



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DO ARAGUAIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE DIREITO

GONÇALO RAMOS PEREIRA DOMINGUES

**ANÁLISE DOS CRIMES DE TRÂNSITO PRATICADOS POR
CONDUTORES DIRIGINDO SOB EFEITO DE ÁLCOOL NAS
RODOVIAS FEDERAIS DE BARRA DO GARÇAS - MT NO PERÍODO
ENTRE OS ANOS DE 2018 A 2022**

BARRA DO GARÇAS – MT
JANEIRO/2023



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DO ARAGUAIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE DIREITO

GONÇALO RAMOS PEREIRA DOMINGUES

**ANÁLISE DOS CRIMES DE TRÂNSITO PRATICADOS POR
CONDUTORES DIRIGINDO SOB EFEITO DE ÁLCOOL NAS
RODOVIAS FEDERAIS DE BARRA DO GARÇAS - MT NO PERÍODO
ENTRE OS ANOS DE 2018 A 2022**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Direito, do Instituto de Ciências Humanas e Sociais, do Campus Universitário do Araguaia, da Universidade Federal do Mato Grosso, para obtenção de título de bacharel em direito.

Orientador: Prof. Esp. Wanderson Moura de Castro Freitas.

BARRA DO GARÇAS – MT
JANEIRO/2023

GONÇALO RAMOS PEREIRA DOMINGUES

**ANÁLISE DOS CRIMES DE TRÂNSITO PRATICADOS POR CONDUTORES SOB
EFEITO DE ÁLCOOL NAS RODOVIAS FEDERAIS DE BARRA DO GARÇAS - MT
ENTRE OS ANOS DE 2018 A 2022**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Direito, do Instituto de Ciências Humanas e Sociais, do Campus Universitário do Araguaia, da Universidade Federal do Mato Grosso, para obtenção de título de bacharel em direito.

Orientador: Prof. Esp. Wanderson Moura de Castro Freitas.

Barra do Garças, 25 de janeiro de 2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Esp. Wanderson Moura de Castro
Orientador

Nome do componente da banca
Membro interno – UFMT

Nome do componente da banca
Membro interno – UFMT

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, que tem me dado vida.

Ao professor orientador, Wanderson Moura de Castro Freitas, pelo apoio e orientação constantes ao longo do desenvolvimento deste trabalho; sem a sua dedicação, paciência e disponibilidade, não teria conseguido chegar até aqui.

Gostaria de agradecer também a Universidade Federal de Mato Grosso pelo apoio e pelo acesso aos recursos necessários para a realização deste projeto.

Um agradecimento especial é devido à minha esposa, Gisele Santos Cabral Pereira Domingues pelo companheirismo e amor, bem como aos meus filhos Gonçalo Renato Cabral Domingues e Tiago Cabral Domingues pela alegria sempre presente.

Por fim, mas não menos importante, aos nossos colegas de turma e amigos, que foram fontes constantes de apoio e motivação ao longo do processo.

Espero que este trabalho possa contribuir de alguma forma para a área de segurança do trânsito e que possa ser útil para futuras pesquisas.

Muito obrigado a todos!

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar os crimes de trânsito ligados à ingestão de álcool pelos condutores, nas rodovias federais da região de Barra do Garças-MT, sob circunscrição da Sétima Delegacia de Polícia Rodoviária Federal do estado de Mato Grosso, no período de 2018 a 2022, abordando aspectos como a tipificação, as penas previstas em lei e as medidas administrativas aplicáveis. Foram analisados em uma abordagem quantitativa os dados numéricos sobre a quantidade de abordagens a veículos no período, de testes de alcoolemia realizados, prisões por embriaguez efetuadas, autos de infração emitidos e acidentes ocorridos, tendo como causa principal a ingestão de álcool, valendo-se também de uma perspectiva qualitativa a partir dos dados levantados. Aponta-se também sugestões de possíveis ações para prevenção da embriaguez ao volante, visando a garantir a segurança no trânsito e a proteção da sociedade. Como resultado da pesquisa temos que a fiscalização de trânsito realizada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) no período em análise apresentou um significativo crescimento, passando de 12.135 abordagens em 2018 para 45.460 em 2022, aumento aproximado de 274,6%, e no mesmo sentido a realização de testes de alcoolemia nos condutores, subiu de 9.796 para 28.815 no mesmo período, apresentando aumento de 194,15%; além disso o estudo mostra que aumentaram-se os esforços para combater a embriaguez ao volante.

