

**UNIVERSIDADE TUIUTI DO PARANÁ**

**LUIS FELIPE CHIESORIN CARNEIRO**

**CRIMES DE TRÂNSITO E AS ALTERAÇÕES DO CÓDIGO DE  
TRÂNSITO BRASILEIRO ATINENTES À EMBRIAGUEZ NA  
CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR**

**CURITIBA  
2016**

**LUIS FELIPE CHIESORIN CARNEIRO**

**CRIMES DE TRÂNSITO E AS ALTERAÇÕES DO CÓDIGO DE  
TRÂNSITO BRASILEIRO ATINENTES À EMBRIAGUEZ NA  
CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR**

Trabalho de Conclusão de Curso na forma de Monografia Jurídica apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel no Curso de Direito da Universidade Tuiuti do Paraná.

Orientador: Professor Doutor Luiz Renato Skroch Andretta

**CURITIBA  
2016**

## **TERMO DE APROVAÇÃO**

**LUÍS FELIPE CHIESORIN CARNEIRO**

### **CRIMES DE TRÂNSITO E AS ALTERAÇÕES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO ATINENTES À EMBRIAGUEZ NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR**

Esta monografia foi julgada e aprovada para a obtenção do título de Bacharel no  
Curso de Direito da Universidade Tuiuti do Paraná.

---

Professor Doutor PhD Eduardo de Oliveira Leite  
Coordenação do Núcleo de Monografia da Universidade Tuiuti do Paraná  
Curso de Direito

---

Orientador: Professor Doutor Luiz Renato Skroch Andretta  
Universidade Tuiuti do Paraná Curso de Direito

---

Examinador: Professor (a). Doutor (a).  
Universidade Tuiuti do Paraná Curso de Direito

---

Examinador: Professor (a). Doutor (a).  
Universidade Tuiuti do Paraná Curso de Direito

Curitiba, de

de 2016.

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, Rosane e Carlos Roberto, pela graça da vida, pelo incentivo ao crescimento pessoal através do estudo e por todo o amor presente em nossas vidas, os principais responsáveis por todas as conquistas em especial esta graduação, um sonho nosso.

## AGRADECIMENTOS

Ao Professor Doutor Luiz Renato Skroch Andretta, por quem tenho profunda admiração e respeito, pelo apoio e orientação, fundamentais para a realização e conclusão deste trabalho;

Ao irmão Beto, fonte de inspiração e eterno amigo, por mais essa conquista acompanhada de uma amizade rara;

À amada companheira, amiga e futura esposa, Alini, quem incentivou na escolha do curso e com paciência e ternura acompanhou-me durante todo o período da faculdade proporcionando muita felicidade;

À grande família, que através dos mais nobres valores, suporte e união, balizaram-me até aqui;

À minha amada tia e madrinha, Má, por todo o empenho, ajuda e amor;

Ao amigo Edu Sampaio pelas orientações, direcionamentos e companheirismo;

Aos amigos de longa data, pelo valor da nossa amizade duradoura e presente;

Aos amigos que a vida trouxe por meio do convívio na faculdade, pela parceria firmada e por toda a jornada que não se encerrará ao fim das aulas, em especial aos inestimáveis Everson, Mirien e Arildo;

À Universidade Tuiuti do Paraná, seu corpo docente e administrativo pela diária preocupação com a promoção humana.

“[...] A gente muda o mundo na mudança da mente [...]”  
(Gabriel O Pensador)

## RESUMO

A presente monografia trata dos crimes de trânsito e a embriaguez na condução de veículos automotores. O estudo surgiu da constatação da violência no trânsito, que é cada dia maior e do desafio social de redução do número de mortos e feridos. O Direito Penal figura como *ultima ratio* nas medidas de controle da violência e o Código de Trânsito Brasileiro dispõe das normas das relações de trânsito, inclusive dos crimes. Pretende mostrar as características dos crimes de trânsito e as sanções aplicadas àqueles que desrespeitem as Leis, causando dano ao bem jurídico tutelado penalmente ou expondo-o a risco. A metodologia de trabalho exhibe pesquisas bibliográficas, jurisprudenciais e a legislação pertinente, para fundamentar o estudo dos crimes de trânsito. A exposição do histórico da legislação de trânsito e dos conceitos inerentes ao tema, seguidos pela classificação da materialidade de crimes, e das vontades subjetivas e objetivas dos agentes, permitiu a abordagem dos crimes de trânsito em espécie, especialmente o de embriaguez no trânsito, que em capítulo próprio, descreve os efeitos do álcool no organismo. Por fim, é demonstrado o esforço legislativo para melhorar a redação dos artigos do CTB, através de várias edições legais, objetivando coibir a direção de veículo automotor mediante penalidades mais severas a quem estiver sob o efeito do álcool.

Palavras Chave: Direito Penal. Crimes de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro. Embriaguez. Alterações na Lei nº 9.503/97.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
<b>2</b>	<b>HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL</b> .....	10
<b>3</b>	<b>CONCEITOS</b> .....	14
3.1	TRÂNSITO.....	14
3.2	VEÍCULO AUTOMOTOR.....	15
3.3	DELITO/CRIME .....	16
<b>4</b>	<b>CRIMES MATERIAIS, FORMAIS E DE MERA CONDUTA</b> .....	18
4.1	CRIMES DOLOSOS.....	18
4.1.1	Dolo direto de primeiro grau .....	19
4.1.2	Dolo direto de segundo grau .....	20
4.1.3	Dolo eventual.....	20
4.2	CRIMES CULPOSOS.....	23
4.2.1	Culpa consciente .....	25
<b>5</b>	<b>CRIMES DE TRÂNSITO</b> .....	26
5.1	ESPÉCIES DE CRIMES DE TRÂNSITO .....	26
5.1.1	Homicídio culposo – art. 302 .....	27
5.1.2	Lesão culposa – art. 303 .....	28
5.1.3	Omissão de socorro – art. 304 .....	28
5.1.4	Fuga do local do acidente – art. 305.....	29
5.1.5	Embriaguez ao volante – art. 306.....	29
5.1.6	Violação da suspensão ou proibição imposta – art. 307 caput.....	30
5.1.7	Omissão na entrega da permissão ou habilitação – art. 307.....	31
5.1.8	Participação em competição não autorizada – art. 308.....	31
5.1.9	Direção de veículo sem permissão ou habilitação – art. 309.....	32
5.1.10	Entrega de veículo a pessoa não habilitada – art. 310.....	33
5.1.11	Excesso de velocidade em determinados locais – art. 311 .....	33
5.1.12	Fraude no procedimento apuratório – art. 312 .....	34
<b>6</b>	<b>EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO</b> .....	35
6.1	ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS RELACIONADAS À EMBRIAGUEZ NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR .....	36



<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>43</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>45</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho versa sobre Crimes de Trânsito. Antes de entrarmos no tema propriamente dito, não podemos nos abster de mencionar que o trânsito terrestre permeia todas as situações da nossa vida. Transitamos constantemente, seja a pé ou em qualquer classificação de veículo (carro, ônibus, caminhão, trem, bicicleta, motocicleta, trator, carroças, charretes, só para citar alguns), como condutores ou passageiros.

Antes mesmo do nosso nascimento já estávamos no trânsito, conduzidos no ventre materno transitando rumo à maternidade. Ao longo da nossa existência, o transitar é tão importante quanto respirar. O trânsito é utilizado por todas as pessoas e toda a sorte de produtos: medicação, alimentos, vestuários e invenções humanas, em algum instante se utilizarão do trânsito terrestre para chegar ao seu destino.

O tema Crimes de Trânsito é bastante amplo e não temos a pretensão de esgotá-lo nesta pesquisa. O objetivo é conhecer a partir de pesquisas acadêmicas, livros, jurisprudência, os artigos e leis que regem e norteiam os comportamentos no trânsito e de que maneira são transgredidos com a prática de crimes.

Com o desenvolvimento do tema, pretende-se evidenciar que há leis e decretos que foram desenvolvidos para a proteção da integridade das pessoas e tecer alguns comentários sobre as situações de aplicabilidade da legislação que visa tutelar os bens inestimáveis nos Crimes de Trânsito.

## 2 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

Foi em 15 de abril de 1902, após a chegada da indústria automobilística no Brasil, que segundo Pires (1998, p. 282 *apud* NOGUEIRA, 2009, p. 45) a Postura<sup>1</sup> Municipal do Rio de Janeiro sob o n° 858 estabeleceu a velocidade máxima do automóvel no Distrito Federal, não podendo ser superior a 10 km/h na zona urbana, 20 km/h na suburbana e de 30 km/h na zona rural, destacada por ser de grande importância e influência para a evolução do tema.

