanto a geral quanto a especial) estejam em vigor” (SANCHES, 2009, p. 120), porque se uma delas não existir no mundo jurídico não há conflito e conseqüentemente não há motivo para usar esse princípio.

Pois bem, no caso de um conflito entre as normas do CTB face as do CP, qual será a solução aplicável para resolver tal impasse, qual critério deve ser utilizado para saber que legislação aplicar?

A resposta para tais indagações está diretamente relacionada com a natureza do Código de Trânsito, isso porque ele trata-se de uma lei de cunho especial, enquanto o CP é uma norma geral. A problemática resolve-se, em regra, em favor daquele, em razão do disposto pelo princípio da especialidade. Assim, ocorrendo conflito entre suas disposições normativas, a solução lógica

para o caso é invocar o princípio da especialidade. Solução já prevista expressamente no Estatuto Repressivo e repetida no próprio CTB, conforme observa-se respectivamente nos art. 12 e art. 291 destes Códigos. No art. 12 do CP, “As regras gerais deste Código aplicam-se aos fatos incriminadores por lei especial, se esta não dispuser de modo diverso.”

Embora os principais ilícitos penais estejam descritos no CP, há outros de altíssima relevância definidos em leis especiais, as quais formam a chamada legislação penal especial. Este art. 12 do CP manda que as regras gerais do CP sejam aplicadas a toda a legislação penal especial, se esta não dispuser de modo diverso. Assim, caso a lei especial conte com dispositivo próprio a respeito, este prevalecera sobre a regra geral do CP, seguindo o princípio da especialidade, pelo qual a lei especial derroga a lei geral.

Classifica-se doutrinariamente como delito comum; doloso; comissivo, podendo porém ser praticado via omissão imprópria se o agente gozar do status de garantidor, na forma do art. 13, § 2º, CP; de forma livre; instantâneo em relação aos núcleos fabricar, adquirir e fornecer; permanente quanto às condutas de possuir e guardar; monossujeivo; plurissubsistente; e não transeunte.

Sua consumação se dá no momento em que o agente leva a efeito qualquer das condutas descritas no tipo penal do art. 291, isto é, quando efetivamente fabrica, adquire, fornece (seja a título gratuito ou oneroso), possui ou guarda maquinismo, aparelho, instrumento ou qualquer objeto cuja destinação seja voltada para a falsificação de moeda.

Outrossim, pode-se dizer anteriormente que toda lei especial possui um elemento especializante, o qual sempre será levado em consideração para diferenciar o conteúdo de suas normas em relação às outras de mesmo conteúdo. No caso do CTB, esse *plus* consiste exatamente na conjugação dos elementos trânsito e veículo automotor.

Assim, existindo uma situação em que aparentemente tanto o Código Penal como o Código de Trânsito Brasileiro sejam passíveis de aplicação,

deve-se observar se o delito cometido guarda uma relação direta com o trânsito e com a direção de veículo automotor, em sendo positivo, aplicam-se as regras do CTB, em caso contrário incide o Estatuto Repressivo.

Um exemplo clássico desse tipo de situação que é muito utilizado pela doutrina cuida-se do caso do agente que com uma bicicleta, em alta velocidade, atropela e mata um pedestre. Neste caso, aparentemente poderá incidir tanto o Código Penal (art. 121, §3º) como o CTB (art. 302). Contudo, como bicicleta não é veículo automotor e a legislação de trânsito só se aplica quando trata-se de veículo automotor, o conflito se resolverá em favor do CP.

Em suma, existindo um conflito entre as regras do CP com as do CTB, deve-se lançar mão do princípio da especialidade e se, ao analisar, verificar-se a presença do elemento especializante, aplicar-se-á este no lugar daquele.

Por fim, importa ainda ressaltar que, tanto as regras constantes no Código Penal como as no Código de Processo penal serão utilizadas de forma subsidiária todas as vezes que a legislação de trânsito vigente mostrar-se insuficiente/omissa frente a determinada situação. Dessa forma, havendo lacuna na norma especial (seja de natureza material ou processual) devem-se utilizar os preceitos constantes nas normas gerais, conforme disposto nos artigos 1º do CPP, 12 do CP e repetido no art. 281 do próprio CTB.

1.3 Sanções previstas no CTB

No tocante às espécies de sanções previstas no CTB, verificaremos que o legislador abordou quatro modalidades distintas de penas para os crimes de trânsito, as quais podem ser impostas como penalidade principal, isoladas ou cumulativamente, são elas: detenção, multa, suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir; e multa reparatória, tratando-se essas duas últimas de inovações legislativas.

A multa reparatória consiste em um pagamento de determinada quantia mediante depósito judicial em favor da vítima ou de seus sucessores em razão dos prejuízos materiais advindos da ação criminosa⁸. Em relação à sua natureza jurídica, existe na doutrina uma verdadeira discussão, visto que para

uns ela é cível, enquanto que para outros é penal, e ainda há aqueles que afirmam que sua natureza é mista.

Os doutrinadores defensores de que ela é de cunho civil fundamentam sua posição na alegação de que essa medida é uma indenização civil decorrente dos danos materiais sofridos pela vítima. Assim se posicionam, dentre outros, Cunha (2011, p.27) e Gomes (2010, p.1072). Em sentido contrário, Moraes e Smanio *apud* Silva (2010, p.212) afirmam que a multa reparatória tem natureza criminal, pois constitui uma sanção penal aplicada independentemente das outras modalidades de penas previstas. Já Fernando Capez (2010, p. 314), preconiza ser ela um mero efeito secundário extra penal da condenação, não se confundindo com a pena pecuniária prevista especificamente para alguns delitos de trânsito.

Por sua vez, Guilherme de Souza Nucci (2010, p.1238) assevera que se trata de instituto de caráter misto, ao passo que é “uma penalidade aplicada ao autor do crime de trânsito, com a finalidade de reparação civil do dano, porém imposta por juiz criminal [...]”, posicionamento que acreditamos ser o mais acertado, tendo em vista a finalidade do instituto e o agente aplicador.

Ainda sobre a multa reparatória, o legislador estabeleceu que ela deve ser fixada de acordo com o prejuízo devidamente demonstrado no processo e, no caso de uma futura indenização civil, o valor pago a título de multa será descontado desta. Em relação à maneira de execução desta pena, determina o §2º, do art. 297 do CTB que devem ser seguidas as regras constantes nos arts. 50 a 52 do CP.

No tocante à pena de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir, prevista entre os art. 292 a 296 do CTB, inicialmente é importante deixar claro que a suspensão pressupõe uma permissão ou habilitação já concedida, ao contrário da proibição que só é possível quando o agente ainda não possui a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

Conforme disposto no Código de Trânsito Brasileiro, esta penalidade poderá ser imposta pelo prazo de 2 (dois) meses a 5 (cinco) anos, estando o condenado obrigado a entregar a permissão ou a CNH no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, contados da intimação da sentença. Ademais, em caso de condenação com pena privativa de liberdade, o réu só iniciará o cumprimento da medida de suspensão ou proibição quando não mais estiver recolhido em estabelecimento prisional.

Saliente-se que o legislador previu a possibilidade de aplicação desta modalidade de sanção, também de forma cautelar, tanto na fase inquisitorial, como no próprio curso da ação penal. Todavia, para que isto ocorra, é necessário que sejam preenchidos os requisitos de toda e qualquer medida cautelar, a saber, “*fomus boni júris*” e o “*periculum in mora*”.

Aquele se refere à existência de provas da materialidade delitiva e de indícios de autoria, enquanto o segundo deriva da própria necessidade da garantia da ordem pública. Outrossim, estabelece o art. 296, do CTB, que a autoridade judiciária deve comunicar a condenação ao CONTRAN e ao órgão estadual de trânsito em que o réu foi domiciliado, para que estes tomem ciência da impossibilidade do indivíduo dirigir qualquer tipo de veículo.