Palavras – chaves: Crimes de trânsito; Alcoolemia; Etilômetro.

ABSTRACT

The present work aims to analyze traffic crimes related to alcohol intake by drivers, on federal highways in the region of Barra do Garças-MT, under the circumscription of the Seventh Federal Highway Police Station of the state of Mato Grosso, in the period from 2018 to 2022, addressing aspects such as typification, the penalties provided for by law and the applicable administrative measures. In a quantitative approach, numerical data on the number of approaches to vehicles in the period, alcohol tests performed, drunken arrests made, infraction notices issued and accidents occurred, having as main cause the alcohol intake, also using a qualitative perspective from the data collected. There are also suggestions for possible actions to prevent drunk driving, aiming to ensure traffic safety and the protection of society. As a result of the research we have that traffic inspection carried out by the Federal Highway Police (PRF) in the period under analysis showed a significant growth, from 12,135 approaches in 2018 to 45,460 in 2022, an approximate increase of 274.6%, and in the same sense the performance of alcohol tests in drivers increased from 9,796 to 28,815 in the same period, with an increase of 194.15%; furthermore, the study shows that efforts to combat drunk driving have increased.

Keywords: Traffic crimes; Alcohol; Breathalyzer.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Gráfico de mortes em acidentes de trânsito	12
Figura 2- Gráfico de indenizações DPVAT em acidentes de trânsito	12
Figura 3- Fotografia de acidentes ligados a embriaguez.....	13
Figura 4- Etilômetros INTOXIMETERS ALCO SENSOR IV e ALCOLIZER LE5.....	40

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Normas que regulamentam o trânsito no Brasil.....	16
Tabela 2. Quadro de penalidades e medidas administrativa do art. 165 CTB.....	46
Tabela 3. Números de fiscalizações com abordagem.....	55
Tabela 4. Números de testes de alcoolemia realizados.....	55
Tabela 5. Números de operações específicas de alcoolemia.....	56
Tabela 6. Números de autos de infração emitidos.....	56
Tabela 7. Números de prisões por embriaguez ao volante.....	57
Tabela 8. Números de acidentes de trânsito causados por embriaguez.....	58
Tabela 9. Números de acidentes por área em todos os horários.....	59
Tabela 10. Números de acidentes por área de 06h00 – 19h00.....	59
Tabela 11. Números de acidentes por área de 19h01 – 05h59.....	59
Tabela 12. Números de acidentes por área de 19h01 – 00h00.....	60
Tabela 13. Números de acidentes por área de 00h01 – 05h59.....	60

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	8
2. REFERENCIAL TEÓRICO	10
2.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS SOBRE O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E O ÁLCOOL	10
2.2 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	14
2.3 A CULTURA SOCIAL DA INGESTÃO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS	17
2.4 TIPIFICAÇÃO PENAL DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	19
2.4.1 NATUREZA JURÍDICA E DETALHAMENTO DO TIPO PENAL “EMBRIAGUEZ AO VOLANTE”	23
2.4.1.1 OBJETIVIDADE JURÍDICA.....	28
2.4.1.2 SUJEITO ATIVO	29
2.4.1.3 SUJEITO PASSIVO	29
2.4.1.4 ELEMENTOS DA FIGURA TÍPICA	30
2.4.1.5 REQUISITO DA CONDUÇÃO DO VEÍCULO AUTOMOTOR	32
2.4.1.6 ELEMENTO SUBJETIVO (ANÁLISE DO DOLO DO CONDUTOR)	34
2.4.1.7 O TESTE DO BAFÔMETRO.....	39
2.5 ANÁLISE DAS PENALIDADES E PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	43
2.6 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ASPECTOS PENAIS E PROCESSUAIS PENAIS AOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	46
2.7 LEGISLAÇÃO E JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA NO COMBATE À DIREÇÃO SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL	48
3. METODOLOGIA.....	53
3.1 MÉTODO	54
4. RESULTADOS	54
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	60
REFERÊNCIAS	62

1. INTRODUÇÃO

O consumo de álcool é uma questão relevante no Brasil, já que é amplamente consumido em ocasiões sociais e festivas, mas também pode levar a graves problemas de saúde e sociais. No que diz respeito à direção de veículos, o uso de álcool pode ter graves consequências, como acidentes de trânsito, danos materiais, ferimentos pessoais e problemas legais, além de custos sociais e econômicos significativos.