Consonante Franz e Seberino (2012, p. 17) por meio do Decreto n° 8.324 de 27 de outubro de 1910, se regulamentou o serviço subvencionado de transportes por automóveis estabelecendo que o motorista deveria ser senhor da velocidade de seu veículo sempre que puder ocorrer um acidente e também regulou a velocidade comercial mínima em 6 km/h ou 12 km/h para transporte de mercadorias e de passageiros, respectivamente.

Em 1922, através do Decreto n° 4.460, de 11 de janeiro, foi proibida a circulação de carros de boi, definida a largura e carga máximas dos veículos e priorizado o tráfego de automóveis nas pontes. Desta maneira a legislação foi sendo aperfeiçoada como mostra o trabalho de Sarraff (2010, cap. I):

[...] o Decreto Legislativo n° 5.141 de 05 de janeiro de 1.927, o qual Crê [sic]<sup>2</sup> o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais; Decreto n° 18.323 de 24 de julho de 1.928, o qual aprovava o regulamento para a circulação internacional de automóveis, no território brasileiro e para a sinalização, segurança do trânsito e polícia das estradas de rodagens; Decreto Lei n° 2.994 de 28 de janeiro de 1.941, sendo o primeiro Código Nacional de Trânsito e logo depois, fora revogado pelo Decreto Lei n° 3.651 de 25 de setembro de 1.941; Decreto Lei n° 3.651 de 25 de setembro de 1.941 fora revogado pela Lei n° 5.108 de 21 de setembro de 1.966; Lei n° 5.970 de 11 de dezembro de 1.973, o qual excluía da aplicação do disposto nos artigos 6º, inciso I, 64 e 169 do CPP, os casos de acidentes de trânsito; Lei 6.174, de 09 de dezembro de 1.974 o qual dispõe sobre a aplicabilidade do disposto nos artigos 12, alínea a e 339, do Código de Processo Penal Militar, nos casos de acidentes de trânsito; Lei 6.194, de 19 de dezembro de 1.974, o qual dispõe sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não; Lei 6.813, de 10 de junho de 1.980, o qual vislumbra sobre o transporte rodoviário de cargas; Lei n° 7.092 de 19 de abril de 1.983, o qual cria o Registro Nacional

---

<sup>1</sup> Norma Municipal escrita, que obriga os munícipes a cumprirem certos deveres de ordem pública. (AURÉLIO, 1975, p. 1122)

<sup>2</sup> O Decreto Legislativo n° 5.141 de 05 de janeiro de 1.927, o qual **criou** o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais.

de Transportes Rodoviários de Bens e fixa condições para o exercício da atividade; Decreto n.º 96.044 de 18 de maio de 1.988 o qual aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos; Decreto n.º 96.471 de 24 de agosto de 1.990, o qual dispõe sobre a simplificação do registro nacional de transportadores rodoviários de bens; Decreto n.º 1.655 de 03 de outubro de 1.993 o qual define a competência da Polícia Rodoviária Federal; Decreto n.º 1.777 de 09 de janeiro de 1.966 o qual autoriza o Ministro de Estado a criar as Juntas Administrativas de Recursos e Infrações (JARI) e também, baixando o respectivo Regimento Interno; Decreto 1.787 de 12 de janeiro de 1.996 o qual dispõe sobre a utilização de gás natural para fins automotivos [...].

A Lei n.º 5.108 de 21 de janeiro de 1966, instituiu o Código Nacional de trânsito que foi revogada em 22 de janeiro 1998, quando entrou em vigor a lei 9.503/97 instituindo o CTB – Código de Trânsito Brasileiro com o objetivo de regular a circulação nacional de veículos, na forma que se conhece atualmente. Houve atualizações objetivando acompanhar o dinamismo requerido pelo trânsito e as principais leis que alteraram o texto original do CTB foram:

- Lei n.º 9.602, de 21 de janeiro de 1998 – incluiu a obrigatoriedade de aposição de inscrições, películas ou pinturas, quando comprometer a segurança do veículo;
- Lei n.º 9.792, de 14 de abril de 1999 – revogou a obrigatoriedade do porte do kit de primeiros socorros;
- Lei n.º 10.350, de 21 de dezembro de 2001 – determina a obrigatoriedade da realização de exame psicológico periódico para os motoristas profissionais;
- Lei n.º 10.830, de 23 de dezembro de 2003 – alterou o limite de velocidade para motos passando a ser 110 km/h;
- Lei n.º 11.275, de 7 de fevereiro de 2006 – excluiu a tolerância de seis decigramas de álcool por litro de sangue nos testes de alcoolemia, possibilitando em caso de recusa à realização desses, a caracterização por meio de outras provas em direito admitidas e incluiu o álcool ou substâncias análogas como agravantes do crime de homicídio culposo na direção de veículo;
- Lei n.º 11.334, de 25 de julho de 2006 – alterou os limites de velocidade para fins de enquadramentos infracionais e de penalidades;
- Lei n.º 11.705, de 19 de junho de 2008 – “Lei Seca” visa inibir o consumo

de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor;

- Lei nº 12.006, de 29 de julho de 2009 – regula a publicidade de mensagens educativas e propagandas relacionadas ao trânsito;
- Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 – regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta;
- Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009 – determinou a obrigatoriedade de air bags para veículos novos a partir de 01/01/14;
- Lei nº 12.217, de 17 de março de 2010 – torna obrigatória aprendizagem noturna;
- Lei nº 12.547, de 14 de dezembro de 2011 – alterou a contagem e período de suspensão do direito de dirigir por pontuação;
- Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012 – aumenta o rigor das penalidades para condutores com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa;
- Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014 – retirou do tipo o espírito de emulação<sup>3</sup> nas disputas de corrida, aumentando o valor da multa de três para dez vezes o valor sendo, ainda, dobrada nos casos de reincidência dentro de um período de doze meses;
- Lei nº 13.103 de 2 de março de 2015 – normatizou o exercício da profissão de motoristas profissionais, legislando sobre intervalos, limites de jornada e obrigatoriedade de realização de exames toxicológicos, entre outras medidas;
- Lei nº 13.160 de 25 de agosto de 2015 – dispõe sobre retenção, remoção e leilão de veículo;
- Lei nº 13.146 de 6 de julho de 2015 – instituiu a obrigatoriedade de placas informativas de vagas especiais com informações das infrações por estacionamento indevido;
- Decreto nº 6.488, de 19 de junho de 2008 – disciplinou a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes

---

<sup>3</sup> Sentimento que nos incita a igualar ou superar outrem. (AURÉLIO, 1975, p. 515)

de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito;

- Decreto nº 6.489, de 19 de junho de 2008 – restringe a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais;
- Decreto nº 8.614, de 22 de dezembro de 2015 – disciplina a implantação do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas;
- LEI nº 13.258, de 8 de março de 2016 – delega ao DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito a competência para emissão de PID - permissão internacional para dirigir;
- LEI nº 13.281, de 4 de maio de 2016 – altera a competência do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, valores e unidades de multas, e de suspensão, passando a ser gravíssima manusear celular enquanto dirige;
- LEI nº 13.290, de 23 de maio de 2016 – incluiu a obrigatoriedade da utilização de faróis acesos durante o dia.

### 3 CONCEITOS

Tendo como embasamento a Teoria do Conceito de Dahlberg (1978, p. 102) a linguagem utilizada em nosso cotidiano para nomear o que nos rodeia, objetos e relações, faz parte da essência humana. Embora tudo tenha um enunciado, este pode ser demasiadamente superficial em nossa comunicação diária, pouco ou nada interferindo em nosso convívio. Porém, para uma linguagem técnica é necessário que os termos utilizados sejam os mais precisos possíveis evitando entendimentos equivocados.

Para Dahlberg (1978, p. 102) “[...] É possível definir, então, o conceito como a compilação de enunciados verdadeiros sobre determinado objeto, fixada por um símbolo linguístico”.

Destarte, os conceitos adiante expostos, visam demonstrar concepções de diversos autores e sua aplicabilidade ao direito material, especialmente nos crimes de trânsito, sem deturpar a ideia de seus criadores.

#### 3.1 TRÂNSITO

Termo proveniente do Latim *transitus* derivado de *transire* (atravessar ou ir através) – *trans* (através) mais *ire* (ir).

Alves (2002, p. 177) conceitua o trânsito como: “[...] a utilização isolada ou grupal das vias por meio de pessoas, veículos e semoventes. Esse uso pode efetivar-se para fins de circulação, parada e estacionamento, inclusive para as operações de carga ou descarga de bens”.

A definição expressa de trânsito está no art. 1º, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro<sup>4</sup> (CTB, 2016, p. 5) “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

O trânsito está apoiado em três pilares básicos que são fundamentais para que exista um trânsito seguro para todos. Esse chamado “tripé do trânsito” é

---

<sup>4</sup> Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

composto por engenharia, educação e esforço legal que, se não trabalharem em conjunto o resultado segurança ficará prejudicado. (ACIDENTES..., 2012, p. 15).