É imperioso que se faça algumas ponderações sobre esta penalidade. Em primeiro lugar, não devemos confundi-la com as sanções administrativas de suspensão do direito e dirigir e cassação da permissão ou da carteira de habilitação⁹. Apesar da coincidência das nomenclaturas, ambas possuem campos de atuação completamente distintos. Enquanto uma tem incidência na seara criminal, punindo aqueles que cometem ilícitos penais assim definidos no CTB, as outras são aplicáveis apenas na esfera administrativa, pois se restringem a penalizar os agentes de infrações administrativas de trânsito.

A pena restritiva de direitos previstas no art. 47, III, do CP também não deve ser confundida com a nova penalidade prevista no CTB, nesse sentido dispõe Fernando Capez (2009, p.309):

A pena de suspensão da habilitação para dirigir veículo, prevista no art. 47, III, do Código Penal, e que pode ser aplicada em substituição (CP, art. 44) pelo mesmo tempo de duração da pena privativa de liberdade imposta (CP, art. 55) aos delitos culposos de trânsito (CP, art. 57), não tem mais cabimento nos crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro, para os quais foi cominada, abstratamente, a nova interdição temporária de direitos.

Superada essa questão, cabe agora analisarmos a questão da reincidência específica, embutida no art. 296, CTB. Como se sabe, para configurar reincidência é necessário que o agente cometa um novo crime num lapso temporal inferior a cinco anos a contar da data de condenação ou da extinção de pena pelo delito anteriormente praticado.

Assim, para que ocorra a denominada reincidência específica, é imprescindível que a condenação anterior tenha decorrido da prática de um delito de trânsito, caso contrário será caracterizado apenas a reincidência comum.

Nesse diapasão, o art. 296 do CTB estabelece que se o réu for reincidente em crime de trânsito, o juiz deverá aplicar (é uma obrigação e não faculdade) a punição de suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor. Contudo, a disposição constante neste artigo abarca apenas aqueles delitos nos quais essa penalidade não foi prevista de forma expressa. Logo, se já consta no tipo a sanção de suspensão, a reincidência servirá apenas como mera circunstância agravante (CP, art. 61, I) e, não existindo, aplicar-se-á a referida punição.

Por fim, importa ainda destacar que as espécies de penas previstas no CTB podem ser agravadas nos casos em que o agente cometa uma das ações descritas no art. 298 da referida legislação. Além disso, no caso das penas de detenção e multa, o magistrado usará para fixação do quantum da pena os mesmos critérios constantes no Código Penal.

CAPÍTULO II – DO CRIME DE EMBRIAGUEZ

2.1 Da embriaguez

Segundo Ernesto Freitas Xavier Filho (1990), a embriaguez de um indivíduo está clara quando uma pessoa ao ingerir uma substância que a coloca em um estado extasiado e transforma suas funções mentais, sofre transformações neurológicas.

Para o professor Guilherme MESSA definir a embriaguez é uma tarefa complicada pois:

O fenômeno do êxtase, etimologicamente significando saída de si mesmo”, apresenta-se sobre milhares de formas. No orgasmo sexual, no desvario do poder, nas libações alcoólicas, na violência desmesurada, no delírio carnavalesco e em tantas outras . A consciência humana tende a se dissolver em uma experiência de fusão com a totalidade, perdendo suas feições individuais e sua história própria . A bebida alcoólica é portanto, apenas uma das situações nas quais o êxtase dilui e assimila a potência do indivíduo. (MESSA, 2008, p. 13)

A descoberta da definição de embriaguez passa pela observância de suas causas e consequências, estando atento ao que diz a Ciência Penalista, podendo classificá-la como a) A embriaguez voluntária ou culposa, embora interfira na capacidade psíquica da pessoa não exclui a imputabilidade (art.28,II,CP); b) A embriaguez patológica ou crônica (não se confunde com a embriaguez habitual), poderá ser causa de inimputabilidade total ou parcial, já que aí se estará em face de uma anormalidade psíquica (art.26 caput ou § único); c) A embriaguez pré-ordenada é circunstância agravante (art.61,II,I) art. Caput e § único; d) Proveniente de caso fortuito a força maior, (art.28, §§ 1º 2º).

A embriaguez culposa se caracteriza pela não intencionalidade do agente em ultrapassar os limites do etilismo, ultrapassando tais limites por imprudência; já a embriaguez voluntária é aquela que ocorre pela vontade do indivíduo em alcançar o estágio de etilismo, ou seja, há a intencionalidade em estar ébrio.

2.1.1 Estágios da embriaguez

Diversos são os estudos sobre a embriaguez, tais quais apontam suas divisões em estágios diferentes e alternados, a doutrina então, se utiliza da seguinte divisão: a fase da excitação, a da confusão e a do sono. Existem autores que apresentam outros estágios próprios do estado de embriaguez, variando de acordo como o enfoque epistemológico.

A primeira fase, também chamada de excitação, ocorre que o indivíduo mostra-se agitado, desinibido, costuma falar coisas que em seu estado normal não seria capaz. Pode-se dizer que essa é a fase euforia. Tendo em vista que, o agente não está em sã consciência. Na segunda fase, a da confusão, também conhecida como a fase da depressão, é a fase que o indivíduo deixa transparecer a reação que o álcool está exercendo sob o seu corpo, desse modo, suas ações são mais notórias, sua coordenação motora fica reduzida, perturbações sensoriais surgem, a fala fica atrapalhada, além do que, o mesmo passa a ter comportamentos duvidosos, inclusive mais violento e agressivo.

Na terceira e última fase, a que pode ser relacionada com a fase do sono, pois o indivíduo não consegue manter seu próprio corpo firme, não se mantém de pé, necessitando de auxílio de outrem para se locomover, perdendo totalmente seus sentidos e sua coordenação. Nesse estágio, a pessoa fica inconsciente, chegando a cair em sono profundo.

Pode-se afirmar que nas duas fases iniciantes, o agente encontra-se em um estado de embriaguez incompleta, observando que ainda há uma consciência de seus atos, por menor que eles possam ser, portando ele poderá agir de uma forma comissiva, quanto omissiva. Já no terceiro estágio há a embriaguez completa, sendo essa a forma que determina totalmente a perda dos seus sentidos, só atuará de forma omissiva própria ou imprópria. Cabe ressaltar que os efeitos do álcool são diferentes para determinadas pessoas, cada organismo reage de uma forma diferente, causando assim a embriaguez mais rápida para algumas pessoas e para outras não, cada pessoa tem uma tolerância distinta para o álcool, o que deixa claro que não é só o fato da quantidade álcool ingerida, e sim que a diversos outros fatores.

Conclui-se que a mesma quantidade de álcool ministrada a diferentes pessoas pode acarretar, em cada uma delas, reações diversas, fazendo com que entrem em estágios alcoólicos distintos, devido não apenas a quantum de álcool ingerido, mas também aos demais fatores ora elencados. Com relação às reações que o organismo humano sofre em decorrência do consumo de bebidas alcoólicas, a doutrina aponta que, tais casos se são fatores de ordem física, neurológica ou psíquica.

As manifestações físicas caracterizam-se pela congestão das conjuntivas, taquicardia (aumento dos batimentos cardíacos por minuto), taquipnéia (respiração superficial e acelerada), taquisfigmia (pulsação acelerada) e hálito alcoólico-acético. Já as reações neurológicas configuram-se por alterações clínicas no equilíbrio, na marcha e na coordenação motora. No caso das perturbações motoras, evidenciam-se por movimentos sem a devida orientação e harmonia, bem como pela dificuldade em realizar movimentos rápidos e opostos. Além disso, pode ocorrer disartria (distúrbio na articulação das palavras), lentidão muscular, diminuição na sensibilidade do tátil, dolorosa e térmica, como também baixo entendimento da visão, audição, gustação e olfação. Quanto às manifestações psíquicas, apresentam-se como alterações no humor, no senso ético, na atenção, no senso-percepção, assim como no próprio curso do pensamento. (FRANÇA, 209, p.332).

