

PAULO RICARDO DE SOUZA MOREIRA

EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO: dolo eventual ou culpa consciente e a eficácia da norma penal e seu reflexo no ordenamento jurídico

PAULO RICARDO DE SOUZA MOREIRA

EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO: dolo eventual ou culpa consciente e a eficácia da norma penal e seu reflexo no ordenamento jurídico

Pesquisa apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEVANGÉLICA, como exigência parcial para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação da professora M.e Karla de Souza Oliveira.

ANÁPOLIS – GOIÁS
2020

PAULO RICARDO DE SOUZA MOREIRA

EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO: dolo eventual ou culpa consciente e a eficácia da norma penal e seu reflexo no ordenamento jurídico

Anápolis____ de _____ de 2020.

Banca Examinadora

AGRADECIMENTOS

À Deus.

RESUMO

O presente trabalho busca analisar de forma aprofundada os crimes de embriaguez no trânsito, a aplicação do dolo eventual e da culpa consciente e se a norma penal é realmente eficaz na aplicação da pena e na prevenção dos crimes. Por meio desta análise, busca compreender os crimes de embriaguez no trânsito, distinguir dolo eventual de culpa consciente, quando cada um deverá ser aplicado e entender por que os números de acidentes provocados por motoristas embriagados pouco se reduzem, mesmo as penas se tornando mais rígidas. E desta forma, apresentar uma solução capaz de reduzir os números de acidentes envolvendo álcool e direção. A presente pesquisa defende normas mais rígidas, mas demonstra que elas sem aplicabilidade resultam em uma norma ineficaz ao combate do crime. Os pontos elencados serão analisados por meio de pesquisas do maior número possível de obras publicadas sobre o assunto com o fim de organizar as várias opiniões antepondo-as logicamente quando se apresentarem antagônicas, com vistas a harmonizar os pontos de vista exigentes na mesma direção, para assim, apresentar de maneira clara e didática um panorama das várias posições existentes adotadas pelas doutrinas, jurisprudências dos tribunais pátrios, assim como em artigos publicados na *internet*. Ao fim a presente pesquisa buscou evidenciar todos os problemas enfrentados em relação aos crimes de embriaguez no trânsito, pelo ordenamento jurídico.

Palavras-chave: Embriaguez. Trânsito. Dolo Eventual. Culpa Consciente. Ineficácia.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I - CRIMES DE EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO	3
1.1 Histórico e significativas alterações legislativas	3
1.2 Perigo abstrato e perigo concreto.....	7
1.3 Meios de prova de materialidade dos crimes de embriaguez no trânsito.	10
CAPÍTULO II - DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE	13
2.1 Diferença entre dolo eventual e culpa consciente	13
2.2 Teoria do dolo.....	15
2.3 Homicídio culposo	16
2.4 Homicídio doloso	19
CAPÍTULO III - EFICÁCIA DA NORMA PENAL E OS REFLEXOS NO ORDENAMENTO JURIDICO	23
3.1- Função retributiva e preventiva da pena	23
4.2 Banalização no dolo eventual.....	26
4.3 Eficácia da norma penal	28
CONCLUSÃO	31
REFERÊNCIAS.....	33

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa destaca duas práticas comuns na sociedade: o consumo de bebida alcoólica e a direção de veículos, que, quando associadas, geram perigo a incolumidade pública. No Brasil, a embriaguez no volante é a segunda maior causa de mortes no trânsito, segundo o Ministério da Saúde. Como resultado, os números de acidentes de trânsito, como também os de vítimas são alarmantes.

Buscou-se evidenciar a ineficácia da punição e a falta de medidas preventivas, que levam os infratores a cometer o crime e reincidir no mesmo. Para tanto se faz necessário analisar os crimes de embriaguez no trânsito e seu histórico e mudanças sofridas objetivando uma norma penal mais rígida. Assim como compreender o perigo concreto e o abstrato e sua aplicabilidade nos crimes de embriaguez no trânsito e reconhecer os meios de provas admitidos pela lei.

Além disso, importante distinguir dolo eventual de culpa consciente determinando como devem ser aplicados em cada caso concreto. Também demonstrará o porquê de os números de acidentes provocados por motoristas embriagados continuam frequentes, além de analisar se as penas aplicadas para os crimes de embriaguez no trânsito são realmente eficazes no combate e na prevenção deles.

Para o resultado da presente pesquisa, buscou-se analisar o maior número possível de obras sobre crimes de embriaguez no trânsito, em especial obras de Rogério Greco, Cezar Roberto Bitencourt, Damásio de Jesus e Fernando Capez. Para que de maneira clara e didática apresente um panorama das várias ideias e posicionamentos existentes adotadas pelas doutrinas, jurisprudências dos tribunais

pátrios, assim como em artigos publicados na *internet*. Todos os procedimentos utilizados serão caracterizados pela precisão de ideias, clareza e concisão dos argumentos.

Primeiramente, o presente trabalho apresentará, de forma breve, todos os crimes relacionados a embriaguez no trânsito na atual legislação, para que desta forma, por meio de uma análise histórica, demonstre todas as mudanças sofridas pela lei. Defende-se aqui a busca pela rigidez da pena, penas que anteriormente eram brandas com os infratores e tornaram-se gradativamente mais rígidas. Será exposto também as definições de perigo concreto e perigo abstrato e sua relação com os crimes de embriaguez no trânsito, devido às mudanças da legislação.

Outro ponto que será levantado logo no início, são os meios de provas admitidos por lei e os problemas enfrentados por ela para aferir o crime, assim como as modificações trazidas pela Lei nº 12.760/2012 e pela resolução nº 432 do CONTRAN de 2013, com o fim de solucionar tais problemas.

Relevante a análise minuciosa do dolo eventual, da culpa consciente, suas teorias e vertentes. Ambos institutos pertencem ao direito penal e, por serem muito parecidos e de difícil distinção, podem causar dúvidas em suas aplicações ao caso concreto. Justamente em razão da confusão é que se faz imperioso distingui-los, especialmente em razão de seus efeitos jurídicos distintos. Assim, a aplicação equivocada de um ao invés do outro, pode acarretar uma pena injusta ao condenado.

Do mais, interessante compreender os problemas na aplicação da norma penal, o que evidencia, muitas vezes, sua ineficácia, contribuindo para a ideia de impunidade. Nesse mesmo sentido, a própria pena também apresenta problemas de aplicação, mostrando-se ineficaz em cumprir sua função preventiva, tampouco a função retributiva.

CAPÍTULO I - CRIMES DE EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO

O presente capítulo busca analisar, especificamente, os crimes de embriaguez no trânsito, o histórico e todas as modificações sofridas pela lei, desde sua criação, até o presente momento, bem como discutir se os crimes de embriaguez no trânsito são de perigo concreto ou abstrato além de abordar os meios de prova da infração permitidos por lei.

1.1 Histórico e significativas alterações legislativas

O primeiro veículo automotor chegou ao Brasil, importado da França, no ano de 1937 e pertencia a José Patrocínio, até o referido ano, ainda não havia legislação de trânsito no Brasil. Conta-se que José Patrocínio emprestou seu veículo para seu amigo Olavo Bilac que, sem possuir habilidade para conduzir tal veículo, acabou perdendo o controle do mesmo e colidindo em uma árvore, provocando o primeiro acidente de trânsito do país. Diante de tal acontecimento, com o intuito de disciplinar o trânsito, autoridades de São Paulo e Rio de Janeiro, criaram em 1903 as primeiras permissões para dirigir, tornando-se obrigatórias no país em 1906 (FRANS; SEBERINO, 2012).

Após a morte de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek assume o poder e instaura a criação automobilística nacional. Com isso, o automóvel, antes reduzido a elite, passa a ser acessível a classe média. Aumentaram-se os números de veículos, estradas, avenidas e estacionamentos, indubitavelmente o trânsito se tornava cada vez mais perigoso, desta forma, houve a necessidade de introduzir regras na sociedade para organizar este fluxo (FRANS; SEBERINO, 2012).

À medida que o número de veículos nas ruas aumentava, o número de acidentes também crescia. Conforme Greco (2011), devido ao grande número de infrações de trânsito e em respeito ao princípio da legalidade, em 23 de setembro de 1997, houve a necessidade da criação de um tipo penal especial, a Lei nº 9.503/1997.

O descumprimento das normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro, principalmente as relacionadas a crimes em espécie, geram questões jurídicas que causam desconforto a população. O clamor social, associado à atual apelação midiática, acaba tornando a aplicação do direito penal relacionado ao trânsito cada vez mais complexa (MOLETA, 2015).

É incontestável o aumento da criminalidade no trânsito. E a finalidade das sanções expostas no CTB é afastar do trânsito os infratores de crimes culposos. Devido ao aumento significativo da criminalidade no trânsito, principalmente nos crimes relacionados à embriaguez, a Lei nº 9.503/1997 estava ultrapassada, assim necessitava de mudanças na redação de seus artigos (BITTENCOURT, 2014).