A engenharia é a responsável por planejar as estruturas do trânsito de modo a que proporcionem segurança e fluidez no tráfego, através da elaboração de projetos de construção e de manutenção de vias compreendendo a sinalização e seus dispositivos de controle de circulação e de velocidade.

A educação é focada na formação das pessoas. Existem programas para ensinar desde cedo, seja por meio de programas que visitam escolas e abordam o tema trânsito utilizando uma linguagem adequada às crianças ou através de infraestruturas que ensinam de forma lúdica e prática, as regras e princípios do CTB, preparando-os para uma convivência harmônica e segura no trânsito, trazendo benefícios para toda a sociedade. Em Curitiba existem dois locais onde estão instaladas minicidades, simulando as situações do trânsito na via pública em um ambiente seguro, com todas as situações rotineiras do ir e vir dos carros, pedestres e bicicletas. Uma da SETRAN - Secretaria Municipal de Trânsito, por meio da EPTRAN - Escola Pública de Trânsito, localizada na Rua Carlos Klemetz, no bosque do bairro Fazendinha e outra do DER - Departamento de Estradas de Rodagem, na Rua Monteiro Tourinho, no bairro Bacacheri.

O terceiro pilar é o esforço legal que se subdivide em legislação, justiça e policiamento. A legislação é o que possibilita aplicação da justiça e é a base para as ações de policiamento, normatizando os direitos e deveres, desde as condutas, até as especificações técnicas de equipamentos. A justiça determina penas às infrações ou crimes cometidos por condutores e proprietários, observando não apenas o CTB, mas as diversas legislações de trânsito existentes. O policiamento é o responsável pela fiscalização das condutas contrárias ao ordenamento jurídico e pela orientação e controle do trânsito em situações adversas. (O TRÂNSITO..., [201-?]).

### 3.2 VEÍCULO AUTOMOTOR

Ao pensarmos em veículo automotor, por sermos um país apaixonado por carros, é fácil imaginar que se trata de automóveis. Porém, conforme previsto no art. 4º do CTB, (2016, p. 5) “Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos



deste Código são os constantes do Anexo I”, páginas 90 e 95, respectivamente:

[...]

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

[...]

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

[...].

Portanto, como veremos no subtítulo ESPÉCIES DE CRIMES DE TRÂNSITO, para que exista a adequação da conduta ao tipo penal, é necessário estar na direção ou conduzindo veículo automotor.

### 3.3 DELITO/CRIME

Alguns autores nomeiam a realização de ato ilícito como delito e outros como crime e por aquele soar como mais brando que este, recorreremos à definição do Aurélio (1975, p. 429) “Delito. Fato que a lei declara punível; crime” confirmando serem termos sinônimos.

Todo aquele que com uma conduta humana positiva ou negativa, se amolde ao tipo penal com antijuridicidade e culpabilidade, comete crime. (JESUS, 2005, p. 153-154).

Segundo Zaffaroni:

*[...] delito é uma conduta humana individualizada mediante um dispositivo legal (tipo) que revela sua proibição (típica), que por não estar permitida por nenhum preceito jurídico (causa de justificação) é contrária à ordem jurídica (antijurídica) e que, por ser exigível do autor que agisse de maneira diversa diante das circunstâncias, é reprovável (culpável).* (ZAFFARONI, 2009, p. 340) [grifo do autor].

Zaffaroni (2009, p. 339) ensina como deve ser o procedimento para inferimos se há ou não crime: “Esta definição do *delito como conduta típica, antijurídica e culpável* nos dá a ordem em que devemos formular as perguntas que nos servirão para determinar, em cada caso concreto, se houve ou não delito”. Ou

seja, devemos questionar caso a caso e na respectiva ordem em que são indicados nos próximos passos:

Em primeiro lugar, devemos perguntar se houve conduta, porque, se falta o caráter genérico do delito, então nos encontramos diante de uma hipótese de ausência de conduta e não se deve formular qualquer outra pergunta. Em seguida, devemos indagar pelos caracteres específicos, mas também aqui devemos seguir a ordem indicada, porque, se concluímos que a conduta não está individualizada em um tipo penal, não faz sentido averiguar se está permitida ou se é contrária à ordem jurídica e menos ainda se é reprovável, posto que jamais será delito, mesmo que ambas as respostas sejam afirmativas. Estaremos diante de um caso de falta de tipicidade, que se denomina *atipicidade (a conduta é atípica)*.

Se estamos lidando com uma conduta típica, caberá então indagarmos se esta conduta é antijurídica, porque, em caso negativo, não tem sentido perguntar-se pela culpabilidade, visto que o direito não se ocupa da reprovabilidade das condutas que não são contrárias a ele (que estão *justificadas*).

Somente quando temos *uma conduta típica e antijurídica (um injusto)*, é que tem sentido perguntar-se se esta conduta é reprovável pelo autor, isto é, se é culpável. *Nos casos de inculpabilidade, o injusto não é delito.* [grifo do autor] (ZAFFARONI, 2009, p. 339).

## 4 CRIMES MATERIAIS, FORMAIS E DE MERA CONDUTA

“Há crimes em que o tipo descreve a conduta do agente e a modificação do mundo exterior causada por ela (resultado material). Outros descrevem apenas o comportamento do sujeito, não fazendo referência a qualquer mudança no mundo externo produzido por ela”. (JESUS, 2005, p. 190). Aprofundando o pensamento do Professor Damásio:

[...]. No *crime de mera conduta* o legislador só descreve o comportamento do agente. [...]. No *crime formal* o tipo menciona o comportamento e o resultado, mas não exige a sua produção para a consumação. [...]. No *crime material* o tipo menciona a conduta e o evento, exigindo a sua produção para a sua consumação. (JESUS, 2005, p. 191).

Em linhas gerais corroboramos:

- Crime material: A conduta e o resultado naturalístico são descritos pelo tipo. Para consumir o delito é necessário o resultado naturalístico. Os artigos 302 e 303 do CTB, homicídio culposo e lesão corporal culposa são exemplos de crimes materiais.
- Crime formal: O tipo descreve uma conduta que possibilita a produção de um resultado naturalístico, mas não exige a realização deste resultado para que o crime seja completo. Um exemplo é a fuga do local do acidente, previsto no art. 305 do CTB;
- Crime de mera conduta: O tipo descreve apenas a conduta, da qual não decorre nenhum resultado naturalístico, tampouco importa a consequência desse modo de agir. O art. 306 do CTB é um exemplo de crime de mera conduta, visto que basta conduzir veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

### 4.1 CRIMES DOLOSOS

Existem várias teorias de definem o dolo: Para a teoria finalista, ou do dolo natural, é a vontade consciente de praticar a conduta típica; a teoria causalista

define como dolo normativo a vontade consciente de praticar a conduta típica com a consciência de que se realiza um ato ilícito; e a teoria do dolo axiológico que consiste na vontade consciente de praticar a conduta típica, compreendendo o desvalor que a conduta representa. (NUCCI, 2011, p. 233).

Ainda, no ponto de vista de Nucci considera que o mais adequado é:

[...] o conceito finalista de dolo, ou seja, é a vontade consciente de realizar a conduta típica. Estamos convencidos de que todas as questões referentes à consciência ou à noção da ilicitude devem ficar circunscritas à esfera da culpabilidade. Quando o agente atua, basta que objetive o preenchimento do tipo penal incriminador, pouco importando se ele sabe ou não que realiza algo proibido. Portanto, aquele que mata alguém age com dolo, independentemente de acreditar estar agindo corretamente [...]. (NUCCI, 2011, p. 233).

A concepção de nosso ordenamento converge para esta interpretação, diante do exposto no art. 18, I do Código Penal:

Art. 18 - Diz-se o crime: (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)  
Crime doloso (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984);  
I - **doloso, quando o agente quis o resultado** ou assumiu o risco de produzi-lo; (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984);  
[...][grifo nosso].

No mesmo sentido assevera Zaffaroni (2009, p. 429) “Chama-se *dolo direto* aquele em que o autor quer diretamente a produção do resultado típico, seja como o fim diretamente proposto ou como um dos meios para obter este fim”.

Desta maneira, utilizamos a classificação de Zaffaroni.

#### 4.1.1 Dolo direto de primeiro grau

Também chamado de dolo imediato, caracteriza-se quando há conduta direcionada para uma finalidade típica específica. Zaffaroni (2009, p. 429) nos ensina que: “Quando se trata do fim diretamente querido, chama-se *dolo direto de primeiro grau*, [...]”.