Diante disso, fica mais do que evidente que um indivíduo, ao ingerir bebidas alcoólicas, torna-se impossibilitado de assumir a direção de qualquer veículo, tendo em vista que seus sentidos de forma geral ficam afetados negativamente, enquanto a substância permanecer em seu organismo. Lhe causando uma série de reações ao longo do tempo que ela permanece, como sono, visão embaçada e falta de percepção. Arretando problemas ainda maiores.

2.1.2 Espécies de embriaguez

Em uma breve análise, pode-se citar algumas espécies de embriaguez e os efeitos no campo do direito penal. Assim pode-se classificar a embriaguez em: a) culposa; b) preterdolosa; c) acidental; d) preordenada; e) habitual; e f) patológica. São muitas as classificações, e a cada qual uma atribuição diferente, sendo a embriaguez culposa ou voluntária como também é

conhecida, decorre da imprudência ou negligência em beber de forma exagerada. Nesse caso, o agente responde pela prática de qualquer delito, pois atuou de maneira a produzir o resultado danoso ou seja, tendo conhecimento que beber em excesso geraria um resultado danoso a si ou a outrem. Assim, não há a exclusão de sua culpabilidade, segundo o (art. 28, II do CP). Além disso, essa espécie de embriaguez é considerada por muitos como a principal fonte de tantos motoristas bêbados, e conseqüentemente do aumento significativo de acidentes de trânsito. No caso da embriaguez preterdolosa, segundo FRANÇA, trata-se de :

O agente não quer o resultado, mas sabe que, em estado de embriaguez, poderá vir a cometê-lo, assumindo, mesmo assim, o risco de produzi-lo. Não isenta de responsabilidade. (FRANÇA, 2008, 337).

Tendo em vista que a embriaguez acidental, decorre de caso fortuito ou força maior. Sendo o caso fortuito, quando o agente não tem conhecimento do que está ingerindo, enquanto no caso de força maior, ele sabe, ou seja, tem o conhecimento do que está consumindo porém é impelido a ingerir a bebida mesmo assim. Ademais, se a embriaguez acidental for completa, haverá a exclusão da culpabilidade, se for incompleta apenas ensejará a redução da pena (art.28, §1º e 2º do CP).

Com relação à embriaguez preordenada, é um fato curioso, pois nessa hipótese o indivíduo se embriaga na intenção de cometer o crime, sendo essa ação cometida propositalmente, sabendo que fará a conduta delituosa. Mesmo tendo conhecimento que ao ingerir álcool e sendo sua finalidade cometer um crime, isso pode custar sua própria vida. Não havendo exclusão de culpabilidade, e ainda destacando-se como agravante da pena. (art.28, II c/c art. 61, II do CP).

Dá-se embriaguez habitual quando o agente vive sob a dependência do álcool, bebendo todos os dias, ou com uma frequência intensa. A embriaguez patológica é aquela que decorre da ingestão de pequenas doses, mas que devido a um fator pré-existente (doença) acaba por acarretar reações exageradas. Para efeitos penais, é equiparada à doença mental, havendo a exclusão da culpabilidade (art. 26 do CP).

Assim, o tipo de embriaguez em que o indivíduo encontra-se no instante da prática de um ilícito penal, pode ensejar tanto a exclusão da culpabilidade, quanto a redução da pena, ou até mesmo servir como agravante desta. Logo, como o crime de embriaguez ao volante, previsto no art. 306 do CTB, não prevê expressamente como as variadas formas de embriaguez devem ser tratadas, cuidando destas apenas de forma geral, entendemos que em respeito ao princípio da subsidiariedade devem-se aplicar as regras insertas no Código Penal como forma de suprir essa lacuna.

2.2. Previsão legal e sujeitos do delito

A conduta de dirigir sob o efeito do álcool não é um fato novo, desde que o homem começou a utilizar o carro, que essa combinação vem sendo aceitável, como características de que nada de ruim pudesse acontecer, mas o que não poderia ser previsto, fora a forma e a proporcionalidade com o que essas ações aumentara com o decorrer dos anos. Tais problemas, ocasionaram diversos acidentes que na maioria das vezes os seus resultados se resumiam a óbito de terceiros, quando não, gerava-se lesões gravíssimas, o condutor ao dirigir embriagado acaba se envolvendo em grandes acidentes de trânsito, vitimando não só a si mesmo, como também a terceiros alheios ao seu comportamento danoso. Beber e dirigir sempre foi, e questionavelmente ainda é, algo socialmente aceito. Essa situação fez com que a legislação pátria demorasse muitos anos para considerar esse tipo de comportamento como criminoso.

De acordo com o estudo realizado da história da legislação de trânsito brasileira, inicialmente a maior preocupação seria a organização do trânsito, de forma administrativa, criando apenas regras de circulação. Tal concepção foi sendo alterada com o passar do tempo. Tendo como primeira menção a uma possível punição a condutores embriagados remonta ao Decreto nº. 18.323 de 24 de julho de 1928 (SANTOS, 2011), o qual dispunha que:

[...]Art. 87. Para os casos abaixo enumerados ficam estabelecidas as seguintes penas: [...] c) aos que forem encontrados em estado de [embriaguez na direção de veículos de qualquer natureza, será imposta multa de 100\$000 (cem mil réis), independentemente do processo a que fiquem sujeitos;

(sic). Conforme o fragmento acima, o condutor que fosse flagrado bêbado seria multado, sofrendo dessa forma apenas uma punição de cunho administrativo, não se fazendo menção naquele texto a qualquer tipo de reprimenda de natureza criminal.

Regulamento do Código Nacional de Trânsito – RCNT, por muito tempo puniu-se o tipo 11, por meio da Contravenção Penal de “direção perigosa de veículo na via pública” . Que foi instituída no art. 34 do Decreto Lei nº 3.688/4112. Dessa feita, percebe-se que com a versão atual do CTB, Código de Trânsito Brasileiro, tem o poder detentor de punição, para esses infratores o que praticam essas ações criminosas. Tendo em vista que após a promulgação do atual CTB, criou-se um título específico para regular as condutas criminosas advindas da relação indivíduos alcoolizados no trânsito.

No que toca especificamente à embriaguez ao volante, este Codex inicialmente previa em seu art. 306 que se configurava crime “conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.”. A sanção para esse tipo de delito era 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.”

Por um longo período essa redação foi utilizada no art. 306 do CTB, após o surgimento da Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, o texto sofreu uma certa modificação, tendo a seguinte redação: Art. 306. “Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas – detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.”

Expondo as redações acima citadas, verifica-se que as alterações pela lei supracitada consistiram na inclusão de um limite mínimo de álcool por litro

de sangue, percebe-se que houve uma substituição do termo “substância de efeitos análogos” por “substância psicoativas que determine dependência”, De certo o modo, apesar dessa mudança ter como finalidade precípua reprimir esse tipo de comportamento, o crime de embriaguez ao volante ainda continua sendo um delito socialmente aceito. Pois o número de indivíduos que são vítimas dessas ações surpreende cada vez mais. Em seu art. 34, dar-se a seguinte redação “Dirigir veículo na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia. Pena – prisão simples, de 15 (quinze) dias a 3 (três) meses, ou multa”. A pena sendo simples, para tais casos, não amedronta a quem quer cometer algum ato ilícito, desta feita, dirigir embriagado, se torna cada vez mais comum, os acidentes continuam a crescer e, por consequência, o número de acidentes também.

Diante desse quadro, é notório que as pessoas perderam o medo da punição pela prática de uma conduta típica e que o Estado Maior, na figura de seu agente punitivo, perdeu o seu poder repressivo. Além disso, cumpre ainda observar que o crime previsto no art. 306 do CTB configurar-se-á de duas maneiras distintas, a saber, quando o indivíduo dirigir embriagado, ou seja, com nível alcoólico igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue, ou quando aquele estiver sob a influência de substância psicoativa que cause dependência.