A embriaguez ao volante é uma preocupação global e é por isso que muitos países possuem leis que proíbem ou limitam o consumo de álcool por motoristas. No Brasil, a legislação estabelece uma política de tolerância zero em relação à concentração de álcool no sangue para motoristas e trata a embriaguez ao volante como crime ou infração penal, com penalidades que incluem multas, suspensão de direção, prisão e outras medidas disciplinares.

Em suma, o consumo de álcool e sua relação com a direção de veículos é uma questão séria que requer a atenção da sociedade e da legislação. É necessário que sejam tomadas medidas eficazes para garantir a segurança no trânsito e prevenir os prejuízos causados pela embriaguez ao volante, pois este é o grande problema social ligado à condução.

O uso de álcool enquanto se dirige é uma das principais causas de acidentes de trânsito e é rigorosamente proibido por lei no Brasil. Se um condutor for flagrado dirigindo com qualquer nível de álcool no sangue, exceto o limite de erro de 0,04 mg/l, ele pode sofrer graves sanções, incluindo multas, perda da carteira de habilitação, detenção e até mesmo prisão. Além disso, o condutor pode ser responsabilizado civil e criminalmente pelos danos causados a terceiros em acidentes de trânsito.

A fiscalização de alcoolemia é realizada pelas forças policiais responsáveis pelo trânsito, como Polícias Militares Estaduais e Polícia Rodoviária Federal, e é realizada com a ajuda do aparelho etilômetro, também conhecido como "bafômetro". A lei que regulamenta o uso do bafômetro é a Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, que institui a "Política Nacional de Segurança Pública". O bafômetro é um equipamento utilizado para medir a concentração de álcool no ar expelido pelos pulmões durante a respiração e verificar se o motorista está dirigindo sob o efeito de álcool.

Os crimes de trânsito relacionados ao uso de álcool têm um impacto negativo significativo na segurança no trânsito e podem levar a graves danos e, em casos extremos, à morte de pessoas envolvidas em acidentes de trânsito. Por isso, é crucial que os motoristas sigam as leis de trânsito e evitem dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância que possa afetar sua

capacidade de dirigir de forma segura. A conscientização sobre os perigos do álcool ao volante é fundamental para a redução de acidentes e mortes no trânsito.

Então, diante desse grave mal, o objetivo deste trabalho é investigar a relação entre o consumo de álcool e crimes de trânsito nas rodovias BR 070 e BR 158, na região de Barra do Garças, Mato Grosso, por meio da análise dos dados oficiais da Polícia Rodoviária Federal de 2018 a 2022. O resultado revela que houve um aumento no número de fiscalizações de trânsito relacionadas ao consumo de álcool e uma elevação no número de autuações de trânsito durante o período estudado. Entretanto, a pesquisa também identificou uma redução na realização de testes de alcoolemia e na emissão de multas por embriagues ao volante durante os anos de 2020 e 2021, coincidindo com as restrições impostas para prevenir a propagação do vírus Covid-19. Em resumo, este trabalho busca compreender a evolução dos crimes de trânsito ligados ao álcool, ocorridos nas rodovias federais, na região de Barra do Garças.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Considerações iniciais sobre o Código de Trânsito Brasileiro e o Álcool

Um dos maiores perigos à vida humana quando se fala de trânsito de veículos automotores em vias públicas é a direção por condutor que não esteja em suas plenas capacidades psicomotoras, seja por motivos de natureza médica, como doenças degenerativas do sistema nervoso ou pela presença no organismo de fármacos que incapacitem a direção ou ainda pelo consumo de substâncias químicas que comprometam a capacidade de dirigir, como o álcool e outras drogas. Além de riscos diretos à vida existem outros danos possíveis gerados por um acidente de trânsito como lesões corporais, que podem ser de vários níveis, mais leves ou mais graves chegando à incapacitação das pessoas envolvidas, o que gera outro problema que é o comprometimento de parte do sistema público de saúde que precisa se dedicar ao atendimento dos acidentados gerando prejuízos financeiros à sociedade em geral devido aos altos custos envolvidos nos tratamentos, e ainda outros problemas sociais devido aos traumas psicológicos apresentados por pessoas envolvidas direta ou indiretamente nos acidentes, pois a perda ou incapacitação de pais, filhos, amigos, trabalhadores dentre outros traz sequelas às vezes insuperáveis.