Nas palavras de Nucci (2011, p. 234) “a vontade do agente dirigida especificamente à produção do resultado típico, abrangendo os meios utilizados

para tanto”.

Como exemplo temos o caso do indivíduo que ao conduzir um veículo avista seu desafeto transitando a pé e direciona propositalmente o veículo com o intuito de atropelar e mata-lo. Por ser esta a finalidade da conduta, trata-se de dolo direto de primeiro grau.

#### 4.1.2 Dolo direto de segundo grau

“[...] Quando o resultado é querido como consequência necessária do meio escolhido para a obtenção do fim, chama-se *dolo direto de segundo grau* ou *dolo de consequências necessárias*” Zaffaroni (2009, p. 429). Também chamado por alguns doutrinadores de dolo necessário ou mediato, nas palavras de Nucci (2011, p. 235) “[...] é a intenção do agente, voltada a determinado resultado, efetivamente desejado, embora, na utilização dos meios para alcançá-lo, termine por incluir efeitos colaterais, praticamente certos. [...]”.

O exemplo citado, de dolo de primeiro grau, pode ser adaptado, modificando a hipótese de que o desafeto do condutor do veículo esteja acompanhado da sua família e, mesmo assim direciona propositalmente o veículo para causar a morte do indivíduo e, por conseguinte, sua família.

É a vontade do agente dirigida a um resultado determinado, porém vislumbrando a possibilidade de ocorrência de um segundo resultado, não desejado, mas admitido, unido ao primeiro.

É inegável que mesmo não desejando um resultado final, o agente comete um ato proibido por lei enquadrando-se na segunda parte do art. 18, I do CP – Código Penal “assumiu o risco de produzir a ofensa”.

#### 4.1.3 Dolo eventual

Dolo eventual é um tema muito discutido até mesmo entre doutrinadores, assim, existem várias teorias de dolo eventual. Em Zaffaroni (2009, p. 430) podemos ver: “O dolo eventual, conceituado em termos correntes, é a conduta daquele que diz a si mesmo ‘que aguente’, ‘que se incomode’, ‘se acontecer, azar’, ‘não me

importo'[...] não há uma aceitação do resultado como tal, e sim sua aceitação *como possibilidade, como probabilidade*". Está tipificado na segunda parte do art. 18, I, do CP: quando o agente "assumiu o risco de produzi-lo".

Zaffaroni exemplifica que o condutor de um caminhão que ao parar seu veículo na faixa de rolamento de uma estrada sem iluminação que está encoberta por nevoeiro incorre em dolo eventual, pois tem ciência da possibilidade de um acidente que venha a causar lesão ou morte.

Para o Professor Damásio de Jesus:

[...] *Teoria da representação*: para a existência do dolo eventual basta a representação do resultado. *Teoria do sentimento*: há dolo eventual quando o sujeito tem sentimento de indiferença para com o bem jurídico. *Teoria da probabilidade ou da verossimilhança*: não é suficiente a previsão da possibilidade da ocorrência do evento. É preciso que seja provável, admita-o ou não o autor da conduta. *Teoria do consentimento, também denominada da vontade, da aprovação ou aceitação*: para ela, formulada pela doutrina alemã, não basta a representação do evento e a consideração da possibilidade de sua causação, sendo necessário que o sujeito consinta em sua produção. (JESUS, 2005, p. 291).

Prosseguimos com as considerações do Professor Damásio de Jesus:

Ocorre o dolo eventual quando o sujeito assume o risco de produzir o resultado, isto é, admite e aceita o risco de produzi-lo. Ele não quer o resultado, pois se assim fosse haveria dolo direto. Ele antevê o resultado e age. A vontade não se dirige ao resultado (o agente não quis o evento), mas sim à conduta, prevendo que esta pode produzir aquele. Percebe que é *possível* causar o resultado e, não obstante, realiza o comportamento. Entre desistir da conduta e causar o resultado, prefere que este se produza. (JESUS, 2005, p. 291).

O dolo eventual parte do pressuposto, segundo a legislação penal brasileira, que o agente, mesmo sem querer efetivamente o resultado, assume o risco de produzi-lo, a partir de ações e comportamentos inadequados, inseguros, ilegais e que desencadeiam ao final um resultado desastroso. Sob o ponto de vista de Nucci (2011, p. 236):

"[...] na jurisprudência pátria considerar a atuação do agente, em determinados delitos cometidos no trânsito, não mais como culpa consciente [...], e sim como dolo eventual. As inúmeras campanhas realizadas, demonstrando-o perigo da direção perigosa e manifestamente ousada, são suficientes para esclarecer os motoristas da vedação legal de certas condutas, tais como o racha, a direção em alta velocidade, sob

embriaguez, entre outras”.

Neste sentido, O Exmo. Sr. Ministro Felix Fischer, da Quinta Turma do STJ – Superior Tribunal de Justiça, entende que “O dolo eventual, na prática, não é extraído da mente do autor mas, isto sim, das circunstâncias [...] não se exige que resultado seja aceito como tal [...], mas isto sim, que a aceitação se mostre no plano do possível, provável” como vemos neste julgado:

PENAL E PROCESSUAL PENAL. RECURSO ESPECIAL. HOMICÍDIOS DOLOSOS. PRONÚNCIA. DESCLASSIFICAÇÃO. DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE. QUAESTIO FACTI E QUAESTIO IURIS. REEXAME E REVALORAÇÃO DA PROVA. I – É de ser reconhecido o prequestionamento quando a questão, objeto da irresignação rara, foi debatida no acórdão recorrido. II – É de ser admitido o dissídio pretoriano se, em caso semelhante, no punctum saliens, há divergência de entendimento no plano da valoração jurídica. III – Não se pode generalizar a exclusão do dolo eventual em delitos praticados no trânsito. Na hipótese de "racha", em se tratando de pronúncia, a desclassificação da modalidade dolosa de homicídio para a culposa deve ser calcada em prova por demais sólida. No iudicium accusationis, inclusive, a eventual dúvida não favorece os acusados, incidindo, aí, a regra exposta na velha parêmia in dubio pro societate. IV – **O dolo eventual, na prática, não é extraído da mente do autor mas, isto sim, das circunstâncias. Nele, não se exige que resultado seja aceito como tal, o que seria adequado ao dolo direto, mas isto sim, que a aceitação se mostre no plano do possível, provável.** V – O tráfico é atividade própria de risco permitido. O "racha", no entanto, é – em princípio – anomalia que escapa dos limites próprios da atividade regulamentada. VI – A reavaliação do material cognitivo admitido e delineado no acórdão reprochado não se identifica com o vedado reexame da prova na instância incomum. Faz parte da reavaliação, inclusive, a reapreciação de generalização que se considera, de per si, inadequada para o iudicium accusationis. Recurso provido, restabelecendo-se a pronúncia de primeiro grau.

(REsp 247.263/MG, Rel. Ministro FELIX FISCHER, QUINTA TURMA, julgado em 05/04/2001, DJ 20/08/2001, p. 515, REPDJ 24/09/2001, p. 329) [grifo nosso].

A caracterização de dolo eventual não é uníssona, em grande parte não se decreta nos Superiores Tribunais que a direciona ao Tribunal do Júri para análise da situação fática e adequação ao caso concreto, visto ser o órgão competente para tal. É neste sentido o entendimento do STF – Supremo Tribunal Federal a respeito:

HABEAS CORPUS. PENAL. CRIME DE HOMICÍDIO PRATICADO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. PLEITO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA O DELITO PREVISTO NO ARTIGO 302 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. DEBATE ACERCA DO ELEMENTO VOLITIVO DO AGENTE. CULPA CONSCIENTE X DOLO EVENTUAL. CONDENAÇÃO PELO TRIBUNAL DO JÚRI. CIRCUNSTÂNCIA QUE

OBSTA O ENFRENTAMENTO DA QUESTÃO. REEXAME DE PROVA. ORDEM DENEGADA. I - O órgão constitucionalmente competente para julgar os crimes contra a vida e, portanto, apreciar as questões atinentes ao elemento subjetivo da conduta do agente aqui suscitadas – o Tribunal do Júri - concluiu pela prática do crime de homicídio com dolo eventual, de modo que não cabe a este Tribunal, na via estreita do habeas corpus, decidir de modo diverso. II - A jurisprudência desta Corte está assentada no sentido de que o pleito de desclassificação de crime não tem lugar na estreita via do habeas corpus por demandar aprofundado exame do conjunto fático-probatório da causa. Precedentes. III – Não tem aplicação o precedente invocado pela defesa, qual seja, o HC 107.801/SP, por se tratar de situação diversa da ora apreciada. Naquela hipótese, a Primeira Turma entendeu que o crime de homicídio praticado na condução de veículo sob a influência de álcool somente poderia ser considerado doloso se comprovado que a embriaguez foi preordenada. No caso sob exame, o paciente foi condenado pela prática de homicídio doloso por imprimir velocidade excessiva ao veículo que dirigia, e, ainda, por estar sob influência do álcool, circunstância apta a demonstrar que o réu aceitou a ocorrência do resultado e agiu, portanto, com dolo eventual. IV - Habeas Corpus denegado.