No crime de embriaguez ao volante, a doutrina é unânime no sentido de apontar como sujeito ativo o indivíduo que dirige veículo automotor, sob a influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa que cause dependência. Para efeitos do crime do art. 306 do CTB, será considerada embriagada aquela pessoa que estiver com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas. Caso fique evidenciado que a quantidade dessa substância é inferior a esse limite, não há que se falar em crime, e muito menos em sujeito ativo. Ressalte-se, ainda, que o sujeito ativo pode ser qualquer pessoa que esteja na condução de veículo automotor, independentemente de possuir ou não carteira de habilitação (BRANCO, 2009, p.108).

2.3 Requisitos objetivos e subjetivos do tipo

No que toca aos requisitos objetivos, e diante da modificação sofrida pela redação do art. 306 do CTB, com o advento da chamada Lei Seca, a doutrina é unânime quanto aos elementos objetivos constitutivos do tipo, sendo estes divididos em três, como veremos a seguir. O primeiro requisito é observado logo na parte inicial do art. 306, a saber, conduzir veículo automotor. Nessa esteira, Fernando Capez (2010, p.343) aduz que conduzir é “[...] dirigir, ter sob seu controle direto os aparelhamentos de velocidade e direção.”

Concluir o autor afirmando que também haverá condução quando que o veículo esteja desligado, desde que encontre-se em movimento, ou quando o agente limitar-se a realizar uma pequena manobra. O segundo requisito apresentado está na necessidade da condução do veículo automotor ser em uma via pública. O conceito de via é encontrado no anexo I do CTB, segundo o qual esta nada mais é do que a “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro.” Art. 1º, § 2º. O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

As vias podem ser de domínio público ou privado, entretanto para efeitos do crime em comento, como visto, é imprescindível que a atividade seja desenvolvida em uma via pública. Esta pode ser conceituada como aquele “[...] local aberto a qualquer pessoa, cujo acesso seja sempre permitido e por onde seja possível a passagem de veículo automotor (ruas, avenidas, alameda, praças, etc.)” (CAPEZ, 2010, p. 344).

Dessa forma, se a conduta descrita no art. 306 do CTB for praticada em uma via de domínio privado, não há que se falar em crime, a conduta será atípica, é o caso, por exemplo, daquele indivíduo que dirige embriagado no interior de uma fazenda particular, no pátio de um posto de gasolina, no interior de garagem da própria residência, em estacionamentos particulares de veículos e nos de *shoppings centers etc.*(CAPEZ, 2010, p. 345). Nestas

situações, caberá apenas a aplicação da penalidade administrativa prevista no art. 165 do CTB.

O terceiro e último requisito objetivo do tipo foi inserido pela Lei 11.705/08, este só poderá ser verificado por meio de exames periciais, e é comumente denominado pela doutrina como elementar objetiva do tipo. Trata-se da comprovação que o agente encontra-se com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (ex.: maconha, crack, éter, clorofórmio etc.).

Antes da edição da lei supra mencionada, o delito exigia apenas estar “sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos”, e que a conduta do agente expusesse a dano potencial a incolumidade de outrem, o que foi suprimido com a edição da referida lei. Atualmente para configurar o crime de embriaguez ao volante, não basta apenas que o indivíduo esteja conduzindo veículo em via pública, exige-se também que seja evidenciado que o mesmo estava sob a influencia de substância psicoativa ou com nível alcoólico igual ou superior a 6 (seis) decigramas por litro de sangue.

No que se refere ao requisito subjetivo, este é entendido como a vontade de conduzir o veículo, mesmo estando o condutor embriagado. “Para configuração típica é suficiente que o agente pratique a conduta regulada, independente de qualquer finalidade específica.” (MARCÃO *apud* ARAUJO, CALHAU, 2011, p. 84). Segundo estes, basta apenas à comprovação do dolo genérico¹⁴. Guilherme de Souza Nucci (2010, p.1252) e Davi André Costa Silva (2010, p.249) preceituam que o tipo não admite a forma culposa.

2.4 Sujeito ativo e passivo

O sujeito ativo no crime de embriaguez ao volante é qualquer pessoa condutor de veículo automotor que esteja trafegando em via pública, não importando se possui ou não a habilitação necessária para tanto. Dessa maneira, vê-se que se trata de um crime de mão-própria, pois exige-se a atuação pessoal do agente, não podendo este determinar que outrem o

pratique em seu lugar. Há que se dizer ainda que o crime é de instrumento limitado, ou seja, o tipo penal limita o meio pelo qual se realiza a conduta, deixando claro que somente ocorre na direção de veículo automotor.

No que diz respeito ao sujeito passivo, Damásio E. de Jesus diz tratar-se de um crime contra a coletividade, a generalidade humana, acrescentando que a essa é o sujeito passivo principal enquanto que os indivíduos eventualmente vítimas de perigo de dano são os sujeitos passivos secundários.¹⁰ Este delito é contra a incolumidade pública e dessa maneira não visa uma vítima determinada e concreta, mas sim tem como fim a proteção de um número indeterminados de pessoas.

Acerca do tipo penal previsto no art. 306 da Lei nº 9.503/97 - embriaguez ao volante, com as alterações promovidas pelas Leis nº 11.705/08 e nº 12.760/12. Trata do elemento central do tipo, que é a alteração da capacidade psicomotora e também das formas de sua comprovação. A Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012, fez diversas modificações e inserções no Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503/97, de 23 de setembro de 1997.

Um dos dispositivos alterados foi o art. 306, no qual vem criminalizada a conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa, crime conhecido como embriaguez ao volante. Desde a vigência do Código de Trânsito, é a terceira formatação legal deste crime. Com efeito, inicialmente ele consistia em “Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”. As penas cominadas eram: detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Em vista do elevado número de acidentes de trânsito, muitos com vítimas fatais e motivados pela anterior ingestão de álcool pelo motorista, em 2008 o legislador fez editar a Lei nº 11.705, que foi denominada de “Lei Seca”, numa tentativa de recrudescer a ação estatal nesse campo e prevenir a prática dessa conduta.

Relativamente ao crime em comento, ele passou a configurar-se com o ato de “Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”.

Previu a Lei, portanto, uma quantidade de álcool por litro de sangue para configurar o tipo penal, não obstante qualquer quantidade de álcool que viesse a ser constatada, mesmo inferior àquela, configurava infração de trânsito, conforme evidencia o art. 65 da Lei nº 9.503/97:

Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração - gravíssima; Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação”. Atualmente, a penalidade para esta infração é de “multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

A concentração de álcool por litro de sangue, portanto, passou a integrar o tipo penal, dado que ensejou graves dificuldades quanto à prova desta infração penal. Com efeito, tal elemento deveria ser comprovado por meio pericial, com o uso do bafômetro, ou por meio de exame de sangue.

A par desta condicionante na prova do crime que, portanto, somente poderia ser feita pelo meio pericial, assentou-se na doutrina e jurisprudência a noção de que o condutor suspeito de conduzir veículo em estado de embriaguez não poderia ser coagido a utilizar o aparelho de medição da quantidade de álcool existente no sangue, assim como não poderia ser obrigado a permitir a coleta de sangue para fazer o exame. E o fundamento para tais negativas lícitas foi calcado no princípio da vedação da autoincriminação, mais conhecido pela expressão segundo a qual ninguém pode ser obrigado a produzir prova contra si - em latim, *nemotenetur se detegere*.

2.5 Do dolo eventual e culpa consciente no trânsito

Com a alteração do Código de Trânsito Brasileiro, a Lei 12.760/12, surgiu para tranquilizar os anseios da sociedade em virtude dos grandes acidentes de trânsito, que só têm aumentado nos últimos anos. Nessa linha, o entendimento do judiciário se modificou, conforme destaca Nucci[1]:

A presença do dolo eventual nos graves crimes de trânsito: Tem sido posição adotada, atualmente, na jurisprudência pátria considerar a atuação do agente, em determinados delitos cometidos no trânsito, não mais como culpa consciente, e sim como dolo eventual.