De acordo com Sousa Filho, Xavier e Vieira (2008, p. 542) a respeito dos prejuízos sociais psicológicos decorridos da hospitalização das vítimas de acidentes de trânsito:

[...] a hospitalização é vivenciada com depressão, ansiedade, medo, tristeza, preocupação, desinformação acerca da gravidade do caso, do prognóstico, dos direitos e deveres atrelados ao acidente de trânsito, das implicações legais, econômicas e sociais. (SOUSA FILHO, XAVIER E VIEIRA, 2008, P.542)

Os acidentes de trânsito envolvendo condutores sob efeito de bebidas alcoólicas tornaram-se um problema social grave, e como tal, seguindo a teoria tridimensional do direito, sendo a norma criada a partir de uma necessidade advinda de um fato social observado e o valor que ele representa para a sociedade, como ensina Reale (1994, p. 96) “Toda norma jurídica assinala uma tomada de posição perante os fatos em função tensional de valores”, o que gera um “normativismo jurídico concreto”, houve no Brasil a necessidade de criação e aperfeiçoamento ao longo do tempo de normas que coibissem, através de sanções administrativas (multas de trânsito) e penais (crimes de trânsito), a direção de veículos automotores em vias públicas por condutores alcoolizados. Nesse sentido inicialmente criou-se a previsão de punição administrativa à quem dirigisse embriagado, através da lei Nº 5.108, de 21 de setembro de 1966,

antiga lei de trânsito brasileira (BRASIL, 1996), sendo tal dispositivo legal aperfeiçoado com o advento da lei 9503 de 20 de novembro de 1997, atual Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), e ainda outras normas posteriores, resultando no arcabouço legal sobre o tema que temos nos dias atuais. A criação da figura dos crimes de trânsito, novidade inserida no nosso ordenamento jurídico principalmente após o advento do CTB, trouxe o tema da alcoolemia também para a esfera penal, fazendo com que surgisse a necessidade de se explorar científica e doutrinariamente os aspectos do diploma normativo sob esse novo enfoque

Os números atuais da frota nacional são expressivos, sendo que levando-se em conta somente a década entre os anos de 2008 e 2018 a quantidade de carros no Brasil teve um aumento de 77%, subindo de 37.1 milhões para 65.7 milhões de unidades, segundo dados constantes do Mapa da Motorização Individual no Brasil, edição de 2019, publicado pelo Observatório das Metrôpolis, que é um Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) da UFRJ:

Entre 2008 e 2018 foram acrescentados à frota brasileira um total de 28,6 milhões de automóveis. Depois do acréscimo de 2,4 milhões ocorrido apenas entre o final de 2017 e o final de 2018, o país chegou a uma frota superior a 65,7 milhões de automóveis. A taxa de motorização passou de 19,6 automóveis para cada 100 habitantes em 2008 (quando a frota nacional estava em torno de 37,1 milhões) para 29,7 autos/100hab em 2018. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLIS, 2019. p. 6)

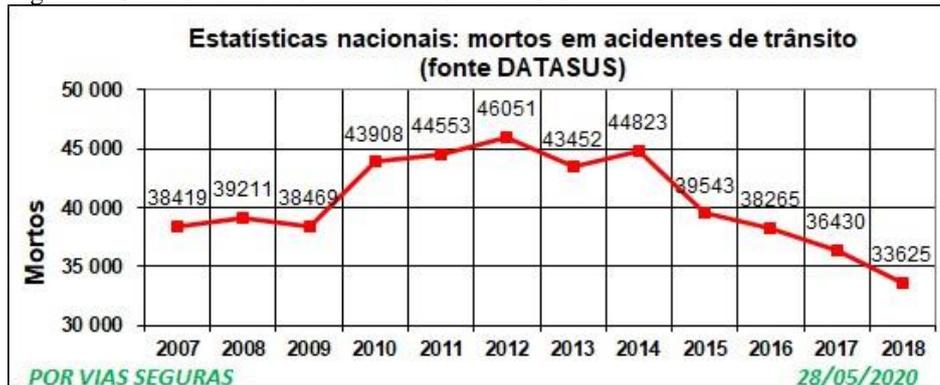
Da mesma forma e no mesmo período o número de motocicletas em circulação nas nossas vias aumentou de 13 milhões para 26.7 milhões, com os maiores crescimentos acontecendo nas cidades menores (MOBILIZE, 2019). Em relação à nossa frota de caminhões a quantidade é considerada excessiva, sendo que no ano de 2018 tínhamos 2 milhões deles em circulação (EXAME, 2019).