A primeira mudança significativa foi com a Lei nº 11.705/2008, a chamada lei seca que trouxe mudanças não somente no âmbito penal, mas também no administrativo. O artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro, em sua redação original, determinava: “Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer outra substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica” (BRASIL, 1997).

O percentual de seis decigramas por litro de sangue estabelecido para constatação da infração no artigo 165 do CTB foi excluído pela Lei nº 11.705/2008. Tal exclusão possuía a finalidade de punir o infrator com a pena prevista no artigo 165 do CTB, ou seja, suspensão do direito de dirigir por 12 meses, mais multa, se constatada qualquer quantidade de álcool ingerida pelo infrator, isso fez com que a Lei nº 11.705/2008 ficasse conhecida como Lei Seca (GRECO, 2011).

É clara a preocupação do legislador na diferenciação entre crime e infração de embriaguez ao volante. Na infração de embriaguez no trânsito, exposta no artigo 165 do CTB, o agente deve estar, apenas, sob a influência do álcool ou outra

substância, de forma que o nível do risco não seja considerado alto, pois o sujeito ainda possui o controle do veículo (GOMES, 2013).

O artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, o chamado crime de embriaguez ao volante, também sofreu alterações em seu texto original. A antiga redação do artigo 306 do CTB 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” (BRASIL, 1997).

A Lei nº 11.705/2008 retirou da redação original do artigo 306 do CTB a expressão dano potencial e acrescentou “concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas”, exigindo assim, o que caracterizava a infração do artigo 165, para ser crime de embriaguez ao volante. Ao retirar o “dano potencial” e acrescentar a quantidade de álcool por litro de sangue ao cerne penal, fez com que o crime de embriaguez no trânsito, que antes era de perigo concreto, passasse a ser de perigo abstrato (OLIVEIRA, 2008).

Ao acrescentar a quantidade de álcool por litro de sangue para a qualificação do crime previsto no artigo 306 do CTB, a Lei esbarrou em um obstáculo. Visto que para comprovação do crime o infrator deveria ser submetido a prova pericial para aferir o nível de álcool por litro de sangue dele, e devido ao princípio da não autoincriminação, muitos condutores se recusavam a produzir provas contra si (RIOS, 2014).

Com a Lei n. 12.760/2012, chamada Nova Lei Seca, houve a inclusão de outras formas de comprovação da embriaguez, além da pericial, para sanar o problema mencionado, com a necessidade de tutela do bem jurídico da segurança viária. Assim, além do etilômetro (bafômetro) e do exame de sangue, constituem também meios de prova da embriaguez o exame clínico, a perícia, o vídeo, a prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos (CAPEZ, 2014).

Também houve alterações nas multas para quem for flagrado conduzindo sob efeito de álcool ou substâncias psicoativas. O valor que antes era de R\$ 957,70

passou para R\$ 1.915,40 e caso haja reincidência em menos de um ano, a cobrança passa para R\$ 3.830,80. Além da multa, o condutor fica proibido de dirigir pelo período de 12 meses. Contudo, a mais importante alteração da Nova Lei Seca foi a redação do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, retirando a taxa de concentração etílica e adicionando a expressão “capacidade psicomotora” (SOUZA, 2015).

Desta forma, com a Lei nº 12.760/2012, a nova e atual redação do artigo 306 expõe:

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 (BRASIL, 2012).

Então, para caracterização do delito de embriaguez ao volante, basta que a capacidade psicomotora do infrator esteja alterada, ou seja, fora da normalidade, em razão do consumo de bebida alcoólica ou outra substância que cause dependência física ou psíquica (MARCÃO, 2013).

Sob um enfoque etimológico e literal, o termo “psicomotora” deriva da junção da palavra “psico”, associado à ideia de atividade mental, com a palavra “motora” que, representa a noção de movimento, traduzindo a expressão “capacidade psicomotora” como a habilidade afeta às funções motoras e psíquicas, aos movimentos corporais governados pela mente (HOUAISS, 2001).

A Lei 12.760/2012 incluiu 3 parágrafos ao artigo 306 que regulam os meios para aferir a materialidade da infração. A inclusão dos referidos parágrafos atribuiu ao sistema uma liberdade na apreciação das provas. Assim, a Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013, editada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), foi publicada com o objetivo de regularizar a atuação dos agentes fiscalizadores (SOUZA, 2015).

Verifica-se existência de algum dos elementos caracterizadores da ingestão de bebida alcoólica: sonolência; olhos vermelhos; soluços; desordem nas

vestes; odor de álcool no hálito; agressividade; arrogância; exaltação; ironia; dispersão; dificuldade no equilíbrio; fala alterada; entre outros. Verificados alguns destes sintomas automaticamente serão impostas ao infrator, as sanções previstas na lei (SOUZA, 2015).

Outra importante modificação no artigo 306, imposta pela Lei nº 12.760/2012, foi a retirada da expressão “via pública” do referido artigo. Assim o crime de embriaguez ao volante pode ser qualificado independentemente da via em que foi praticado. Vale ressaltar, que o delito de embriaguez ao volante continua a ser de ação penal pública incondicionada, visto que o bem atingido, que é a segurança viária, é público e indisponível, bem como se admitirá somente a suspensão condicional do processo e o procedimento sumaríssimo (CAPEZ, 2014).

Deste modo, qualificar o crime de embriaguez no trânsito exige maior cuidado. Pois é preciso que o condutor esteja com a capacidade psicomotora alterada, ou seja, embriagado. E para que o motorista seja classificado como embriagado, é necessário que durante a condução de um veículo automotor, ele esteja com uma concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, conforme dispõe a atual redação do artigo 306 do CTB (GOMES, 2013).

Em suma, devido ao aumento na quantidade de veículos automotores nas ruas e avenidas brasileiras, elevou-se exponencialmente, o número de acidentes de trânsito. Desta forma, com o objetivo de proteger a coletividade, houve a necessidade de criar uma legislação para regulamentar o trânsito brasileiro, e com o objetivo de punir os infratores, foi incluído um tipo penal dentro desta legislação. Houve a necessidade de diversas mudanças nesta legislação, visando mantê-la atualizada no cenário do trânsito atual e com o objetivo de punir de forma mais rígida o infrator.

1.2 Perigo abstrato e perigo concreto

Os crimes de perigo são aqueles em que a elementar do tipo cuida da possibilidade de um dano, de uma possível ameaça à segurança de bens e interesses jurídicos (CORREA, 2012). Na mesma linha de raciocínio, Rogerio Greco (2011) diz que, nos crimes de perigo não exigem a produção efetiva de dano, mas sim, a prática

de um comportamento típico que produza um perigo de lesão ao bem juridicamente protegido, vale dizer, uma probabilidade de dano. O perigo seria, assim, entendido como probabilidade de lesão a um bem jurídico-penal.

Os crimes de perigo abstrato são aqueles nos quais não há qualquer necessidade de comprovação da existência do perigo, pois o perigo seria inerente à conduta do agente. Visto que a simples prática de seu comportamento, comissivo ou omissivo, previsto no tipo penal será considerado como de perigo abstrato antes mesmo de se caracterizar a real probabilidade de dano ao bem jurídico penal (LACERDA, 2017).

Nos crimes de perigo concreto, o perigo integra o tipo como elemento normativo, de modo que o delito só se consuma com a sua real ocorrência para o bem jurídico, isto é, o perigo deve ser efetivamente comprovado (PRADO, 1997, p210).

Ignácio (1998, apud GRECO, 2011) distingue perigo abstrato de perigo concreto da seguinte forma:

É importante distinguir os delitos de perigo concreto dos de perigo abstrato [...]. A consumação de um delito de perigo concreto requer a comprovação, por parte do juiz, da proximidade do perigo ao bem jurídico e da capacidade lesiva do risco. Por esta razão, estes delitos são sempre de resultado. Os delitos de perigo abstrato são, ao contrário, delitos de mera atividade; se consumam com a realização da conduta supostamente perigosa, por isso, o juiz não tem que valorar se o estado de embriaguez do condutor trouxe ou não concreto perigo à vida de tal ou qual transeunte para entender consumado o tipo (IGNÁCIO, 1998, p. 156 apud GRECO, 2011, p. 288).

Deste modo, o crime de embriaguez no trânsito, previsto no artigo 306 do CTB, já foi um crime de perigo concreto, quando na redação do referido artigo continha a expressão “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”, então para que o infrator fosse punido, seria necessário que este criasse uma situação de perigo efetivo. A Lei nº 11.705/2008 retirou a referida expressão do cerne penal, e ao fazer isso transformou um delito de perigo concreto em um de perigo abstrato (OLIVEIRA, 2008).

Após a Lei nº 11.705/2008, e com a atual redação da Lei nº 12.760/2012, o STJ firmou a orientação de que o crime exposto no artigo 306 do CTB trata-se de crime de perigo abstrato, bastando que se demonstre a alteração da capacidade psicomotora em virtude da ingestão de álcool ou de substância psicoativa de efeitos semelhantes (CUNHA, 2019).