Sendo a condenação realizada em duas vertentes, pode-se considerar como homicídio culposo e/ou por homicídio doloso. Isso acarreta consequências mais gravosas, na hipótese que o motorista tivera a intenção de matar. As decisões divergentes ou até mesmo contraditórias, denota uma insegurança jurídica.

Dessa feita, mesmo a forma da Lei sendo modificada, se o real sentido não for alterado, de nada faz sentido. Motivo este, que é a finalidade de reprimir mais severamente esses comportamentos. As discussões sobre os casos em que se tem aplicado o raciocínio do dolo eventual nesses infrações, têm aumento, tendo em vista que a aplicação do §2º do art. 302 do CTB, já que a pena cominada, é a igual a do caput do antigo artigo.

2.5.1 Diferenças entre o dolo eventual e culpa consciente

Diferenciar o dolo eventual da culpa consciente não é tão simples, ambos abrangem aspectos complexos. Nessa liame, baseia-se na forma mais justa de se avaliar o caso concreto, em muitos casos, são julgados as duas vertentes. Existindo alguns elementos necessários, sobre a capacidade psicológica do agente. O art. 18, I, do CP o crime é doloso “quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo”.

Considera-se dolo eventual, aquele que produz a possibilidade e a previsibilidade, assumindo assim o risco de causar um dano, e chegando a um resultado, tendo em vista que o agente não desejava o resultado, mas prevê que ao ingerir bebida alcoólica e dirigir, haveria a provisão de um resultado.

Segundo Damásio de Jesus (2009, p. 248) três teorias são citadas a respeito do dolo, tais quais são: a teoria da vontade, a teoria da representação e a teoria do assentimento. No Direito Penal, a teoria adotada é a da vontade. Pela teoria da vontade, há dolo direto quando há vontade consciente de querer praticar a infração penal.

Na teoria da representação, o agente prevê o resultado como possível, porém continua a conduta, esta teoria, retrata tanto o dolo eventual quanto a culpa consciente. E por último não menos importante, a teoria do assentimento é aquela que o agente tem a previsão do resultado como possível, continuando a assumir a produção do risco.

Segundo Luiz Regis Prado (2010, p. 345) “No dolo eventual, o agente presta anuência, consente, concorda com o advento do resultado, preferindo arriscar-se a produzi-lo a renunciar à ação”. Sendo assim, o agente ignora o resultado da ação, se tornando indiferente. O agente tem discernimento, mas ainda assim prefere continuar. Para caracterização dessa teoria ser válida, o agente tem conhecimento que a sua ação pode acarretar perigo a ele e a outrem, porém prefere não recuar. De acordo com Damásio de Jesus (2009, p. 287):

O juiz, na investigação do dolo eventual, deve apreciar as circunstâncias do fato concreto e não buscá-lo na mente do autor, uma vez que, como ficou consignado, nenhum réu vai confessar a previsão do resultado”. Por esse motivo, devemos buscar os “indicadores objetivos”, sendo eles: “risco de perigo para o bem jurídico implícito na conduta”, “poder de vitiação de eventual resultado pela abstenção da ação”, “meios de execução empregados” e “desconsideração, falta de respeito ou indiferença para com o bem jurídico.

Dessa forma, não se faz apenas necessário para configurar o delito a vontade e o consentimento do resultado pelo autor, mas sim, fazer uma breve análise de todas as circunstâncias que se encontra o caso a fim suficiente que cada caso é analisado para a concretização do dolo eventual.

No Código Penal, em seu Artigo 18, II, se dá o conceito do crime culposo, que se caracteriza quando o agente der causa ao resultado por inobservância do dever de cuidado em virtude de imprudência, negligência ou imperícia.

Para denominar o conceito de culpa, existe a previsibilidade de que o ato a ser cometido precisaria de uma atenção maior por parte do agente ao praticar uma conduta de ação ou omissão, mesmo obtendo um resultado antijurídico não querido. Fazem parte dos elementos de classificação para crime culposo, a conduta, a inobservância do dever de cuidado do objeto, o resultado lesivo não querido, a previsibilidade e por fim a tipicidade. O se faz diferente na determinação do crime culposo, é o modo com que a imprudência do agente é relevante, não importando o resultado que o agente vai causar através de sua conduta, ora, sua conduta é revestida de imprudência, negligência ou imperícia. Segundo GRECO (2009, p. 790) “Imprudente seria a conduta positivada pelo agente que, por não observar o seu dever de cuidado, causasse o resultado lesivo que lhe era previsível”. Já o conceito de negligência, o doutrinador fala que:

É um deixar de fazer aquilo que a diligência normal impunha. Quando se trata de imperícia, o autor diz “fala-se em imperícia quando ocorre uma inaptidão, momentânea ou não, do agente para o exercício de arte, profissão ou ofício.

Com relação a culpa consciente, existe a imprudência, negligência e/ou imperícia. No entanto, a agente tem consciência que o há previsão de um resultado, porém, acha que não o fará. De acordo com o doutrinador NUCCI, Guilherme de Souza a culpa consciente trata-se de:

Culpa com previsão, ocorrendo quando o agente prevê que sua conduta pode levar a um certo resultado lesivo, embora acredite firmemente que tal evento não se realizará, confiando na sua atuação (vontade) para impedir o resultado (6).

A maior diferença que se pode fazer entre o dolo eventual da culpa consciente, é a vontade de crença do agente, ou seja, se o agente realmente acredita que vai ou não produzirá o resultado. O perigo é previsível nos dois casos, mas a intenção do agente é o ponto maior de distinção.

CAPÍTULO III – Uma análise sobre notificações de trânsito em Campina Grande.

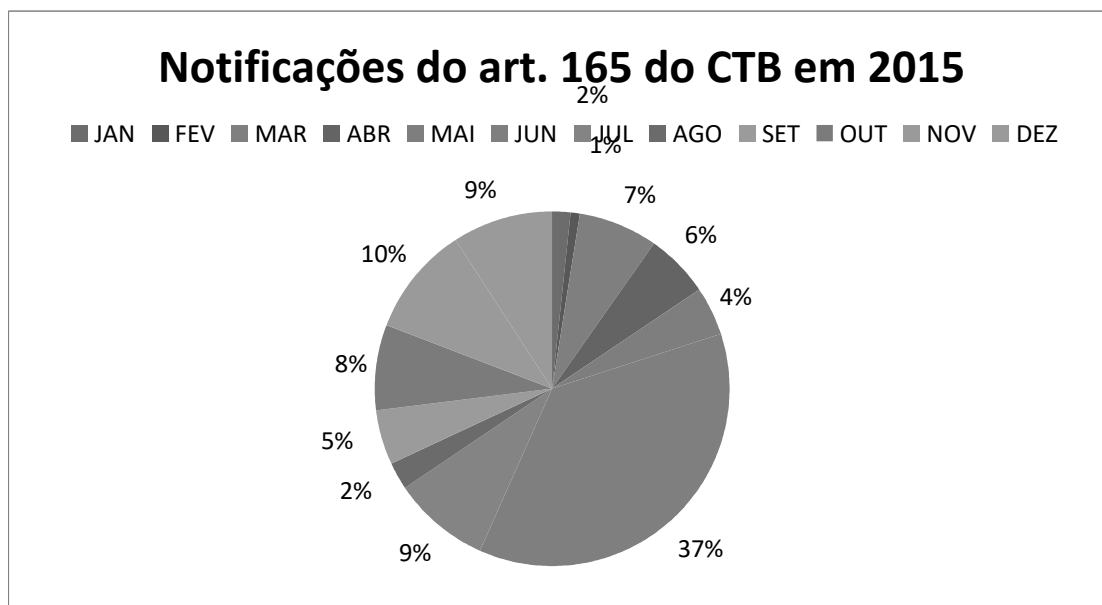
A presente pesquisa foi realizada na cidade de Campina Grande – PB, em 2017, baseados nos últimos três anos, de 2015 à 2017. A coleta dos dados

foi realizada na Companhia de Polícia de Trânsito (CPTRAN), no intuito de verificação da fiscalização e apreensões dos condutores de veículos automotores sob o efeito de álcool.