(HC 115352, Relator (a): Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Segunda Turma, julgado em 16/04/2013, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-080 DIVULG 29-04-2013 PUBLIC 30-04-2013)

O voto da Relatora Exma. Ministra Rosa Weber, da Primeira Turma do STF é consonante, no entendimento de crimes de trânsito:

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

(RHC 116950, Relator (a): Min. ROSA WEBER, Primeira Turma, julgado em 03/12/2013, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-031 DIVULG 13-02-2014 PUBLIC 14-02-2014)

## 4.2 CRIMES CULPOSOS

A norma penal que prevê o tipo culposos tem como essência proibir a forma que ocorre a conduta, não especificamente ela. Ao violar um dever de cuidado incorre-se na adequação ao tipo penal, pois sem a devida atenção, agindo com



negligência, imperícia ou imprudência, dá-se causa ao resultado, praticando um crime previsto na lei. É preciso saber qual a finalidade da conduta para identificá-la observando qual o cuidado incumbia ao agente. (ZAFFARONI, 2009, p. 437-439).

Aprendemos com Zaffaroni (2009, p. 439) “Não há um dever de cuidado *geral*, mas a cada conduta corresponde um dever de cuidado. Um é o dever de cuidado ao conduzir um veículo, outro ao demolir um edifício, outro ao acender um fogão [...]”.

Honorato (2007, p. 4) caracteriza como “tendão de Aquiles” da Teoria Finalista da Ação os crimes culposos por serem mal estudados e as acusações promovidas sem a técnica necessária. Segue ao alegar que a realização de um fato por *negligência, imprudência* ou *imperícia* é muito vago e de “difícil compreensão” porque não há um critério para se fazer uma média de condutas no trânsito para chegarmos ao padrão de comportamento do homem médio.

“[...] o homem, graças a seu saber causal, pode prever, dentro de certos limites, as consequências possíveis de sua atividade, conforme um plano endereçado à realização desses fins [...]” (HONORATO, 2007, p. 4 *apud* PRADO, 2000. p. 196).

Para o professor Damásio de Jesus (2005, p. 298): “Para saber se o sujeito deixou de observar o cuidado objetivo necessário é preciso comparar a sua conduta com o comportamento que teria ‘uma pessoa dotada de discernimento e de prudência colocada na mesma situação do agente’. [...]”.

“O crime culposo surge quando um resultado (lesão a um bem penalmente tutelado) decorre da inobservância do cuidado objetivo necessário; dever de diligência a todos imposto, de modo que não causem danos”. (HONORATO, 2007, p. 5 *apud* HONORATO, 2000).

Nosso ordenamento normatiza no art. converge para esta interpretação diante do exposto no art. 18, I do CP:

Art. 18 - Diz-se o crime: (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)  
[...]

Crime culposo (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984);

II - culposo, **quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia**. (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984);

Parágrafo único - Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser

punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente. (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984) [grifo nosso].

#### 4.2.1 Culpa consciente

Com uma diferença muito tênue, inclusive para a doutrina, a qual não é uníssona, comparada com o dolo eventual a culpa consciente é menos grave e conseqüentemente apenada com sanções mais brandas.

No dolo eventual o agente, como já foi dito, assumiu o risco, enquanto que na culpa consciente, o agente acreditou que não ocorreria. Zaffaroni (2009, p. 431) coloca que “o limite é dado pela aceitação ou rejeição *da possibilidade de produção do resultado*”:

Existe a dificuldade em se fazer a distinção entre dolo eventual e culpa consciente, uma vez que não é possível ter certeza que pela mente do agente causador não passou a possibilidade da ocorrência do dano.

## 5 CRIMES DE TRÂNSITO

No capítulo XIX do CTB estão dispostos os crimes de trânsito. O art. 291 normatiza a aplicação das normas gerais do *Código Penal*, do *Código de Processo Penal* e subsidiariamente da lei 9.099 de 26 de setembro de 1995, no que couber, aos crimes cometidos na direção de veículos automotores.

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a LEI Nº 9.099, DE 26 DE SETEMBRO DE 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

- I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;
- II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;
- III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

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

Parafraseando Gonçalves (2010, p. 190): No caso de um acidente em que um motociclista atropela um pedestre que desrespeitou a sinalização e aquele sofra lesões corporais, o pedestre responderá criminalmente pelo crime de lesão culposa previsto no Código Penal. Não é aplicável o Código de Trânsito, pois este só é aplicável a quem esteja no comando de mecanismos de controle e velocidade de um automotor.

### 5.1 ESPÉCIES DE CRIMES DE TRÂNSITO

Na seção II do capítulo XIX do CTB, são tratadas as espécies de crimes de trânsito que tem como penas possíveis: a suspensão ou a proibição de obtenção da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, multa reparatória, detenção ou até mesmo reclusão que é uma penalidade inserida pela Lei nº 12.971 de 09 de maio de 2014.

Abaixo relacionamos e classificamos as características jurídicas inerentes a

cada crime de trânsito praticado na direção<sup>5</sup>, condução de veículo automotor ou em caso de envolvimento em acidentes, seja por deixar o local do delito ou alterá-lo com a finalidade de prejudicar investigação policial.

#### 5.1.1 Homicídio culposo – art. 302

- Bem jurídico tutelado: a vida;
- Tipo objetivo: é um tipo penal aberto, pois depende de valoração do juiz para saber se o agente foi negligente, imprudente, ou imperito ao cometer homicídio;
- Sujeito ativo: qualquer pessoa;
- Sujeito passivo: qualquer pessoa;
- Consumação: ocorre no momento da morte da vítima;
- Tentativa: não é admitida;
- Absorção: crimes de perigo como a embriaguez ao volante e excesso de velocidade em certos locais;
- Ação penal: pública incondicionada;

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

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

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

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

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

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

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

V - (Revogado pela Lei nº 11.705, de 2008)

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

Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (CTB, 2016, p. 83).

---

<sup>5</sup> Os artigos foram baseados na obra de GONÇALVES (2010)

### 5.1.2 Lesão culposa – art. 303

- Bem jurídico tutelado: a incolumidade física;
- Tipo objetivo: é um tipo penal aberto, pois depende de valoração do juiz no momento da fixação da pena base para saber se o agente foi negligente, imprudente, ou imperito ao cometer a lesão;
- Sujeito ativo: qualquer pessoa;
- Sujeito passivo: qualquer pessoa;
- Consumação: no momento da lesão da vítima;
- Tentativa: não é possível;
- Absorção de crimes: crimes de perigo como a embriaguez ao volante e excesso de velocidade em certos locais;
- Ação penal: pública condicionada à representação, exceto se estava embriagado ou sob efeito de substâncias psicoativas, prática de racha ou conduzia em velocidade superior a 50 km/h da permitida no local, quando passa a ser pública incondicionada;

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:  
Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.  
Parágrafo único. Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. (CTB, 2016, p. 83).

### 5.1.3 Omissão de socorro – art. 304

- Bem jurídico tutelado: a vida e/ou a saúde;
- Tipo objetivo: é crime omissivo puro com duas condutas típicas. Deixar de prestar imediato socorro e deixar de solicitar ajuda à autoridade política;
- Sujeito ativo: condutor envolvido em acidente com vítima;
- Sujeito passivo: vítima que precisa de socorro;

- Consumação: ocorre no momento da omissão;
- Tentativa: por ser omissivo próprio, não admite tentativa;
- Ação penal: pública incondicionada;

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

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

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves. (CTB, 2016, p. 84).

#### 5.1.4 Fuga do local do acidente – art. 305

- Bem jurídico tutelado: a proteção da administração da justiça;
- Tipo objetivo: é crime formal que ocorre com o afastamento do local do acidente para não ser identificado;
- Sujeito ativo – condutor do veículo os que estimulam respondem como partícipes;
- Sujeito passivo – o Estado e secundariamente a pessoa prejudicada;
- Consumação – fuga do local, independentemente de identificação posterior;
- Tentativa – possível;
- Ação penal – pública Incondicionada;

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (CTB, 2016, p. 84).

#### 5.1.5 Embriaguez ao volante – art. 306

- Bem jurídico tutelado: a segurança viária e secundariamente, o direito à vida e à saúde;

- Tipo objetivo: é crime de mera conduta, visto que é necessário apenas conduzir veículo sob efeito de álcool ou substância análoga;
- Sujeito ativo: qualquer pessoa;
- Sujeito passivo: a segurança viária, a coletividade e secundariamente a pessoa exposta;
- Consumação: no momento da condução de veículo;
- Tentativa: não é admitida;
- Absorção: crimes de perigo como a embriaguez ao volante e excesso de velocidade em certos locais;
- Ação penal: pública incondicionada;

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou;

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O CONTRAN disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (CTB, 2016, p. 84).