Entretanto, Damásio Evangelista de Jesus (2008) discorda da mudança pela Lei nº 11.705/2008, dizendo que:

Dirigir veículo automotor, em via pública, sob a influência de álcool ou substância similar significa, sofrendo seus efeitos, conduzi-lo de forma anormal, fazendo ziguezagues, costurando o trânsito, realizando ultrapassagem proibida, colado ao veículo da frente, passando com o sinal vermelho, na contramão, com excesso de velocidade etc. De modo que, surpreendido o motorista dirigindo veículo, após ingerir bebida alcoólica, de forma normal, independentemente do teor inebriante, não há infração administrativa, não se podendo falar em multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir. Exige-se nexos de causalidade entre a condução anormal e a ingestão de álcool (2008, *online*).

Deste modo, para Damásio, o crime de embriaguez no trânsito não pode ser de perigo abstrato, na medida que, necessita de nexos de causalidade entre a condução anormal e o consumo de bebida alcoólica, ou seja, exige-se uma situação de perigo efetivo. Desta forma o crime de embriaguez no trânsito trata-se de um crime de perigo concreto.

Na mesma linha de raciocínio, Fabrício da Mata Corrêa (2012), cita o exemplo de um motorista que ingere bebida alcoólica e preenche a tipicidade formal do artigo 306 do CTB, mas justamente por ter bebido, redobra sua atenção e o cuidado, como resultado não causa nenhum acidente. Em contrapartida, um motorista que faz uso da mesma substância, contudo sem preencher a tipicidade formal, mas ao dirigir realiza manobras e expõe o bem jurídico a perigo concreto. Desta forma é impossível não dizer que tal situação é no mínimo desproporcional. Basta analisar as duas condutas e considerar quais delas realmente expõem o bem jurídico a perigo.

Há uma grande discussão acerca da constitucionalidade dos crimes de perigo abstrato. Isso porque, ao se falar nesses crimes traz à tona o princípio

constitucional da lesividade, ou ofensividade, dizendo que uma conduta só poderá ser considerada criminosa quando de fato ultrapassar a pessoa do agente, efetivamente atingindo injustamente direito de terceiro, (*nullum crimen sine iniuria*), afastando por completo a existência dos crimes de perigo abstrato (CORRÊA, 2012).

Segundo Luiz Flavio Gomes (1994), não apenas o princípio da lesividade é desrespeitado, mas também o princípio da legalidade. A definição de crime deve ser dada pela lei. E nossa lei estabeleceu, no artigo 13 do Código Penal que, não há crime sem resultado, que é lesão ou perigo de lesão ao bem jurídico. Entendido esse resultado em sentido material, é sempre necessária a lesão ou potencialidade lesiva ao bem jurídico. A presunção legal dessa lesão ou do perigo de lesão, nesse diapasão, viola o princípio da legalidade, e, em consequência, a Constituição, que elevou tal princípio à categoria de norma constitucional.

Logo, apesar de divergências doutrinárias sobre a constitucionalidade e aplicação dos crimes abstratos, o entendimento do STF é de que o crime de embriaguez no trânsito, previsto no artigo 306 do CTB, é de perigo abstrato, ou seja, se consuma pela mera realização da conduta supostamente perigosa.

1.3 Meios de prova de materialidade dos crimes de embriaguez no trânsito.

No Brasil adotou-se o sistema do livre convencimento motivado para a apreciação das provas. Por meio dele, o órgão julgador é livre para valorar as provas, contudo, deverá explicitar os motivos que o levaram a adotar aquelas provas. Isto devido ao artigo 93, IX da Constituição Federal que dispõe que todas as decisões do Poder Judiciário deverão ser motivadas (SOUZA, 2012).

Porém, com a redação dada pela Lei nº 11.705/2008 ao artigo 306, o crime se consumava se o infrator estivesse com uma concentração de álcool por litro de sangue, igual ou superior a 6 (seis) decigramas. Esta concentração deveria ser provada pelo teste de alcoolemia (exame de sangue), não se admitindo outro tipo de prova, sendo esta uma clara adoção do sistema de prova tarifada (SOUZA, 2012).

A aplicação do artigo 306, alterado pela Lei 11.705/2008, esbarrou em um obstáculo: o princípio da não autoincriminação (*nemo tenetur se detegere*) (RIOS,

2014). Deste modo, o julgador ficava de mãos atadas, pois não poderia compelir o infrator a fornecer uma amostra de seu sangue. “Não havendo provas do patamar mínimo para configurar o tipo penal, o juiz ficava vinculado apenas aqueles que aferissem a sobredita concentração” (SOUZA, 2012, *online*).

Em 2012 a Lei nº 12.760, além de alterar a redação do artigo 306, acrescentou o parágrafo 1º e 2º. No 1º parágrafo do art. 306 do CTB, manteve a concentração de 6 decigramas por litro de sangue para a configuração do crime, e acrescentou, como meio de fiscalização os sinais de alteração da capacidade psicomotora. Tornando possível constatar a embriaguez pelo ar alveolar, assim, acabou regulamentando o uso do aparelho para a realização do teste do etilômetro como meio de verificação do nível de embriaguez do condutor do veículo (MIOZZO, 2018).

No parágrafo 2º do artigo 306, acrescentado pela Lei nº 12.760/2012, abre-se a possibilidade de que a prova poderá ser produzida através de testes de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observando o direito à contraprova (SOUZA, 2012).

Pouco após as modificações já mencionadas da Lei nº 12.760/2012, entrou em vigor no dia 23 de janeiro de 2013 a resolução nº 432 do CONTRAN. Esta norma veio com a missão de padronizar os meios e procedimentos para a constatação de autoria e materialidade do crime de embriaguez ao volante e trouxe melhor aplicabilidade ao CTB, em seus artigos 165, 165-A, no que tange a sanção administrativa, e artigo 306, que trata do crime de embriaguez ao volante. (MIOZZO, 2018).

O anexo II da resolução nº 432 do CONTRAN, traz procedimentos e requisitos que identifica os sinais de alteração da capacidade psicomotora dos condutores de veículos, podendo ser constatada por exame clínico, por médico perito ou pelo agente ou autoridade de trânsito. O condutor que apresentar apenas um sinal de alteração da capacidade psicomotora, já cometerá infração administrativa. Apresentando, portanto, dois ou mais sinais de alteração, o condutor incorrerá em sanção do crime de embriaguez ao volante (MIOZZO, 2018).

Segundo o ANEXO II, VI da resolução nº 432 do CONTRAN o agente fiscalizador deve observar os “sinais de alteração da capacidade psicomotora que são: sonolência; olhos vermelhos; vômito; soluços; desordem nas vestes; odor de álcool no hálito; agressividade; arrogância; exaltação; ironia; falante e dispersão”(BRASIL, 2013, *online*).

Desta forma, com a entrada da Lei nº 12.760/2012 em vigor, adotou-se o sistema da liberdade na apreciação das provas, “consentâneo à livre convicção motivada, segundo o qual, há independência no cotejo dos elementos probatórios pelos órgãos estatais julgadores, sem escala de valores entre as provas amealhadas, desde que a decisão seja fundamentada” (SOUZA, 2012, *online*).

Atualmente o principal instrumento para se provar a embriaguez do agente é o etilômetro, popularmente conhecido como bafômetro, que mede o teor alcoólico no ar alveolar. Entretanto, havia muitos questionamentos no sentido de que o aparelho utilizado, não seria o adequado, desta forma a prova obtida seria ilícita. Com o objetivo de sanar este problema a Lei nº 13.840, que entrou em vigor no dia 06 de junho de 2019, acrescentou o parágrafo 4º ao artigo 306, dispondo que, “capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência pode ser aferida por qualquer aparelho homologado pelo INMETRO” (CAVALCANTE, 2019).

Ante o exposto, antes da Lei nº 12.760/2012, os meios de prova para constatação do crime de embriaguez ao volante, assumiam o sistema tarifado de provas, onde havia apenas dois meios de contratação vinculados pela lei e não se admitia outro tipo de prova. Com a referida lei admitiu-se novos meios de prova, assim, deixando de lado o sistema tarifado e assumindo o sistema da livre convicção motivada. Desta forma, a nova legislação atribuiu uma liberdade na apreciação das provas aos agentes fiscalizadores, autoridade policial e judiciária.

CAPÍTULO II - DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE

O presente capítulo busca explicar a diferença entre dolo eventual e culpa consciente, expor a teoria do dolo e suas vertentes, analisar e distinguir homicídios culposos e dolosos em acidentes de trânsito, bem como a aplicação da culpa consciente e do dolo eventual ao infrator e seus reflexos no ordenamento jurídico.

2.1 Diferença entre dolo eventual e culpa consciente

Tratando-se de dolo eventual, ensina Damásio de Jesus (1991), que o agente prevê o resultado e age, porém não deseja que o resultado seja alcançado. Desta forma a vontade não se dirige ao resultado, mas sim a conduta, mesmo tendo ciência que esta poderá produzir aquela. Porém o agente prefere produzir o resultado a deixar de praticar a conduta.