O art. 165 do Código de Trânsito diz que dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência é infração gravíssima que, além da multa de R\$ 1.915,40 e apreensão da CNH, pode ocasionar ao condutor a perda do direito de dirigir por 12 meses. Em caso de reincidência no período de até 12 meses, a multa é aplicada em dobro. O Detran intensificou as fiscalizações tendo com objetivo de diminuir a violência no trânsito. Sensibilizando os condutores sobre os riscos e a responsabilidade.

Segundo levantamento do Detran, os índices de violência no trânsito foram reduzidos, a partir da efetiva ação da 'Lei Seca', que ocorre há quase quatro anos no Estado. De acordo com o chefe de Policiamento do Detran, Ricácio Cruz, a forma como as ações de fiscalização e educação têm sido conduzidas gerou essa redução e o impacto positivo contribuiu para a redução dos índices de violência no trânsito.

Para o reforço das ações foram entregues 18 novos etilômetros (bafômetros) às unidades de Policiamento de Trânsito da Polícia Militar da Paraíba e para as equipes da Operação Lei Seca de Campina Grande. Tendo em vista que com esses equipamentos, facilitará o trabalho dos agentes durante as abordagens.

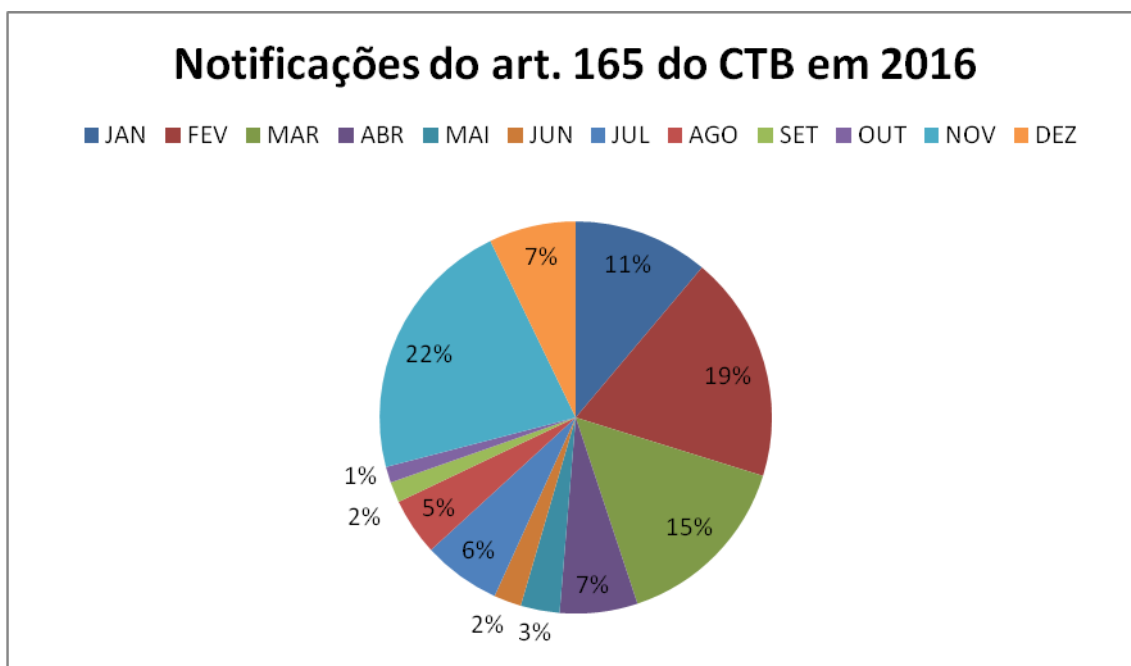


As notificações do art. 165 do CTB no ano de 2015, surgiram com mais frequência, devido a época do ano, no mês de junho a movimentação da cidade é bem maior, devido ao fluxo de festividades que se tem na Cidade. O maior são João do mundo, acontece durante 30 dias, e nesse período, as fiscalizações são intensificadas, sendo assim, as infrações são efetuadas com frequência.

As ações dos policiais civis juntamente com o Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (Detran-PB), 3ª Companhia de Policiamento do Trânsito de Campina Grande (CPTran) e Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) fizeram parceria para maior fiscalização nesse período com o objetivo de minimizar os dados relacionados ao número de vítimas da violência no trânsito, incluindo crimes como imprudência de motoristas, falta de habilitação para conduzir veículos, omissão de socorro a vítimas e dolo eventual em trânsito.

A delegada Ellen Maria, destacou a realização de ações como a "Força Conjunta pela Paz no Trânsito" e "São João Trânsito Seguro". Comandado pela Delegacia Especializada em Acidentes de Veículos (DEAV), que é responsável pela apuração dos crimes de lesão corporal e homicídio decorrentes de acidentes de trânsito, assim como os casos que envolvem o combate à embriaguez na direção de veículo automotor.

Disse ainda a delegada em entrevista: "A Polícia Civil, mediante o uso da Delegacia Móvel nos locais das operações, com cartório policial em pleno funcionamento para a lavratura dos procedimentos no próprio local da prisão, garante uma maior segurança e rapidez na produção e juntada de provas".



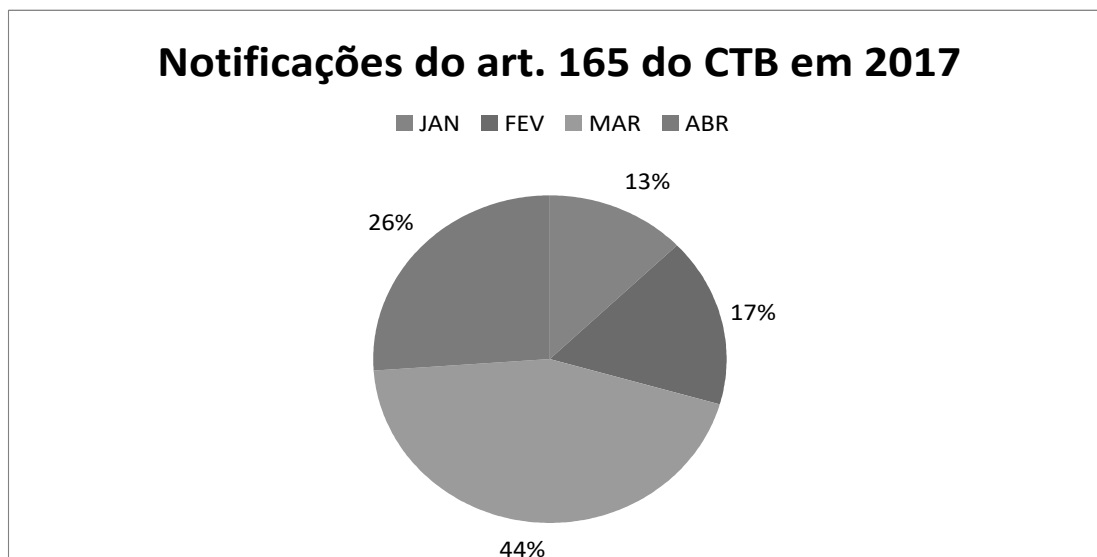
Estudos afirmam que quase três pessoas perdem a vida por dia, em acidentes de trânsito na Paraíba. Em 2016, Campina Grande registrou 246 mortes, 25 a mais que na Capital. Os dados são do Sistema de Informação sobre Mortalidade, da Secretaria de Estado da Saúde (SIM/SES). Vale salientar que 2016 não foi um ano atípico. Numa série histórica dos últimos cinco anos, Campina mantém o posto de campeã de mortes no trânsito, entre os municípios paraibanos.