Tal crescimento, no entanto, nos apresenta o outro lado da realidade; se o automóvel trouxe conforto e rapidez também nos mostrou que sua má utilização traz um malefício igualmente grandioso; os acidentes de trânsito causam morte, lesões corporais e um dano gigantesco à economia, visto que uma vítima tem sua força de trabalho cessada definitiva ou transitoriamente, deixando de contribuir com a sociedade e gerando custos diretos com tratamentos médicos. Segundo mostra a organização para prevenção de acidentes no trânsito denominada Por Vias Seguras, analisando dados do Ministério da Saúde (DATASUS), em 2018 tivemos 33.625 óbitos e 38.280 indenizações por morte e 228.100 por invalidez (POR VIAS SEGURAS, 2020).

Segundo a ONG, pico de mortes no trânsito se deu no ano de 2012, quando foram contabilizados 46.051 óbitos, número que vinha crescendo ano a ano. Já em 2013 iniciou-se um

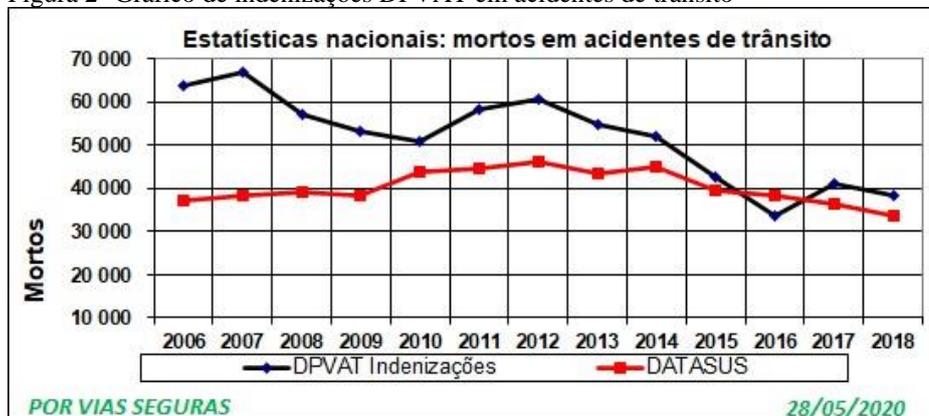
período de redução que segue em andamento, fruto dos esforços lançados a partir dos desafios feitos pela ONU – Organização das Nações Unidas pela década de ações pela segurança no trânsito 2011-2020. Tal redução pode ser vista nos gráficos apresentados a seguir referentes a mortes por acidentes de trânsito e pagamentos de indenizações pelo seguro DPVAT entre os anos de 2007 e 2018 (POR VIAS SEGURAS, 2020).

Figura 1- Gráfico de mortes em acidentes de trânsito



Fonte: Vias seguras.com. Disponível em: <http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em 17 de fevereiro de 2021.

Figura 2- Gráfico de indenizações DPVAT em acidentes de trânsito



Fonte: Vias seguras.com. Disponível em: <http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em 17 de fevereiro de 2021.

No entanto, o Brasil ainda lidera o ranking de mortes no trânsito, indo na contramão de países mais desenvolvidos como Alemanha e França, que estão conseguindo diminuir significativamente seus índices pela adoção de mudanças nas suas legislações, como mostra Fukassawa (2015, p.23):

Na Alemanha as mortes em acidentes de trânsito caíram 81% nos últimos quatro anos. A Austrália reduziu a mortalidade em 40% em duas décadas, exigindo do futuro motorista 120 horas de aulas práticas (menos de 20 no Brasil), possibilitando a

habilitação aos 16 anos, mas até os 18 só é permitido dirigir de dia e acompanhado de adulto. E da França aprende-se a importância de tratar com rigor os crimes de trânsito, indicando que quatro em cada dez condenações são relacionadas a crimes de trânsito. (FUKASSAWA, 2015, p.23).