Em conformidade com Damásio de Jesus, Nucci (2010) define dolo eventual como a vontade do agente dirigida a uma determinada conduta, porém vislumbrando a possibilidade de ocorrência de um resultado não desejado, mas admitido. Por isso, a lei utiliza o termo assumir o risco de produzi-lo. Nesse caso, o agente não quer o resultado diretamente, embora sinta que ele possa se materializar com a prática de sua conduta, o que lhe é indiferente.

Capez (2011) cita o exemplo de um motorista que, além de conduzir seu veículo em alta velocidade, realiza manobras arriscadas. Mesmo este prevendo que poderá vir a perder o controle do veículo e atropelar, ou até mesmo matar alguém, não se importa com a ocorrência de eventuais resultados, pois correr o risco do

resultado é melhor do que interromper o prazer em dirigir em alta velocidade. O resultado danoso não é querido pelo motorista, mas o risco é aceito por ele.

Já na culpa consciente, também chamada de culpa com previsão, ocorre quando o agente prevê que a sua conduta pode levar a um resultado lesivo, embora acredite que tal evento não se realizará, confiando na sua capacidade para impedir o resultado. Desta forma, o princípio da confiança é essencial para ocorrência da culpa consciente (NUCCI, 2010).

Visão parecida possui Greco (2013), que define a culpa consciente como aquela em que o agente, embora prevendo o resultado, não deixa de praticar a conduta acreditando, sinceramente, que tal resultado não venha a ocorrer. O resultado, embora previsto, não é assumido pelo agente, que confia na sua não-ocorrência.

A distinção entre culpa consciente e dolo eventual, na prática é muito complexa e difícil. Em ambas, o agente tem a previsão do resultado que sua conduta pode causar, embora na culpa consciente não admita o resultado como possível, esperando, sinceramente, a sua não ocorrência. Já no dolo eventual, o agente admite a possibilidade do resultado se concretizar, sendo-lhe indiferente, denomina-se por assumir o risco (NUCCI, 2010).

Para Nucci (2010, p. 399), “distinguir culpa consciente e dolo eventual é uma tarefa de pura adivinhação. Na maioria dos casos, inexistem provas do que se passa na mente do agente, no momento de sua conduta”. Desta forma quem comete um crime grave no trânsito não ostenta de segurança jurídica. Se o seu caso for para um determinado juiz, torna-se culpa consciente, caindo com outro, dolo eventual.

Ante o exposto, entende-se que o dolo eventual e a culpa consciente são dois institutos do Direito Penal praticamente idênticos, difíceis de enxergar no caso concreto e muitas das vezes, mesmo os retirando dos fatos, e sempre passíveis de causar injustiça. Rotineiramente, ocorrerão dúvidas se o agente aceitou o não a possibilidade da ocorrência do resultado lesivo, mesmo retirando a resposta dos fatos que circundam a ofensa (GRECO, 2013).

2.2 Teoria do dolo

Segundo Nucci (2010) dolo é a vontade e a consciência de realizar elementos que contradizem a norma penal. Mais especificamente, é a vontade manifestada pelo individuo de realizar a conduta. Dolo é o elemento psicológico da conduta e conduta é um dos elementos do fato típico. Desta forma, o dolo também é um dos elementos do fato típico.

As chamadas teorias do dolo demonstram o conhecimento da ilicitude como núcleo do dolo. Incluem a consciência da antijuridicidade da conduta, no sentido de dolo mau, dolo normativo, entre outros elementos do dolo. Assim, além de consciência e vontade na realização da conduta, o dolo também compreende como elemento psicológico, o conhecimento de que o fato é juridicamente proibido (MORAES, 2000).

Segundo Nucci (2010), a teoria do dolo subdivide-se em: teoria da vontade; teoria da representação e teoria do assentimento ou consentimento. Na teoria da verdade o dolo é a vontade de realizar a conduta e produzir o resultado. Já na teoria da representação o dolo é a vontade de realizar a conduta, prevendo a possibilidade de o resultado ocorrer, mas sem desejá-lo. É na teoria do assentimento o dolo é a anuência do resultado, isto é, a previsão do resultado com a aceitação dos riscos de produzi-lo.

No Brasil foram adotadas as teorias da vontade e do assentimento, segundo o artigo 18, inciso I do Código Penal, o crime será “doloso quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo”. Deste modo dolo é a vontade de realizar o resultado ou a aceitação dos riscos de produzi-lo. A teoria da representação, por confundir-se com a culpa consciente ou com previsão não foi aceita pelo Código Penal (NUCCI, 2010).

Ademais Rogério Greco (2013) ainda expõe outra teoria, a teoria da probabilidade. Resumidamente, esta teoria distingue o dolo eventual da culpa consciente com base em dados estatísticos e probabilidade, desta forma, se um agente prevê um resultado que possui grandes probabilidades de acontecer

estaremos diante de dolo eventual. Porém esta teoria não foi aproveitada pelo Código Penal.

2.3 Homicídio culposo

O crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor sob a influência de bebida alcoólica, está exposto no artigo 302, § 3º da Lei nº 9.503 de 1997. Segundo Capez (2015), o crime culposo é uma conduta humana voluntária que provoca de forma não intencional um resultado típico e antijurídico, que era previsível e que poderia ter sido evitado se o agente não tivesse agido com imprudência, negligência ou imperícia.

Para caracterização da referida infração o agente deve estar conduzindo um veículo automotor sob a influência de bebida alcoólica ao ponto que esta altere a capacidade psicomotora do agente. E deve também estar agindo de forma imprudente, negligente ou imperita e que venha a ceifar a vida de outrem em via pública ou particular, desde que este resultado não tenha sido esperado (MARCÃO, 2013).

O Código de Trânsito Brasileiro traz uma pena mais severa para o homicídio na modalidade culposa que a encontrada no Código Penal. Em caso de homicídio culposo o CTB traz em seu artigo 302, § 3º, uma pena de 2 a 4 anos. Já no Código Penal, em seu artigo 121, § 3º, a pena prevista é de 1 a 3 anos. Esta distinção se faz necessária pois alguns doutrinadores como Sérgio Salomão e Rui Stoco entendem que é inconstitucional e fere o princípio da isonomia privando o réu do tratamento igualitário (BITENCOURT, 2014).

Entretanto, Marcão (2013) ensina que o artigo 302 do CTB descreve um tipo derivado de homicídio culposo, que possui como qualificadora a direção de veículo automotor. Portanto, não se trata do mesmo delito contido no artigo 121, § 3º, do Código Penal, mas sim de tipo específico, assim não existe inconstitucionalidade em o legislador aplicar o tratamento mais gravoso ao tipo derivado.

Vale ressaltar que conduta do motorista que, sob efeito de bebida alcoólica, dirige veículo automotor em alta velocidade, vindo a ceifar a vida de outrem, submete-se ao tipo penal previsto no art. 302, § 3º, do Código de Trânsito Brasileiro. Deste modo, o crime em questão absorve o delito de embriaguez ao volante previsto no artigo 306 do CTB, de acordo com o Princípio da Subsidiariedade (MARCÃO, 2009).

A tipificação da conduta irá variar de acordo com a análise do caso concreto. Somente após tal análise será possível qualificar o crime em homicídio com dolo eventual, previsto no artigo 121, § 1º, do Código Penal, ou como homicídio culposo na direção de veículo automotor sob a influência de bebida alcoólica, previsto no artigo 302, § 3º, do Código de Trânsito Brasileiro (GRECO, 2009).

Conforme Rogério Greco (2009, p. 295), o fato de ceifar a vida de outrem ao conduzir um veículo automotor sob a influência de bebida alcoólica, em regra, enquadra-se no artigo 302 § 3º do CTB. Ao explicar seu posicionamento Greco levanta o seguinte questionamento: “será que um motorista embriagado prevê e aceita ser o causador da morte de alguém quando se dispõe a dirigir neste estado?”.

Primordialmente, não está claro que o motorista embriagado realmente aceite produzir o resultado morte. Na maioria absoluta dos casos, este motorista age acreditando que tem capacidade para conduzir o seu veículo sem provocar um acidente, e de forma alguma ele aceita ser o causador da morte de uma pessoa (GRECO, 2009).

Greco (2013), cita o exemplo de um homem que comemora bodas de prata com sua esposa e seus três filhos, durante a festa ele bebe desmedidamente, ficando embriagado. Ao fim da festa, voltando para casa dirigindo o seu veículo em alta velocidade, junto de sua família, colide com outro carro, ceifando a vida de sua esposa e de seus três filhos. Por mais que os fatos de dirigir embriagado e em alta velocidade demonstrem que o agente agiu com dolo eventual, nunca, em tempo algum, ele assumiria o risco de matar toda sua família.

Deve-se sempre enxergar com cautela o dolo eventual única e exclusivamente através dos fatos, pois, muitas das vezes, por mais que os fatos apontem para um homicídio doloso na direção de veículo automotor, ao adentrar no

subconsciente do agente, perceber-se-á clara e indubitavelmente que o agente não aceitou e jamais aceitaria o resultado lesivo (GRECO, 2013).