#### 5.1.6 Violação da suspensão ou proibição imposta – art. 307 *caput*

- Bem jurídico tutelado: a proteção da administração da justiça;
- Tipo objetivo: crime de mera conduta ao violar suspensão ou proibição de direção, independentemente de risco;
- Sujeito ativo: qualquer pessoa proibida de obter permissão ou habilitação ou com tal direito suspenso;
- Sujeito passivo: o Estado;

- Consumação: ao colocar o veículo em movimento;
- Tentativa: é inadmissível;
- Ação penal: pública incondicionada;

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição. (CTB, 2016, p. 84).

#### 5.1.7 Omissão na entrega da permissão ou habilitação – art. 307

- Bem jurídico tutelado: o prestígio e dignidade da administração pública e das decisões judiciais;
- Tipo objetivo: crime omissivo próprio de deixar de entregar o documento solicitado;
- Sujeito ativo: o condenado que intimado deixa de apresentar a carteira;
- Sujeito passivo: o Estado;
- Consumação: ocorre 48 após a intimação para entrega do documento;
- Tentativa: não é admitida;

Art. 307. *Idem*

[...]

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

#### 5.1.8 Participação em competição não autorizada – art. 308

- Bem jurídico tutelado: a segurança viária e a incolumidade pública;
- Tipo objetivo: crime formal ao participar de competição não autorizada;
- Sujeito ativo: qualquer pessoa sendo os espectadores e passageiros, partícipes;
- Sujeito passivo: a coletividade e secundariamente a pessoas exposta a



risco;

- Consumação: no início da disputa;
- Tentativa: não é admitida;
- Absorção: crimes de perigo como embriaguez ao volante e excesso de velocidade em certos locais;
- Ação penal: pública incondicionada;
- Absorção: homicídio culposo absorve este crime e só é crime se for em via pública, sem permissão autoridade, ocorrendo dano a incolumidade.

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada:

Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Se da prática do crime previsto no caput resultar lesão corporal de natureza grave, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.

§ 2º Se da prática do crime previsto no caput resultar morte, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão de 5 (cinco) a 10 (dez) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo. (CTB, 2016, p. 84).

#### 5.1.9 Direção de veículo sem permissão ou habilitação – art. 309

- Bem jurídico tutelado: o risco de dano;
- Tipo objetivo: crime de perigo por direção sem permissão ou habilitação;
- Sujeito ativo: qualquer pessoa;
- Sujeito passivo: a coletividade e secundariamente a pessoa exposta ao perigo;
- Consumação: não possuir e colocar em movimento;
- Tentativa: não é admitida;
- Absorção: ocorre quando da punição por embriaguez ao volante, competição não autorizada e excesso de velocidade em certos locais;

- Ação penal: pública incondicionada

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:  
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (CTB, 2016, p. 85).

#### 5.1.10 Entrega de veículo a pessoa não habilitada – art. 310

- Bem jurídico tutelado: a segurança viária;
- Tipo objetivo: crime formal ao permitir, confiar ou entregar a direção a pessoa não habilitada;
- Sujeito ativo: qualquer pessoa que possa permitir;
- Sujeito passivo: a coletividade;
- Consumação: ocorre no momento em que o veículo se movimenta;
- Tentativa: se o terceiro for impedido anteriormente à colocação do veículo em movimento;
- Ação penal: pública incondicionada;

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:  
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (CTB, 2016, p. 85).

#### 5.1.11 Excesso de velocidade em determinados locais – art. 311

- Bem jurídico tutelado: a segurança viária;
- Tipo objetivo: tráfego em velocidade incompatível nas proximidades de hospital, escola, concentração de pessoas, ruas estreitas, entre outros que gerem risco a segurança viária;
- Sujeito ativo: o condutor habilitado;
- Sujeito passivo: a coletividade, e secundariamente a pessoa exposta;
- Consumação: com a verificação da velocidade incompatível em um local

descrito na lei;

- Tentativa: não é possível;
- Absorção: o crime de homicídio culposo ou lesão culposa absorvem este crime;
- Ação penal: pública incondicionada;

Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (CTB, 2016, p. 85).

#### 5.1.12 Fraude no procedimento apuratório – art. 312

- Bem jurídico tutelado: a administração pública;
- Tipo objetivo: Crime formal quando houve acidente com vítima anteriormente;
- Sujeito ativo: qualquer pessoa;
- Sujeito passivo: o Estado;
- Consumação: no momento de alteração de lugar a coisa ou pessoa ainda que não logre êxito;
- Tentativa: é possível mediante flagrante delito;
- Ação penal: pública incondicionada;

Art. 312. Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere. (CTB, 2016, p. 85).

## 6 EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO

A bebida é uma droga socialmente aceita, por isso habitualmente verificamos acidentes envolvendo pessoas alcoolizadas. Para Nogueira (2009, p. 23 *apud* SZINIK, 1995, p. 185) “é um estado de perigosidade e assim deve ser encarada pelas legislações”. A ingestão de bebidas alcoólicas está enraizada em nossa cultura há muito tempo. Ainda,

Segundo alguns registros arqueológicos, os primeiros indícios do consumo de álcool pelo ser humano datam de mais de oito mil anos. No primeiro momento, as bebidas eram produzidas apenas pela fermentação e, por isso, tinham um baixo teor alcoólico. Com o desenvolvimento do processo de destilação, começam a surgir as primeiras bebidas mais fortes e mais perigosas. Com a evolução Industrial, a bebida passou a ser produzida em série, o que aumentou consideravelmente o número de consumidores e, por consequência, os problemas sociais causados pelo abuso no consumo do álcool. (NOGUEIRA, 2009, p. 18 *apud* SZINIK, 1995, p. 178).

A embriaguez, para a doutrina, pode ser dimensionada conforme o grau ou fases. Dentre as classificações destaca-se a de Mirabete (2010, p. 212) que descreve três fases da embriaguez:

Embriaguez incompleta: quando há afrouxamento dos freios normais, em que o agente tem ainda consciência, mas se torna excitado, loquaz, desinibido (fase da excitação).

Embriaguez completa: em que se desvanece qualquer censura ou freio moral, ocorrendo confusão mental e falta de coordenação motora, não tendo o agente mais consciência e vontade livres (fase de depressão).

Embriaguez comatosa: em que o sujeito cai em sono profundo (fase letárgica). (MIRABETE, 2010, p. 212).

A ingestão de bebidas alcoólicas provoca várias sensações, variando desde uma alegria intensa passando por relaxamento até um estado depressivo, conforme vai aumentando a concentração de álcool por litro de sangue do indivíduo, maiores são os efeitos colaterais como ensina o Professor Vasconcellos:

A intensidade dos efeitos varia de acordo com a quantidade de álcool ingerida e acumulada pelo organismo. Assim, a partir de uma concentração de cerca de 0,5 gramas de álcool por litro de sangue, o indivíduo começa a se sentir relaxado e tranquilo. Com concentrações entre 0,5 a 1,5 gramas por litro de sangue os reflexos e a coordenação motora diminuem, surgindo os primeiros sinais de embriaguez: o indivíduo anda sem firmeza, tem

dificuldade para falar e avaliar distâncias e menos capacidade de raciocinar e aprender.

Entre 1,5 e 2 gramas começa a chamada intoxicação alcoólica: nota-se claramente que o indivíduo está bêbado, pois tem dificuldades de permanecer em pé, apresentando descontrole de emoções e ideias incoerentes. Com 3 gramas por litro de sangue ele pode ficar inconsciente; concentrações maiores podem fazer-lo entrar em coma e morrer. (VASCONCELLOS, 1991, p. 121).

## 6.1 ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS RELACIONADAS À EMBRIAGUEZ NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR

É válida a análise de artigos relacionados a infrações e medidas administrativas, embora não seja o foco do presente estudo, porque são meios cabíveis para objetivar-se a redução dos crimes, visto que uma das práticas mais comuns em nosso cotidiano é a de embriaguez no trânsito.

A redação original do art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro, que prevê uma infração de trânsito, permitia a direção sob o efeito de álcool até a proporção de 0,6 g/l de sangue e determinava como penalidade a suspensão do direito de dirigir e cinco vezes o valor da multa por infração gravíssima que é de R\$ 191,54, resultando em uma penalidade pecuniária de R\$ 957,70:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

A medida administrativa correspondente ao art. 165 é disposta nos art. 276 e 277 do CTB que tinham como redação original:

Art. 276. A concentração de seis **decigramas de álcool por litro de sangue** comprova que o condutor se acha **impedido de dirigir** veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, **sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior**, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios

técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. [grifo nosso].