Os dados são surpreendentes pois João Pessoa, que têm 801.718 habitantes e Campina Grande somente um pouco mais da metade disso, 407.754 constatado pelo (IBGE), obter um índice altíssimo de acidentes nesse porte. Deixando claro que a frota e o fluxo de veículos na Capital é o dobro, constata-se certa de 150 mil veículo em Campina Grande, enquanto na capital em média de 320 mil, segundo o DETRAN.

Os índices maioria de acidentes são por motociclistas, e Campina Grande fica no topo nas estatísticas. O superintendente de Transportes e Trânsito de Campina (STTP), Félix Araújo Neto, acredita que a causa maior de Campina figurar no topo do ranking entre os municípios em mortes de trânsito é a motocicleta. “ O mototáxi é um fenômeno que João Pessoa não experimenta. Temos 1.000 mototaxistas legalizados e mais de 4.000 clandestinos. São aproximadamente 150.000 veículos na cidade, sendo aproximadamente 50.000 motos”. No mesmo contexto, a PRF (Polícia Rodoviária Federal), confirma o número de letalidade em Campina Grande.

Segundo Rommel, os pavimentos dos trechos das BRs que passam por Campina estão em ótimo estado. “Assim sendo, não contribuem para acidentes. Um detalhe interessante é que a BR-230 registra um número bem maior de acidentes em JP do que em CG. No entanto, o grau de letalidade é, em números relativos, bem maior em CG”, afirmou. Considera-se, por ter menos veículos em circulação, e por ter a frota menos comparada a Capital, os motoristas se antecipam no trânsito ocasionando acidentes mais graves e violentos, resultando em mortes. Campina Grande registrou 12,7 acidentes de trânsito por dia em 2016, (STTP).

No gráfico demonstrado, a porcentagem dos meses de acidentes são variáveis de acordo com a demanda de pessoas na cidade, em meses de férias como exemplo, com viagens e visitantes os índices aumentam. Por conta das festividades na cidade, e nos fins de semana, com a fiscalização mais apurada. Sendo os meses de janeiro, fevereiro, agosto, maiores índices no decorrer do ano.



No ano de 2017, a Lei seca, flagrou mais de 50 motoristas alcoolizados na Paraíba, só durante o período do carnaval. Durante o carnaval, 40 agentes de trânsito e 10 policiais militares que atuam na Operação Lei Seca se revezaram para reforçar a fiscalização contra o consumo de álcool associado à direção, em toda Paraíba, principalmente nos litorais.

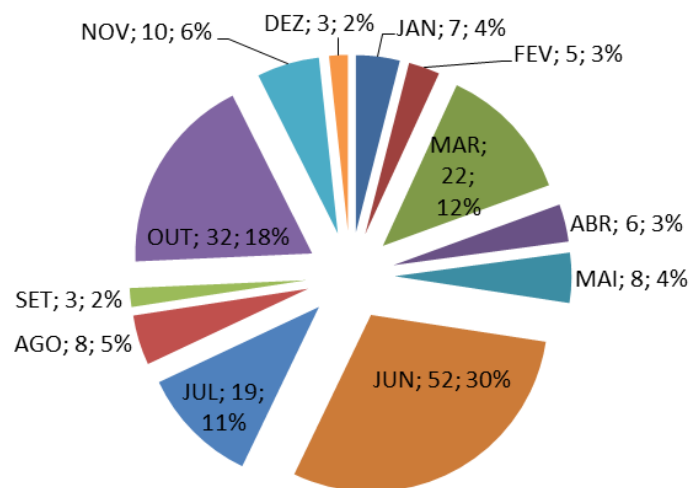
Nos testes com resultado superior a 0,34mg/l, o CTB prevê crime de trânsito. A punição nesses casos é detenção de seis meses a três anos, pagamento de multa, recolhimento da habilitação e suspensão do direito de dirigir por até um ano.

Com os dados da pesquisa baseado até o mês de abril, pode-se constatar que os índices nesse ano de 2017, são menores relativos aos anos e aos gráficos anteriores demonstrados. O período mais de acidentes ocorreu no mês de março, de fato, o efeito prático que se produziu com as fiscalizações diminuíram as infrações, e chegando a um resultado pretendido, que é a diminuição até chegar a erradicação.

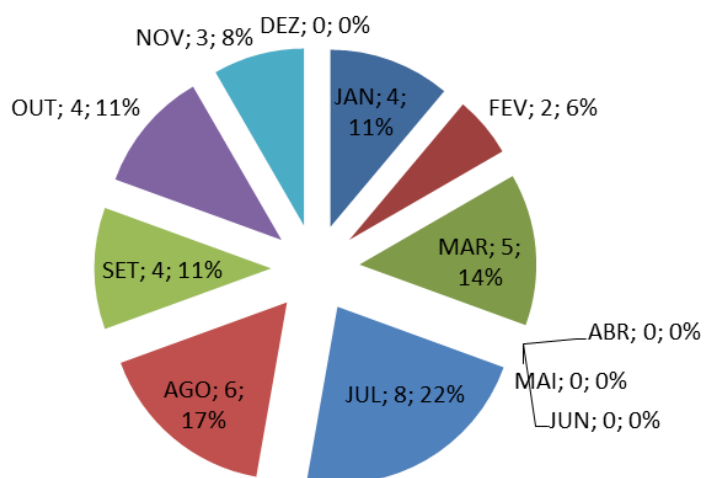
É evidente que a Lei trouxe benefícios para a cidade, e juntamente com os agentes que atuam em conjunto na melhoria de conscientização através das campanhas e fiscalizações. Tendo como foco, tirar a cidade de Campina Grande como a primeira cidade da Paraíba a registrar acidentes causados por motoristas alcoolizados de acordo com a tabela, abaixo.

AS 10 CIDADES COM MAIS MORTES POR ACIDENTES DE TRANSPORTE - FONTE: SIM/SES-PB						
LOCALIDADE	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Campina Grande	244	284	259	269	246	49
João Pessoa	214	206	199	191	221	58
Patos	27	27	25	33	27	10
Mamanguape	11	10	9	9	20	3
Sousa	24	17	19	33	20	6
Guarabira	5	7	7	8	19	3
Cajazeiras	20	13	24	16	18	1
Santa Rita	17	25	17	23	14	1
Sapé	8	12	7	4	13	4
Pombal	5	3	10	5	10	3
PARAÍBA	1.003	1.039	984	1.026	1.024	219

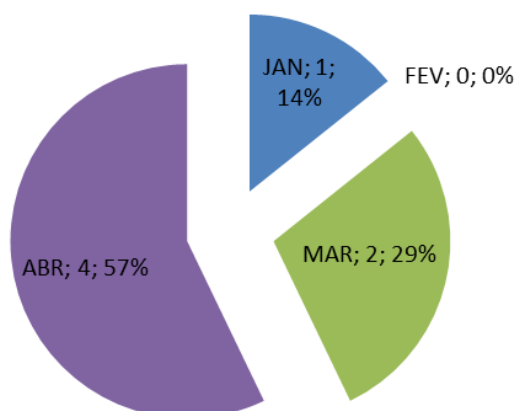
175 CONDUTORES AUTUADOS NO ART. 306 DO CTB - 2015



36 CONDUTORES AUTUADOS NO ART. 306 DO CTB - 2016



7 CONDUTORES AUTUADOS NO ART. 306 - CTB - 2017



Ressalta-se que nos três anos, ao comparar a infração, é notório que houve uma redução no primeiro semestre de 2015, ao primeiro semestre de 2016, visto que a diminuição de autuações foi consideravelmente grande. O índice de 100, caiu para 11, ou seja. No primeiro semestre de 2016, em apenas

um ano, a redução foi evidente, quase 90%. Havendo um diminuição de 89 autuados e/ou 11% no que concerne aos gráficos acima citados.