Desta forma, deve ser afastada qualquer fórmula matemática sobre o assunto, sendo imprescindível a análise do caso concreto. A distinção entre homicídio doloso e homicídio culposo deve ser pautada em dados objetivos, palpáveis, uma vez que não é possível entrar no subconsciente do infrator para saber se ele aceitou ou não o risco de ceifar a vida de outrem (SANNINI NETO, 2012).

Em um caso onde um motorista embriagado, atropela e leva a óbito duas crianças que brincavam com uma bola na calçada da porta de casa. Após a realização um exame pericial realizado no local do crime foi possível constatar que o motorista acionou os freios antes do atropelamento. Neste caso em questão, tendo em vista que o agente acionou os freios de seu veículo, certamente ele tentou evitar o resultado e dessa forma não aceitou ter ceifado a vida das vítimas. No entanto, se o agente não tivesse acionado os freios com o intuito de evitar o resultado, seria possível concluir que o agente teria aceitado o atropelamento. Sendo assim, não podemos falar em dolo eventual nessa situação (SANNINI NETO, 2012).

Destaca-se que o artigo 302, § 3º, do CTB impõe ao infrator, além da pena de reclusão, a suspensão ou proibição do direito de se obter carteira de habilitação para conduzir veículos automotores. Alguns doutrinadores defendem que a limitação do direito de dirigir não pode atingir motoristas profissionais. Uma vez que, este é o meio pelo qual o agente sustenta e si e sua família, impedi-lo de dirigir provoca privações que escapam ao objetivo da pena (SANNINI NETO, 2012).

Contudo, a orientação majoritária explica que, está limitação não só é possível como é crucial. Justamente pela profissão, os motoristas deveriam ser mais cuidadosos que os demais no trânsito. De acordo com jurisprudências do Supremo Tribunal de Justiça, os motoristas profissionais, dada a sua especialização, é de se esperar maior acuidade no trânsito. Desta forma, deve haver mais reprovabilidade ao praticarem delitos de trânsito, sendo absolutamente aplicável a suspensão do direito de dirigir, cumulativamente com a pena privativa de liberdade (SANNINI NETO, 2012).

Os principais elementos que levam a um homicídio culposo praticado por embriaguez ao volante são a conduta humana, o desrespeito ao dever de cuidado com a segurança pública, o condutor dar causa e estar conduzindo veículo automotor, o nexo de causalidade entre a prática e a conduta e a previsibilidade. Porém, quanto a previsibilidade, mesmo existindo o agente acredita sinceramente na não ocorrência (GREGO, 2013).

Ante o exposto, observa-se que o agente não assume o risco de provocar um acidente e ceifar a vida de outrem ao conduzir um veículo embriagado. Desta forma, o homicídio culposo provocado por embriaguez na direção de veículo automotor, exposto no artigo 303, § 3º do CTB, deve ser a regra, já que apresenta uma pena menos gravosa ao réu, fazendo jus ao princípio *in dubio pro reu*. Quanto ao dolo eventual, deve sempre ser a exceção, devendo ser aplicado apenas quando tiver sido comprovado de forma indubitável.

2.4 Homicídio doloso

O dolo eventual e a culpa consciente são dois institutos do Direito Penal que apresentam grandes semelhanças, com pequenas diferenças difíceis de enxergar no caso concreto. Normalmente, ocorrerão dúvidas se o agente aceitou o não a possibilidade da ocorrência do resultado lesivo. Nesses casos, ocorrendo dúvida, deve-se sempre pesar sobre o réu a punição menos severa, para fazer jus ao princípio que ronda o Direito Penal do *in dubio pro reo*, ao invés de o princípio do *in dubio pro societate*, como muitos querem (GRECO, 2013).

Segundo Marcão (2009), os homicídios provocados por embriaguez ao volante irão assumir a forma culposa, já que está é mais favorável ao réu. O Código de Trânsito Brasileiro disciplina o homicídio culposo por embriaguez ao volante, impondo ao agente a pena prevista no artigo 302, § 3º da referida legislação.

Entretanto, o fato da Lei nº 9.503/1997 não dispor sobre o homicídio doloso na direção de veículo automotor, não afasta a possibilidade de imputar o dolo eventual na referida infração. O § 2º, do artigo 308 do CTB, faz a ressalva que a

qualificadora não se aplica se houver elementos de dolo direto ou eventual. Mesmo que o artigo 302 não possua a mesma ressalva sobre a embriaguez, nada impede que a análise do caso concreto continue sendo feita e que, eventualmente, possa atrair a imputação do dolo eventual (CUNHA, 2019).

Marcão (2009) explica que se o agente, na direção de um veículo automotor, ceifar a vida de outrem, seja dolo direto ou indireto, não ficará sujeito ao regulamento exposto no artigo 302, parágrafo 3º, do Código de Trânsito Brasileiro, mas ficará submetido à conduta disciplinada no artigo 121 do Código Penal.

A tipicidade dolosa pode ser notada, quando o agente tem o conhecimento que suas capacidades psicomotoras estão alteradas, e não se importando, aceita o risco de conduzir um veículo automotor empregando uma velocidade muito acima da permitida, realizando manobras perigosas, sem o cuidado necessário para conduzir um veículo automotor, expondo a coletividade em perigo de dano (JESUS, 2009).

Sob o mesmo ponto de vista, Marcão (2009) diz que seria incabível a desclassificação do homicídio doloso para culposo. Por exemplo, em um caso onde o agente que dirige alcoolizado, em alta velocidade e sem habilitação, colidiu com outro veículo ceifando a vida de duas vítimas, além de lesionar gravemente duas crianças. Por certo, devido ao conjunto de delitos é possível concluir que o agente tenha assumido o risco de produzir o resultado.

Em um estudo aprofundado das teses do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre os crimes de trânsito, Cunha (2019), afirma que o STF sustenta que as mortes provocadas durante competições de corridas ilegais em vias públicas, enseja a imputação de homicídio doloso. Neste sentido, a prática de manobras arriscadas e as altíssimas velocidades impostas pelos motoristas embriagados indicam a irresponsabilidade e aceitação no risco de matar.

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal, negou habeas corpus a um condenado por homicídio doloso em decorrência de colisão de trânsito com vítima fatal. O crime ocorreu em circunstância de embriaguez e condução de veículo na contramão. A Turma, por maioria, acompanhou o voto do ministro Luís Roberto

Barroso, que afirmou que nesses casos é legítimo o tratamento como crime doloso com julgamento pelo Tribunal do Júri. Segundo Barroso, o trânsito se tornou um verdadeiro genocídio, matando mais de 50 mil pessoas por ano e a única forma de diminuir essa grande quantidade de pessoas dirigindo embriagadas, é tratar o crime com a seriedade penal que ele merece. (STF, 2018).

Vale ressaltar, que não é possível a tentativa de homicídio doloso na direção de veículo automotor. Se um motorista embriagado foge de uma blitz da polícia, cometendo várias infrações em sua tentativa de fuga, como dirigir em alta velocidade, na contra mão e realizando várias manobras perigosas. Em certo ponto, ele atropela e mata duas pessoas que caminhavam na calçada. Neste caso concreto, o agente responderá pelo crime de homicídio doloso, tipificado no artigo 121 do Código Penal (GRECO, 2009).

Todavia, se o motorista não tivesse causado nenhum dano a terceiro em sua fuga, onde está a conduta se enquadraria? Já que o dolo eventual foi admitido no primeiro caso, também deve ser admitido no segundo. Sendo assim, o ideal seria que o agente responde pela tentativa de homicídio de todas as pessoas que passassem por ele em seu trajeto desde o início de sua fuga. Porém tal hipótese não é aceita, já que não seria possível constatar a quantidade de vítimas (GRECO, 2009).

O argumento utilizado para aplicação do dolo eventual, tão somente pela embriaguez, é que se a ação foi livre na causa, ou seja, no momento em que o agente se dispôs a consumir bebida alcoólica, deve-se responder pelos resultados advindos de tal conduta. Fazendo jus a chamada teoria da *actio libera in causa* (SANNINI NETO, 2012).

Por outro lado, o agente não consome bebidas alcoólicas com a finalidade de ceifar a vida de outrem. Desta forma, o STF entende que a teoria do *actio libera in causa*, não pode ser aplicada em acidentes de trânsito com vítima. Esta teoria somente pode ser aplicada quando o agente faz o uso de bebida alcoólica com a intenção de praticar o crime, o que normalmente não ocorre (SANNINI NETO, 2012).

Os efeitos da atribuição do homicídio culposo ou homicídio doloso não se limitam somente a severidade da pena, mas estende-se também a competência de

juízos, já que no homicídio culposo será julgado por um juiz singular e se tratando de homicídio doloso será de competência do tribunal do júri (CUNHA, 2019).

Ante o exposto, mesmo que não disciplinado pelo CTB, o homicídio doloso pode ser aplicado em crimes de embriaguez no trânsito, ficando regulado pelo artigo 121 do Código Penal. Contudo, somente o fato do agente ceifar a vida de outrem na condução de veículo automotor em estado de embriaguez, não é o suficiente para qualificar o homicídio doloso. Deste modo, na análise do caso concreto deve ficar comprovado, indubitavelmente, que o agente além de estar embriagado, cometeu outras infrações, como velocidade alta ou realizando manobras perigosas na via, pois, a embriaguez associada a estas infrações indicam que o motorista assumiu o risco de matar.