Foi somente no ano de 2006, com quase dez anos de vigência do CTB, que a redação dada pela Lei nº 11.275 do mesmo ano alterou estes dispositivos, retirando do *caput* do art. 165 a expressão “em nível superior a seis decigramas por litro de sangue”.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: **(Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006);**

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. [grifo nosso]

O art. 277 também teve a redação original alterada, visto que deixou de existir a tolerância do art. 165:

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos;

§ 2º No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no *caput* deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor.

O art. 302 que tipifica o homicídio culposo na direção de veículo automotor teve o inciso V inserido pela Lei nº 11.275/06, tornando agravante com aumento de pena de 1/3 até a metade, caso o agente estivesse sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos.

Porém, mesmo com a retirada do índice de tolerância da concentração alcoólica de seis decigramas de álcool por litro de sangue, havia dificuldade prática quanto à prova de que o condutor estivesse embriagado visto que muitas pessoas se recusavam a fazer o exame do bafômetro. Não era permitida a constatação de

embriaguez que não fosse através de métodos técnicos ou científicos em aparelhos homologados pelo CONTRAN até a publicação da Lei nº 11.705/08, a famosa “Lei Seca”, que inseriu o § 2º e o § 3º no art. 277 do CTB:

[...]

§ 2º A infração prevista no art. 165 deste código poderá ser **caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas**, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. (Redação dada pela Lei 11.705, de 2008)

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao **condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos** previstos no caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008) [grifo nosso].

Quanto à possibilidade de produção de provas, Nogueira (2009, p. 37) indica que as outras provas admitidas em direito de que trata o § 2º do artigo 277 após a alteração de 2008, poderiam ser as previstas pelo Código de Processo Penal. Além das provas já previstas pela legislação de trânsito, passaram serem aceitas as provas testemunhais do agente de trânsito, quando o condutor se opõe à submissão aos testes de alcoolemia devido à popularização do princípio *nemo tenetur se detegere*, o direito de não produzir provas contra si, o que se tornara uma maneira de “burlar” esse tipo de fiscalização.

A Lei Seca também alterou as penalidades previstas no art. 165, tornando a suspensão do direito de dirigir pelo prazo de 12 meses e editou a redação do *caput* do mesmo artigo substituindo a expressão “substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica” por “qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”, tornando mais abrangente o texto legal.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de **qualquer outra substância psicoativa que determine dependência**: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

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. [grifo nosso].

O art. 276 ficou consonante com os demais artigos citados passando a ter a seguinte redação:

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

Quando da vigência da Lei nº 11.705/2008, quem disciplinava as margens de tolerância da concentração de álcool no organismo dos condutores era o DENATRAN. Contudo, a “Nova Lei Seca” a Lei nº 12.760/2012 delegou ao CONTRAN a competência para definir as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica o que efetivamente trouxe a ideia pública de “tolerância zero” para o consumo de álcool, visto que a redação do art. 276 passou a ser a seguinte:

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.

Acerca da mais recente alteração do *caput* do art. 276, Santolini (2013, p. 7) escreve que “Este ar alveolar diz respeito ao ar ambiente de onde o condutor [...] com indícios de que o mesmo tenha ingerido bebida alcoólica, [...] responderá pelas sanções previstas no artigo 165 [...]”. Este último que também foi editado e agora prevê como penalidade dez vezes o valor da multa gravíssima, passando a ser de R\$ 1.915,40 a pena de multa para o condutor que dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

A “Nova Lei Seca”, além de revogar o § 1º do art. 277, atualizou o § 2º permitindo, além das provas tradicionais a caracterização dos sinais de embriaguez, mediante imagens e vídeos.

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 1º (Revogado)

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma



disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Depois de superadas as principais alterações nos dispositivos legais relativos a infrações e medidas administrativas, a análise do artigo que tipifica o crime de embriaguez ao volante é necessária. O artigo 306 do Código de Trânsito brasileiro teve sua redação original até 2008, ano em que foi promulgada a Lei nº 11.705/08 que alterou o entendimento relativo à concentração de álcool no sangue. Até a primeira alteração desse artigo, qualquer concentração de álcool no sangue era crime, mas a edição do *caput* do art. 306 tipificou que o agente que conduzisse veículo em via pública, com uma concentração de álcool maior que seis decigramas por litro de sangue ou sob a influência de qualquer substância psicoativa cometeria o crime sujeito à 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.

A Lei nº 12760/12 atualizou novamente o art. 306, retirando o termo “via pública” do *caput*, ampliando sua abrangência para coibir a direção sob efeito de álcool ou qualquer outra substância que provoque dependência. Manteve a tolerância em g/l e incluiu o limite da medida utilizada no etilômetro, de 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar.

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012);

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a **0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar**; ou (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012);

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

§ 2º 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.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

A penúltima alteração do art. 306 do CTB ocorreu com a promulgação da Lei nº 12.971/14, que incluiu nos § 2º e 3º a expressão “ou toxicológico” para que seja

possível o enquadramento da conduta no tipo, mediante testes, aqueles que dirigirem sob efeito de outra substância psicoativa que determine dependência.

[...]

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia **ou toxicológico**, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014)

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia **ou toxicológicos** para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014)

Ao longo de quase vinte anos de vigência, o CTB passou por mudanças significativas. No tocante aos crimes de trânsito, especialmente quanto à embriaguez ao volante, foram publicadas quatro leis num período de dez anos objetivando a repressão do hábito de dirigir embriagado ou sob influência de substâncias que prejudiquem a percepção do ambiente ao redor.

Tantas alterações nos artigos 165, 276, 277, 302 e 306, como exposto, sugerem a adaptação da lei às condutas e não o contrário, o cidadão ao respeitar as leis dispensaria tantas reedições. É notável que a fiscalização tenha aumentado, como é divulgado nas mídias, mas ainda está muito aquém do necessário. É percebida como baixa a probabilidade de penalização do condutor que bebe e dirige, como demonstra a reportagem da Globo (2016) abaixo, publicada no dia 02 de agosto, a pedido da concessionária de rodovias Arteris na qual 26% dos motoristas entrevistados admitem dirigir após o consumo de bebidas alcoólicas, ou seja, mais de um em cada quatro habilitados no Brasil.

O levantamento feito pela Limite Consultoria e Pesquisas ouviu 1.030 pessoas entre 15 e 26 de agosto.

A maior incidência de motoristas que bebem e dirigem é entre homens, com 30,7%, contra 18,3% de mulheres. A principal faixa etária de quem comete a infração é de até 45 anos, com 28,5%.

Esta falta de fiscalização também é reforçada pela continuidade da reportagem que aborda outros tipos de infração e crimes de trânsito como o abuso de velocidade e utilização de celular.

A pesquisa também questionou os motoristas se eles sempre respeitam os

limites de velocidade. Neste caso, 48,7% dos entrevistados afirmaram que dirigem acima da velocidade permitida.

Os entrevistados também foram questionados sobre o uso de celular no trânsito, e mais da metade, 51,8%, afirmou usar o aparelho enquanto conduz o veículo, ainda que raramente.

[...]

No dia 4 de maio de 2016 foi editada a última e mais recente uma Lei, a de nº 13.281, alterando as penas do Código de Trânsito Brasileiro, aumentando o valor base das multas que passarão a ser definidas em reais e não mais em UFIR – Unidade Fiscal de Referência. Os valores poderão chegar a R\$ 5.869,40 nos casos em que o condutor for reincidente na direção de veículo sob influência de álcool ou outra substância. A reportagem da Globo também comenta estas alterações do CTB:

[...]

Em maio, a ex-presidente Dilma Rousseff sancionou medidas que endurecem as punições previstas no Código Brasileiro de Trânsito (CTB), principalmente com aumento no valor das multas, que começa a valer em novembro deste ano. A punição para o motorista que for flagrado falando ou "manuseando" o telefone passará de média para gravíssima; Ou seja, a multa que era de R\$ 85,13 (média antiga) passará para R\$ 293,47 (gravíssima nova).

A redação do código de trânsito incluiu a palavra "manuseando" para punir também quem manda mensagens de texto ou fica olhando as redes sociais ao volante.

Quando a mudança entrar em vigor, as multas mais pesadas, dadas a infrações gravíssimas com multiplicador de 10 vezes, passam a ser de R\$ 2.934,70. Este é o valor previsto para quem é pego disputando racha ou forçando a ultrapassagem em estradas, por exemplo.