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Sendo assim, com maior conscientização da população, os índices só tendem a diminuir, o indivíduo tomando inteira responsabilidade de suas ações, visto que, o crime é de inteira responsabilidade do agente.

A conduta de dirigir sob o efeito do álcool, não é uma ação que pode ser levada como aceitável ou comum. Há necessidade de mudança no tipo penal, haja vista que a conduta praticada pelo condutor gera um série de problemas à incolumidade social, e como o bem maior, o direito a vida. Dessa forma, havendo modificações na modalidade qualificadora, ou melhor, agravante para esse tipo penal, e principalmente sob a sanção penal aplicada, certamente estará garantida a paz, e uma vida melhor, com respeito, garantia de direitos, com a diminuição da violência no trânsito, e na vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do que foi demonstrado, a embriaguez ao volante é uma das principais causas de acidentes de trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro prevê um rigor para tais crimes, as discussões elencadas neste trabalho, consiste em que a sociedade como um todo aceita esse tipo de crime, e na pior das hipóteses, virou algo rotineiro, e portando comum, perante os olhos da população, um crime absurdamente bárbaro, que causa danos irreparáveis físicos e psicológicos as vítimas que sobrevivem, e aos familiares daqueles pelas quais suas vidas foram ceifadas.

O que avalia-se com todo o contexto que a situação traz, é que a punição meramente administrativa não caberia para tal crime, tendo em vista que se pode recusar os meios de provas que seriam utilizadas para caracterizar o crime. Pois ter a CNH suspensa, e multa, é um valor irrisório, sabendo que vida tem valor inestimável, que dinheiro algum apaga o acontecido e o sofrimento de perder um ente querido, e que nada mais justo do que a sensação de justiça, razão pela qual, esta só seria sanada ao saber que a punição de um individuo fosse a prisão. Sendo assim, a punição severa e justa, seria a repressiva e a preventiva.

Sendo comprovado que o individuo que mistura álcool e direção, perde sua capacidade neurológica afetada e ainda sua coordenação motora, obviamente o condutor que mistura essas duas ações, não tem a menor capacidade para assumir tal postura, do contrario acarreta em todas essas situações catastróficas que percebe-se todos os dias nos noticiários, e os números de acidentes vão aumentando, e o legislador ainda não se atentou a editar tais punições da forma correta.

É notório que existem regras e Leis que regulamentam esse tipo de situação, o que cabe analisar, é a forma de educar, é conscientizar as pessoas que essa ação é danosa, é de autorisco, enquanto o problema persistir, e a justiça fechar os olhos para esse problema, a sociedade

continuará agindo da mesma maneira, tendo em vista que o que não é punível por lei, é cabível fazer, e fácil de aceitar. O que ocorre no nosso País, é que as Leis não são temidas, mas o pior de tudo, não é só o medo de ser punido, e sim de tirar uma vida por irresponsabilidade. Carregar uma morte de alguém é um peso pra um vida inteira, e percebe-se que o bem mais precioso que é garantido, é a vida, e isso não está sendo prioridade.

Conforme exposto, o CTB é uma norma especial, razão pela qual, se caracteriza o crime com infrações ao condutor, dificilmente estes chegam a esfera criminal, tendo em vista que por ser norma especial não a compete, tendo essa competência para área penal. E mesmo com algumas modificações inerentes na norma não tipificou-se o crime da menor maneira, a que seria mais correta, pois afetou apenas na esfera administrativa. Tendo em vista, que é um crime importante, que há casos que o magistrado ao analisar um caso de acidente de trânsito por motoristas alcoolizados, pode-se utilizar das regras gerais ou especiais por não haver normas específicas para este crime.

Ademais, a conduta de dirigir sob o efeito do álcool, não é uma ação que pode ser levada como aceitável ou comum. Há necessidade de mudança no tipo penal, haja vista que a conduta praticada pelo condutor gera um série de problemas á incolumidade social, e como o bem maior, o direito a vida. Dessa forma, havendo modificações na modalidade qualificadora, ou melhor, agravante para esse tipo penal, e principalmente sob a sanção penal aplicada, certamente estará garantida a paz, e uma vida melhor, com respeito, garantia de direitos, com a diminuição da violência no trânsito, e na vida.

REFERÊNCIAS

FRANÇA, Genival Veloso de. **Medicina Legal**. 8ª ed. Rio de Janeiro. Ed. Guanabara Koogan, 2008.

PRADO, Luiz Regis Prado. **Curso de Direito Penal Brasileiro: Parte Geral** arts. 1º a 120 – vol. 1. 9ª ed. rev. atual. e amp. São Paulo. Ed. Revistas dos Tribunais, 2010. SANTOS, Dionísio Lima dos. Embriaguez frente ao atual Código de Trânsito Brasileiro.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: parte geral** – vol. 1. 14ª ed.. São Paulo. Ed. Saraiva, 2010.

(DINIZ, Maria Helena. **Compêndio de introdução à ciência do direito**. 10. ed., atual. São Paulo: Editora Saraiva, 1998. p. 426).

Projeto de Lei que deu origem à Lei n. 9.503/97 – **Código de Trânsito Brasileiro**. HONORATO, Cássio M. Trânsito: infrações e crimes. Campinas: Millennium Editora, 2000. p.497-502.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral** – vol. 1. 12ª ed. rev. atual. e amp. Ed. Impetus, 2010.

GOMES, Luiz Flávio; MOLINA, Antonio García-Plabos de. **Direito Penal: Parte Geral** – vol. 2. 2ª ed. rev. atual. e amp. São Paulo. Ed. Revista dos Tribunais, 2009.

<<http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/linha-t%C3%AAnue-que-distingue-o-dolo-eventual-da-culpa-consciente-nos-homic%C3%ADdios-de-tr%C3%A2nsito>> Acesso em: 19 maio.2017.

GOMES, Luiz Flávio et al. **Legislação Criminal Especial**. 2º ed. rev. atual. e amp. São Paulo. Ed. Revistas dos Tribunais, 2010.

BRANCO, Emerson Castelo. **Legislação Especial para Concurso**: Polícia Federal. São Paulo. Ed. Método, 2009.

<<http://jus.com.br/revista/texto/21122>>. **Dirigir embriagado: uma conduta, várias consequências**. De Valdenir João Gulli. Acesso em: 9 mar. 2017.

MORAES, Alexandre de Moraes. **Direito Constitucional**. 23ª ed. atual. São Paulo. Ed. Atlas, 2008. MORAES, Rodrigo Iannaco de. Comentários sobre o art. 306 do CTB na prática forense.

JESUS, Damásio Evangelista de. **Direito Penal: parte geral** – vol. 1. 31ª ed. São Paulo. Ed. Saraiva, 2010. 6

<<https://jus.com.br/artigos/23403/o-art-306-do-codigo-de-transito-brasileiro-conforme-a-lei-n-12-760-2012>>. Acesso: 5 mai. 2017.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Leis Penais e Processuais Penais Comentadas**. 5ª ed. rev. atual. e amp. São Paulo. Ed. Revista dos Tribunais, 2010.

FILHO. Ernesto Freitas Xavier. *Apud*. NETO, José da Silva Loureiro. **Embriaguez Delituosa**. Saraiva, 1990.

<<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/>>. Adamo Bazani, repórter da CBN, jornalista especializado em transportes. Acesso em: 16 mai. 2017.

MORAES, Alexandre de Moraes. **Direito Constitucional**. 23ª ed. atual. São Paulo. Ed. Atlas, 2008. MORAES, Rodrigo Iannaco de. Comentários sobre o art. 306 do CTB na prática forense.: <http://bdjur.stj.jus.br/xmlui/bitstream/handle/2011/28773/comentarios_sobre_pratica_forense.pdf?sequence=1>. Acesso em 16 mai. 2017.