CAPÍTULO III - EFICÁCIA DA NORMA PENAL E OS REFLEXOS NO ORDENAMENTO JURIDICO

O presente capítulo abordará a eficácia da norma penal referente aos crimes de embriaguez no trânsito. Acidentes de trânsito provocados por motoristas embriagados são frequentes, e o número de reincidência no delito também é alarmante. Os crimes de embriaguez no trânsito não são tratados com a devida seriedade que merecem, há falhas na fase de prevenção até a fase de execução, fato este, que gera na sociedade uma crença na impunidade, a incredibilidade da Lei nº 9.503/1997 e a falência do sistema punitivo referente aos crimes de trânsito no Brasil.

3.1- Função retributiva e preventiva da pena

Com a evolução da sociedade, surgiram 3 teorias que buscam entender a utilidade e o objetivo das penas diante os delitos cometidos em cada época. De início a pena tinha o objetivo de retribuir ao indivíduo o mal por ele causado. Com o passar do tempo o caráter preventivo da pena foi enfatizado e posteriormente surgiram teorias mistas, que unificavam as teorias retributiva e preventiva (MORAES, 2013).

A teoria retributiva, como seu próprio nome remete, tem a função de retribuir ao condenado o mal da sanção pelo mal causado pela infração cometida, desta forma, seu único objetivo é a retribuição do mal pelo mal, sem levar em consideração nenhum aspecto social (BITENCOURT, 2000).

Para compreender melhor essa teoria, deve-se levar em consideração que a mesma foi desenvolvida na idade média, em uma época onde a religião e a política eram apenas uma, onde a pessoa do governante se confundia com o Estado e o

Estado se confundia com a igreja, por se tratar de um período absolutista, castigos eram impostos a determinadas condutas ou pecados que ofendiam a igreja ou a figura do soberano (MORAES, 2013).

Segundo Bitencourt a teoria retributiva “é atribuída à pena, exclusivamente, a difícil incumbência de realizar Justiça. A pena tem como fim fazer justiça, nada mais” (2000, p. 68). A pena não possui nenhum cunho social, é apenas a imposição de um castigo para punir o indivíduo pelas práticas de seus atos negativos. Desta forma, não se justifica pela sua finalidade, mas sim para cumprir um ideal de justiça.

Em outra perspectiva, a teoria preventiva fundamenta a pena como uma tentativa de evitar a prática de delitos. Na teoria preventiva, a pena deixa de ser um fim em si mesma e passa a ser vista como um instrumento de prevenção, um meio de combate a ocorrência e reincidência nas práticas delituosas (MORAES, 2013).

A teoria preventiva pode ser dividida em duas categorias: prevenção geral e prevenção especial. A prevenção geral, busca intimidar a sociedade para que esta tenha medo de cometer qualquer ato ilícito. Já a prevenção especial possui como objeto o próprio infrator (MORAES, 2013).

Na prevenção geral a pena tem um caráter intimidador, ameaçando psicologicamente a sociedade, Cezar Roberto Bitencourt (2000, p.76) explica que, “com a ameaça de pena, avisando os membros da sociedade quais as ações injustas contra as quais se reagirá; e, por outro lado, com a aplicação da pena cominada, deixa-se patente a disposição de cumprir a ameaça realizada”.

Desta forma a pena é uma espécie de coação psicológica, é uma ameaça do Estado para sociedade, no sentido que a prática de um delito leva alguma penalidade, motivando os indivíduos a não cometerem crimes. Porém, a prevenção geral tem o foco na sociedade e não no apenado, essa teoria não utiliza a ideia de retribuição pela culpabilidade nem se preocupa em evitar que o apenado volte concretamente a delinquir (GALVÃO, 2007).

Já na prevenção especial, o foco não é mais a sociedade em si, mas sim o próprio indivíduo que praticou um ato ilícito. Sobre o assunto Cezar Roberto Bitencourt (2000) ensina que a pena deveria concretizar-se em outro sentido, no da defesa da nova ordem e em defesa da sociedade. O delito não é somente a violação da ordem jurídica, mas, também um dano social, e o infrator é um perigo social que põe em risco toda a ordem jurídica.

Presume-se então que a prevenção especial foca no indivíduo que já cometeu algum crime, com a intenção de que ele não volte a cometer outra infração, e para obter sucesso neste objetivo, opera de três formas diferentes; através da intimidação pessoal do acusado, da sua neutralização, decorrente do seu encarceramento, e da sua ressocialização e reintegração a sociedade (MORAES, 2013).

A intimidação pessoal do condenado está diretamente ligada a aplicação das penas, incluindo as penas não privativas de liberdade. A neutralização refere-se somente as penas privativas de liberdade, pois impede que o condenado volte a praticar algum ato lesivo em virtude do encarceramento, garantindo assim a segurança da sociedade contra novas violações do ordenamento jurídico. A função de reintegração, também se refere as penas privativas de liberdade, tem o objetivo de criar estímulos no condenado, através do encarceramento, para que ele não volte a cometer crimes após o cumprimento da pena (MORAES, 2013).

Entretanto, analisando as duas teorias já mencionadas, nota-se que atuando, cada uma em sentido próprio, são ineficazes para solucionar os problemas sociais. A pena precisa possuir duas razões; a retribuição, manifestada através do castigo; e a prevenção como instrumento de intimidação e defesa da sociedade (FERREIRA, 2000).

Já que a teoria retributiva e a teoria preventiva são, em teoria, ineficazes separadamente, surgiu a teoria mista, ou teoria unificadora. Essa teoria busca unificar os principais pontos das duas teorias anteriores. Em cada estágio da pena utilizasse uma função distinta, no momento de ameaça ou intimidação empregasse a prevenção geral, no momento de aplicação da pena predomina a ideia de retribuição e no

momento de execução da pena predominasse a ideia de prevenção especial, pois a intenção e ressocializar o condenado (ALBERGARIA, 1996).

Segundo o artigo 59, *caput*, do Código Penal Brasileiro, o magistrado ao decidir a pena que será aplicada no caso concreto deverá observar dois objetivos: a prevenção e a reprovação do crime. Deste modo, fica evidente que no Brasil foi adotada a teoria mista, ou teoria unificadora (BITENCOURT, 2000).

Ante o exposto, a pena não deve ter como objetivo apenas punir o condenado, mas também prevenir para que o mesmo e a sociedade não venham a cometer crimes. Porém na prática os números de acidentes de trânsito provocados por embriagues ao volante são alarmantes.

4.2 Banalização no dolo eventual

Como já abordado no segundo Capítulo da presente pesquisa, a doutrina prevê a aplicação tanto do dolo eventual, como da culpa consciente nos crimes de embriaguez no trânsito, e a distinção entre ambos é uma tarefa difícil. Por ser difícil a distinção entre os dois institutos é necessária uma cuidadosa análise de cada caso concreto, o que não vem sendo realizado.

Ocorre que na maioria dos crimes de embriaguez no trânsito é difícil ou impossível a identificação se houve dolo eventual ou culpa consciente. Atualmente, nessas situações, crimes que deveriam ser classificados como culpa consciente, são classificados como dolo eventual, seguindo o pretexto de que o agente assumiu o risco de produzir o resultado (GRECO, 2009).

Vários fatores contribuem para a ocorrência dessa banalização do dolo eventual, dentre eles o principal é a mídia, que em todos seus meios de comunicação, induz e incita a sociedade a se rebelar contra algo de desconhece completamente. Devido a força da mídia, na maioria dos casos, faz com que o sistema judiciário se torne refém do clamor da população (CORRÊA, 2013).

Como já demonstrado no segundo capítulo desta pesquisa, há casos que realmente não será empregado o artigo 302, §3º, do CTB, mas para chegar a esta conclusão, o caso deverá ser minuciosamente analisado para aferir se o agente assumiu ou não o risco de produzir o resultado, e não por simples conveniência.

Notasse que o princípio da culpabilidade não está sendo levado em consideração, de acordo com tal princípio, somente haverá responsabilidade penal nos casos em que o agente agir com dolo ou culpa. No entendimento doutrinário o princípio da culpabilidade possui raiz constitucional, desta não pode ocorrer apenas levando em consideração a causalidade, sem que ocorra dolo ou culpa, pois assim poderia configurar intervenção por parte do Estado (NUCCI, 2013).

Deste modo caso seja impossível a aferição ou haja dúvidas se é crime culposo ou doloso, deve este ser sempre classificado como culposo, em virtude do respeito ao Princípio Geral do Direito Penal *in dubiu pro reu* e não o Princípio *in dubiu pro societate* como vem ocorrendo no ordenamento jurídico (GRECO, 2013).