Também poderá pagar o valor máximo quem se recusar a fazer teste de bafômetro, exame clínico ou perícia para verificar presença de álcool ou drogas no corpo. Neste caso, se ele for reincidente em menos de 12 meses, a multa será dobrada, chegando a R\$ 5.869,40.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Demonstrado um retrato histórico da legislação de trânsito que tem quase 115 anos de existência no Brasil, percebe-se que inúmeras normas foram elaboradas e editadas com a finalidade de organizar a circulação de pessoas e veículos, principalmente nos grandes centros urbanos, onde a desordem aumenta os riscos de acidentes e conseqüentemente as vítimas do trânsito. Foi em 22 de janeiro de 1998 que entrou em vigor a Lei nº 9.503/97 a qual instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, o maior conjunto de regras acerca deste tema até hoje.

O estudo da teoria do crime, das condutas típicas, antijurídicas e culpáveis e das penas decorrentes do descumprimento desses tipos bem como as suas características oportunizaram a ampliação do conhecimento.

Outro objetivo foi alcançado ao perceber que no trânsito existem crimes formais, materiais e de mera conduta. Todos os crimes de trânsito foram analisados notando que os onze tipos descritos na Lei, abrangem, doze crimes que preveem as mais diversas penalidades cabíveis, desde multa até reclusão, passando por punições administrativas e detenção.

A constatação comportamental realizada pelo agente fiscalizador, atualmente admitida por qualquer meio de prova, inclusive imagens e vídeos, foi uma medida inteligente que aliou a tecnologia existente com o fato de os condutores se oporem à realização de testes de alcoolemia, pelo princípio que se tornou popular *nemo tenetur se detegere* ou ninguém é obrigado a produzir provas contra si.

Houve dificuldade na localização de livros acerca do tema proposto, até mesmo na Biblioteca Pública do Paraná. As poucas obras disponíveis estão desatualizadas em virtude das recentes alterações legais.

Diante da sensação geral de impunidade e demonstrando a insuficiência da efetividade das punições, neste ano foi publicada outra Lei, a de nº 13.281/16, alterando o valor das multas do Código de Trânsito Brasileiro. Foi a quinta alteração de artigos relacionados a crimes de trânsito em 10 anos a qual adiantou-se à uma das propostas iniciais dos questionamentos para verificar se aumentar a pena e conseqüentemente o seu caráter preventivo, poderia contribuir para uma melhoria na circulação da população, bem como diminuir a incidência de acidentes.

Precisaremos aguardar para concluir se esta alteração terá mais efetividade que as anteriores e reduzirá os índices de criminalidade no trânsito. Sugere-se como objeto de estudo futuro, a finalidade das alterações na Lei 9.503/97. Seria uma maneira transversa de punição, que por ser maior é mais percebida pela população, numa tentativa de compensar fiscalização existente, ou as somente penalidades mais severas coibirão a prática destas condutas?

## REFERÊNCIAS

ALVES, Vilson Rodrigues. *Acidentes de Trânsito e Responsabilidade Civil*. Tomo I. 1. ed., Campinas: Bookseller, 2002.

BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. 1. ed., Brasília: DENATRAN, 2016.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm)>. Acesso em: 02 ago. 2016.

BRASIL. Código Penal: Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm)>. Acesso em: 01 ago.2016.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 247.263, da 5ª Turma. Relator Ministro Felix Fischer. Brasília, STJ. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num\\_registro=200000099147](https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num_registro=200000099147)>. Acesso em: 04 out. 2016.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Agravo Regimental de Habeas-Corpus nº 127.108, da 1ª Turma Relatora Ministra Rosa Weber. Brasília, STF. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?numero=127108&classe=HC-AgR&codigoClasse=0&origem=JUR&recurso=0&tipoJulgamento=M>>. Acesso em: 04 out. 2016.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Habeas-Corpus nº 115.352, da 2ª Turma Relator Ministro Ricardo Lewandowski. Brasília, STF. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=3707012>>. Acesso em: 04 out. 2016.

CURITIBA. SETRAN. *Escola Pública de Trânsito*. Disponível em: <<http://www.setran.curitiba.pr.gov.br/utilidades/servico/56>>. Acesso em: 03 set. 2016

DAHLBERG, Ingetraut. *Teoria do conceito*. Ciência da informação, v. 7, n. 2, 1978. Disponível em: <<http://revista.ibict.br/index.php/ciinf/article/viewArticle/115>>. Acesso em: 03 ago. 2016.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo dicionário da língua portuguesa*. 1. ed., Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975.

FRANZ, Cristiane Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. *A história do Trânsito e sua evolução*. 24 p. Monografia (Pós Graduação em Gestão, Educação e Direito de Trânsito) – Joinville, 2012. Disponível em: <[http://www.transitobr.com.br/downloads/a\\_historia\\_do\\_transito\\_e\\_sua\\_evolucao.pdf](http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf)>. Acesso em: 26 jul. 2016.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. *Legislação penal especial*. Coleção sinopses jurídicas; v. 24. 7. ed., São Paulo: Saraiva, 2010.

HONORATO, Cássio de Mattos. *Crimes de trânsito: análise crítica da doutrina e da jurisprudência*. Disponível em: <[http://www.ceaf.mppr.mp.br/arquivos/File/Ingresso\\_e\\_Vitalciamento/Texto2\\_DrCassio2.pdf](http://www.ceaf.mppr.mp.br/arquivos/File/Ingresso_e_Vitalciamento/Texto2_DrCassio2.pdf)>. Acesso em: 22 ago. 2016.

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

LOCOSELLI, André Machado. *Responsabilidade penal, dolo eventual ou culpa consciente, dos praticantes de racha*. 37 p. Monografia (Graduação em Direito) – Universidade Veiga de Almeida, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<https://uva.br/sites/all/themes/uva/files/pdf/responsabilidade-penal-dolo-eventual-ou-culpa-consciente-dos-praticantes-de-racha.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2016.

MICHAELIS: *Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa*. São Paulo: Melhoramentos, 2016. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/>>. Acesso em: 15 set. 2016.

MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. *Manual de direito penal: parte geral: arts. 1. a 120 do CP*. 26. ed., São Paulo: Atlas, 2010.

MORAIS, Elias (Orientador). *Acidentes de trânsito por embriaguez: dolo ou culpa do condutor*. 62 p. Monografia (Graduação em Direito) – Escola de Ciências Jurídicas, Centro Universitário da Cidade, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/premio/XII%20premio/arquivos/vencedores/obra%20tecnica/03%20Obra%20Tecnica-201210001958.pdf>>. Acesso em: 27 ago. 2016.

NOGUEIRA, Diego de Oliveira. *Embriaguez versus Direção*. 1. ed., Curitiba: Artes e Textos, 2009.

NUCCI, Guilherme de Souza. *Manual de direito penal. Parte Geral–Parte Especial*. 7. ed., São Paulo: RT, 2011. Disponível em: <[http://www.fkb.br/biblioteca/Arquivos/Direito/Manual%20de%20Direito%20Penal%20-%20Parte%20Geral%20e%20Especial%20-%20Guilherme%20de%20Souza%20Nucci%20\(2\).pdf](http://www.fkb.br/biblioteca/Arquivos/Direito/Manual%20de%20Direito%20Penal%20-%20Parte%20Geral%20e%20Especial%20-%20Guilherme%20de%20Souza%20Nucci%20(2).pdf)>. Acesso em: 17 ago. 2016.

O TRÂNSITO brasileiro. Trânsitobr, Florianópolis, (201-?). Disponível em: <[http://www.transitobr.com.br/index2.php?id\\_conteudo=118](http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=118)>. Acesso em: 07 set. 2016.

OLIVEIRA, Cristiano Aparecido de. *Embriaguez no trânsito: efeitos jurídicos*. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 17, n. 3242, 17 mai. 2012. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/21797>>. Acesso em: 27 ago. 2016.

PARANÁ. DER. *Histórico – Escola Curitiba*. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=230>>. Acesso em: 03 set. 2016.

PESQUISA mostra que 1 em cada 4 motoristas admite dirigir após beber. *g1.com.br*, São Paulo, 02 set. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2016/09/pesquisa-mostra-que-1-em-cada-4-motoristas-dirige-depois-de-beber.html>>. Acesso em 02 set. 2016.

SANTOLINI, Ricardo Benevenuti. *Comentários a lei 12760/12 e suas alterações no Código de Trânsito Brasileiro*. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/pdf/cj041821.pdf>>. Acesso em: 07 out. 2016.

SARRAF, Omar Heni. *Infrações e penalidades; suas causas e efeitos no contexto da legislação de trânsito*. Edição 752, Boletim Jurídico, 19 dez. 2010. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/m/texto.asp?id=2132>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. *Manual de Direito Penal Brasileiro*. Parte Geral; v. 1. 8. ed., São Paulo: RT, 2009.