A título de exemplo, um caso julgado pelo Tribunal de Justiça do Estado Rio Grande do Sul, *in verbis*:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. PROCEDIMENTO DO JÚRI. DOLO EVENTUAL E HOMICÍDIO NO TRÂNSITO. DECISÃO DE PRONÚNCIA PARCIALMENTE MANTIDA. TENTATIVAS DE HOMICÍDIO DESCLASSIFICADAS. 1. DOLO EVENTUAL. POSSIBILIDADE JURÍDICA. Não há impropriedade jurídica ao imputar-se o dolo eventual ao agente que, supostamente, excede a imprudência admissível ao agir do homem médio na condução de veículos automotores e causa danos à integridade física de terceiros. Excepcionalidades concretas que, se acolhidas pelos populares como verídicas, autorizam o deslocamento das figuras típicas de crimes culposos, previstos no Código de Trânsito, para dolosos, previstos no Código Penal [...] (TJ- RS, 2016, *online*).

Neste julgado, nota-se que o relator não possui sequer elementos de prova para que se configure o dolo eventual, alega apenas que infrator supostamente excedeu a imprudência admissível.

Para que haja a aplicação de pena de forma justa, é necessária uma verificação mais cautelosa e criteriosa do real intenção do agente infrator, de forma que não se aplique o dolo eventual a qualquer indivíduo com base em mera

presunção de culpabilidade, mas que seja aplicado por ter sido comprovado que o agente realmente agido de forma dolosa (CORRÊA, 2013).

Ante o exposto, a classificação como dolo eventual se tornou fútil e automática, essa banalização do dolo eventual traz sérios prejuízos para o ordenamento jurídico e principalmente para o agente infrator. Classificar um crime culposo como doloso e desta forma submeter o indivíduo ao tribunal do Júri é uma violação dos direitos constitucionais do mesmo e poderá receber uma pena injusta ao crime praticado. O dolo eventual não pode ser desconsiderado, mas também não pode ser banalizado como vem ocorrendo.

4.3 Eficácia da norma penal

A Lei nº 9.503/1997 vem sendo eficaz no quesito embriaguez no trânsito? A especialista em Direito, planejamento e gestão do trânsito, Marcia Pontes (2019) apud Karollayne Rosa (2019) afirma que o crime de embriaguez no trânsito se tornou uma representação social de impunidade.

O principal fator que influencia a prática do crime, é o fato de como as penas vem sendo aplicada aos infratores. Os motoristas creem que não vão ser punidos pela prática deste crime e assim não se sentem preocupados em consumir bebidas alcoólicas antes de dirigirem. Essa crença na impunidade torna a norma penal ineficaz (GRECO, 2013).

A falta de segurança jurídica descredibiliza a aplicação da lei. Segundo Zaffaroni (2001) apud Souza (2019) no Brasil há uma seletividade no sistema de justiça penal, onde seleciona-se pessoas ou ações, como também criminaliza certos grupos segundo sua classe e posição social, cor da pele, escolaridade, vestimenta dentre outras. Há uma clara demonstração de que não são todos iguais perante sistema penal. Desta forma, o sistema penal costuma orientar-se por estereótipos que recolhem os caracteres dos setores marginalizados e humildes.

Para constatar este fato, basta verificar a uniformidade da população carcerária do país, notasse que o estereótipo criado, de fato é o principal critério seletivo. Desta forma a pena assume um caráter apenas retributivo, funcionando

como um castigo, ou vingança a um inimigo pré-determinado pelas suas características físicas ou sociais (FERREIRA, 2000).

Outro problema enfrentado é o sistema carcerário do país, este encontra-se em colapso, existe uma superlotação dos presídios, o tratamento aplicado aos condenados é desumano, há mortes, tráfico e frequentes rebeliões, dentre outros (GRECO, 2013). Como apresentado no subtópico 3.1, a pena é um castigo imposto ao apenado, mas não possui somente essa finalidade.

Ao aplicar a pena, o Estado deve garantir a dignidade dos condenados, pois se não o faz, a pena perde sua função ressocializadora. O que ocorre de fato e que, no atual cenário, a pena perde sua função no momento de seu cumprimento, isso devido as situações acima citadas, associadas a falta de organização e estrutura dos órgãos responsáveis pela sua execução (GRECO, 2013).

Ao analisar a evolução histórica da Lei nº 9.503/1997, no que diz respeito aos crimes de embriagues, como exposto no 1º Capítulo da presente pesquisa. notasse que atualmente, o Brasil possui uma das mais rígidas legislações do mundo sobre o assunto (BARROS; MORAIS, 2014). Porém existem muitos motoristas que assumem ingerir bebida alcóolica antes de dirigir e o número de reincidência no mesmo delito e alarmante.

De acordo com Ministério da Saúde, em 2016 foram registrados 37.345 óbitos causados por embriagues no trânsito, em inquérito telefônico, também realizado pelo Ministério da Saúde, em 2011 6,7% dos adultos que residem nas capitais brasileiras admitem conduzir veículo automotor sob a influência de bebida alcóolica com frequência, número este que se mantem estável.

No que se refere a eficácia, quando a lei se torna mais rígida, conseqüentemente aumenta-se a fiscalização, aumentando o temor da sociedade. Mas pouco tempo após a mudança da Lei, as fiscalizações diminuem, acabando com o temor da sociedade, que já acostumada com a mesmice, acredita que não será punido pelo crime (BARROS; MORAIS, 2014).

Na mesma vertente, ensina Rogério Fernando Taffarello (2009) que, não é a severidade da pena que faz com que leis sejam cumpridas, mas a certeza da

punição. Deste modo, os resultados positivos dos primeiros meses não se deveram ao caráter repressivo da lei, mas sim o fato de ela ter sido acompanhada de fiscalização intensa.

Ante o exposto, é evidente que a pena não cumpre as suas funções, que as fiscalizações funcionam somente nos primeiros meses após modificações na Lei, que não há segurança jurídica quanto a aplicação das penas, motivos estes que fazem da norma penal, por mais que rígida, ineficaz. A falta de eficácia reflete na sociedade, que acreditando na impunidade, comete o crime repetidas vezes, colocando em risco a incolumidade pública.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento do presente estudo proporcionou uma análise dos crimes de embriagues no trânsito, de como vem sendo aplicado os institutos do dolo eventual e da culpa consciente e a eficácia da norma penal.

Ao analisar a evolução histórica da Lei nº 9.503/1997, verificou-se vários problemas, inicialmente os crimes de embriagues no trânsito possuíam penas brandas, portanto desproporcionais ao crime. Adiante, após várias modificações com o propósito de deixar a norma penal mais rígida, a legislação esbarrou em outro obstáculo: os meios de prova, que foi solucionado no ano de 2012 com a Lei nº 12.760/2012. Atualmente a Brasil possui uma das legislações de trânsito mais rígidas do mundo.

Devido à grande confusão gerada pela semelhança entre dolo eventual e culpa consciente, a presente pesquisa aprofundou em sua distinção, utilizando exemplos em casos concretos e demonstrando o efeito que cada instituto produz para o infrator. Verificou-se, como regra a aplicação do homicídio culposo em mortes provocadas por embriaguez ao volante, mas demonstrou a possibilidade da aplicação do homicídio doloso para determinados casos.

Após todas as análises acima e demonstrado o grande número de acidentes provocados por motoristas ébrios, ficou evidente a existência de problemas, na prevenção, aplicação e execução da pena. Apesar de ser uma norma rígida, problemas como falta de fiscalização, banalização do dolo eventual, seletividade do sistema punitivo, e falhas na execução da pena, tornam a norma penal ineficaz.

Dada a importância do assunto, torna-se necessário que o Estado trate a embriaguez no trânsito com a seriedade que merece, para que a sociedade faça o mesmo. Nesse sentido, percebe-se que falta investimento em operações de fiscalização de trânsito, para acabar com a crença na impunidade da população, responsabilidade dos magistrados para acabar com a insegurança jurídica e estrutura no sistema punitivo, para que a pena não cumpra somente sua função retributiva, mas também a preventiva. A eficácia não se faz com uma norma rígida, mas sim com a crença da punição.

REFERÊNCIAS

ALBERGARIA, Jason. Das Penas e da Execução Penal. 3 ed. Belo Horizonte: DelRey, 1996.

BARROS, Ana Tereza Duarte Lima de; MORAIS, Braulio Machado Pinheiro de. Lei Seca: uma lei exagerada e casualmente ineficaz. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 19, n. 3921, 27/03/2014. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/27158>. Acesso em: 25/05/2020.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Manual de Direito Penal**. São Paulo: Saraiva, 2000.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal: Parte1, parte geral**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal: Parte 2, parte geral**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal: Parte Especial, dos crimes contra pessoa**. 10. ed. São Paulo: Saraiva. 2010.

BRASIL. **Código Penal**. 5º ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito: **Resolução nº 432, de 23 de janeiro 2013**. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos artigos. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). 2013. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf). Acesso em: 15 nov. 2019.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 15 nov. 2019.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro**. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em: 15 nov. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012**. Altera a **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm. Acesso em: 15 nov. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014**. Altera os arts. 173, 174, 175, 191, 202, 203, 292, 302, 303, 306 e 308 da **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sanções administrativas e crimes de trânsito. 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm. Acesso em: 15 nov. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **HABEAS CORPUS n. 124.687**. Impetrante: Arthur Felipe Silva Sian. Coator: Relator do EARESP Nº 246.779 do Superior Tribunal de Justiça. Relator Ministro Roberto Barroso. Brasília, DF. Diário da Justiça, Brasília-DF, 24/08/2018. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4649698>. Acesso em: 02/03/2020.

CAPEZ, Fernando. **Aspectos Criminais do Código de Trânsito**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: legislação penal especial**. 9. Edição. São Paulo: Saraiva. 2014.

CAPEZ, Fernando, Curso de **Direito Penal: parte geral**. Vol. 1. 16ª Edição, São Paulo: Saraiva, 2012.

CASTRO, Raimundo. *As mudanças no Código de Trânsito Brasileiro com o advento da Lei 13.546*. **conjur**, 16/05/2018. disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-mai-16/raimundo-castro-mudancas-ctb-advento-lei-13546>. Acesso em 22/11/2019.

CAVALCANTE, Márcio André Lopez.). *Breves comentários à Lei 13.840/2019, que promoveu alterações na Lei de Drogas. Dizer o Direito*, 06/06/2019. Disponível em: <https://www.dizerodireito.com.br/2019/06/breves-comentarios-lei-138402019-que.html>. Acesso em 24/11/2019.

CORRÊA, Fabrício da Mata. A banalização do dolo eventual. *Jusbrasil*, 2013. Disponível em: <https://fabriciocorrea.jusbrasil.com.br/artigos/121941322/a-banalizacao-do-dolo-eventual>. Acesso em: 29/04/2020.

CORRÊA, Fabrício da Mata. Inconstitucionalidade dos crimes de perigo abstrato. *Jusbrasil*, 2012. Disponível em <http://fabriciocorrea.jusbrasil.com.br/artigos/121941326/a-inconstitucionalidade-dos-crimes-de-perigoabstrato>. Acesso em 22/11/ 2019.

CUNHA, Rogerio Sanches. *Teses do STJ sobre crimes de trânsito (1ª Parte)*. *Meusitejuridico*, 30/07/2019. Disponível em: <https://meusitejuridico.editorajuspodivm.com.br/2019/07/30/teses-stj-sobre-crimes-de-transito-1a-parte/>. Acesso em: 22/11/2019.

FERREIRA, Gilberto. **Aplicação da Pena**. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

FRANZ, Cristiane Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 24 f. Monografia Pós-Graduação Latu Sensu, em Gestão, Educação e Direito de Trânsito, Joinville-SP, 2012.

GALVÃO, Fernando. **Direito Penal: parte geral**. 2 ed. Belo Horizonte: DelRey, 2007.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Especial**. Vol. 1. 11ª ed. Niterói, RJ: Impetus, 2009.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Especial**, Vol. 2. 8ª. ed. Niterói, RJ: Impetus, 2011.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**, Volume 1, 15ª edição, Niterói, RJ: Impetus, 2013.

GOMES, Luís Flávio. Álcool e trânsito: crime ou infração administrativa? *Jusbrasil*, 2013. Disponível em: <https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/121930858/alcool-e-transito-crime-ou-infracao-administrativa>. Acesso em: 24/11/2019.

GOMES, Luís Flávio. **A questão da inconstitucionalidade do perigo abstrato ou presumido**. Revista Brasileira de Ciências Criminais. n. 8. RT. out – dez. 1994. p. 78. HOUAISS, Antônio (1915-1999) e VILLAR, Mauro de Salles (1939-). **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

JESUS, Damásio E. de. **Código Penal Comentado**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1991.

JESUS, Damásio E. de. **Crimes de Trânsito**. 8. ed. São Paulo, 2009.

JESUS, Damásio E. de. Embriaguez ao volante: notas à Lei nº 11.705/2008. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 13, n. 1846, 21/07/ 2008. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/11510>. Acesso em: 24/11/2019.

LACERDA, Hugo Jonathan Siqueira. *Possibilidade de inconstitucionalidade dos crimes de perigo abstrato*. **Ambitojuridico**, 01/03/2017. disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/possibilidade-de-inconstitucionalidade-dos-crimes-de-perigo-abstrato/>. Acesso em 22/11/2019.

MARCÃO, Renato. **Crimes de trânsito: anotações e interpretação jurisprudencial da parte cri006Dinal da Lei n. 9.503, de 23-9-1997**. São Paulo: Saraiva, 2009.

MARCÃO, Renato. *Nova Lei Seca não pode ser aplicada retroativamente.*, **conjur**, 23/01/2013. disponível em: <https://www.conjur.com.br/2013-jan-23/renato-marcao-lei-seca-nao-aplica-casos-anteriores-edicao>. Acesso em 22/11/2019.

MARCÃO, Renato. **O art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro conforme a Lei nº12.760/2012**. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 18, 07/01/2013. Disponível em: <http://jus.com.br/revista/texto/23403>. Acesso em: 22/11/2019.

MENESES RIOS, Thiago. Crime de embriaguez ao volante: tipo penal, tipicidade, classificação e consequências da nova redação. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 19, n. 3919, 25/03/2014. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/27033>. Acesso em: 19/11/2019.

MIOZZO, Pablo Castro.. *Embriaguez ao volante: meios de constatação*. **Conteudo juridico** 16/04/2018. Disponível em: <https://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/51551/embriaguez-ao-volante-meios-de-constatacao>. Acesso em 24/11/2019.

MOLETA, Paulo. A origem do trânsito e do CTB. **Jusbrasil**, ano 15. Brasília, 2015. Disponível em: <http://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-dotransito-e-do-ctb>. Acesso em: 24/11/2019.

MORAES, Carlos Otaviano Brenner de. Teorias do dolo: uma simples referência histórica. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 5, n. 43, 01/07/2000. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/957>. Acesso em: 03/03/2020.

MORAES, Henrique Viana Bandeira. Das funções da pena. **Âmbito Jurídico**, 01/01/2013. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/das-funcoes-da-pena/>. Acesso em: 20/04/2020.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal: parte geral**, 9ª edição, 2013: parte especial. 9. ed. rev., atual. e ampliada. São Paulo. Revista dos Tribunais. 2013.

NETO, Francisco Sannini. *Embriaguez ao volante e morte no trânsito*. **CONJUR**, 2012. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2012-mar-11/embriaguez-volante-morte-transito-crime-culposo-ou-doloso>. Acesso em 02/03/2020.

OLIVEIRA, André Abreu de. **Lei nº 11.705/08**: novidades no combate à embriaguez ao volante. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 13, n. 1840, 15/07/2008. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/11497>. Acesso em: 19/11/2019.

PIMENTEL, Manoel Pedro. O Crime e a Pena na Atualidade. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990.

Rio Grande do Sul. Tribunal de Justiça. **Recurso em Sentido Estrito n. 700672906335**. Recorrente: Guilherme Veit. Recorrido: Ministério Público. São Leopoldo, RS, 20 de outubro de 2016. Diário da Justiça, São Leopoldo-RS, 03 de novembro de 2016. Disponível em: <https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/401563757/recurso-em-sentido-estrito-rse-70067290635-rs/inteiro-teor-401563767>. Acesso em: 29 de abril de 2020.

ROSA, Karolayne. LEI SECA "É uma representação social de impunidade", diz especialista sobre embriaguez ao volante. **NCS Total**, 01 de setembro de 2019. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/e-uma-representacao-social-de-impunidade-diz-especialista-sobre-embriaguez-ao-volante>. Acesso em: 25 de maio de 2020.

SOUZA, Carlos Eduardo de. O art. 306 do Código de Trânsito brasileiro e as provas no processo penal. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 17, n. 3465, 26/12/2012. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/23329>. Acesso em: 22/11/2019.

SOUSA, Francisco Higor de Abreu. A seletividade do sistema penal e a impossibilidade de ressocialização do detento. *Revista Jus Navigandi*, ISSN 1518-

4862, Teresina, ano 19, n. 3821, 01/07/2019. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/75161/a-seletividade-do-sistema-penal-e-a-impossibilidade-de-ressocializacao-do-detento>. Acesso em: 25 de maio de 2020.

SOUZA, Marcelo Augusto da Silveira. (). *A nova lei seca (12.760/2012) e alteração do Código de Trânsito Brasileiro: impactos e eficácia na caracterização de embriaguez ao volante*. **Revista Jus Navigandi**, ISSM 1518-4862, Teresina, n.1678 05/11/2015. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/44860/a-nova-lei-seca-12-760-2012-e-alteracao-do-codigo-de-transito-brasileiro-impactos-e-eficacia-na-caracterizacao-de-embriaguez-ao-volante>. Acesso em 19/11/2019.

TAFFARELLO, R. F. Lei Seca: simbolismo penal e ineficácia social. **ABETRAN**. 21/07/2009. Disponível em: http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=9654&Itemid=143. Acesso em: 24/04/2020. TORRE, Ignacio Verdugo Gómez de La ET AL. **Lecciones de derecho penal Parte general**, 1998, p. 156. apud GRECO, Rogério. Curso de Direito Penal: parte especial, volume II, 8. Ed. Niterói, RJ: Impetus, 2011, p. 288.