A Polícia Rodoviária Federal, em seus dados estatísticos abertos ao público, diz que, dentre todas as causas de acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias federais brasileiras pode-se destacar algumas como sendo as principais; em 2018, por ordem decrescente, foram a falta de atenção à condução, desobediência às normas de trânsito, velocidade incompatível com a segurança e, por fim, ingestão de álcool. Doravante este trabalho focará nesta última causa.

A Polícia Rodoviária Federal divulga que, somente em 2018, houve nas rodovias federais de todo o país, 5.498 acidentes de trânsito que tiveram como causa principal definida a ingestão de álcool (BRASIL, 2019). Cenas como as exibidas abaixo são frequentes e fazem parte dessas estatísticas:

Figura 3 - Fotografia de acidentes ligados a embriaguez



Fonte: Imagem do autor

A imagem acima mostra fotografias de alguns acidentes que ocorreram na área de atuação da 7ª Del PRF, e que tiveram como causa presumível o consumo de álcool pelos condutores.

Os prejuízos sociais decorridos a partir de acidentes de trânsito envolvendo condutores alcoolizados, conforme ensina Dualibi, Pinski e Laranjeira (2011, p. 25) nos mostram a gravidade do assunto e a necessidade de análise e adoção de medidas de prevenção e educação:

Os problemas decorrentes do consumo de álcool entre condutores de veículos automotores têm sido amplamente estudados em países desenvolvidos e considerados

uma importante questão de saúde pública mundial. Tais problemas geram elevados custos sociais e consequências para os acidentados, resultando em danos socioeconômicos pela soma dos prejuízos materiais, gastos médicos e referentes à perda de produtividade. (DUALIBI, PINSKI E LARANJEIRA, 2011, p. 25).

Dessa forma vemos como se trata de um tema importante para o estudo acadêmico com a finalidade de se buscar maneiras de compreender e procurar soluções que reduzam esse mal social.

2.2 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O livro “100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 – 2010” que é uma edição Comemorativa dos Cem Anos de Legislação de Trânsito no Brasil criado pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), conta que a primeira legislação nacional que tratou de trânsito no país foi o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, ligando os estados da União (BRASIL, 2010); isso se deu 17 anos após a chegada do primeiro automóvel no país, marcando o início, embora disperso, da preocupação com a regulamentação do trânsito. O decreto se refere aos motoristas como "motorneiros" e exige que eles mantenham o controle da velocidade de seu veículo, e diminuam ou parem se necessário para evitar acidentes (LEITE, 2009).

O primeiro Código de Trânsito Brasileiro, no entanto, surgiu em 28 de janeiro de 1941; tratava-se do Decreto Lei Nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, instituído pelo então presidente do Brasil Getúlio Vargas, publicado no Diário Oficial da União em 30/01/1941 que trazia as regras de circulação dos veículos automotores pelas vias públicas, estipulando o sistema de condução pela mão direita, regulamentando a “Carteira de Motorista”, que era a habilitação para dirigir os veículos automotores com validade em todo o território nacional, impunha deveres aos condutores e as devidas penalidades aos infratores dentre outras medidas (BRASIL, 1941). Neste diploma legal já estava prevista a apreensão da carteira de motorista dos condutores que oferecessem os devidos motivos previstos como por exemplo: “incontinência pública e escandalosa do condutor” ou que tivesse “vício de embriaguez ou entorpecentes”, conforme o Art. 130 em seus itens 4 e 5, apesar de não haver previsão da cobrança de multa devido a conduta:

Art. 130. A apreensão de carteiras, nos termos deste Código, far-se-á nos seguintes casos:
4, incontinência pública e escandalosa do condutor;
5, quando o condutor tiver vício de embriaguez ou entorpecentes.
(BRASIL, 1941).

Tal código de trânsito teve uma vigência curta, durando apenas oito meses pois foi revogado pelo Decreto-Lei Número 3.651, sendo este então o segundo código de trânsito do nosso país, assinado pelo mesmo presidente da república, Getúlio Vargas e contava com 154 artigos (TOLEDO, 2021). Neste continuava prevista a apreensão da CNH do condutor que dirigisse embriagado e, da mesma forma que o anterior, não trazia cobrança de multas ou outra sanção ao condutor que fosse encontrado dirigindo alcoolizado, mas já se tinha por parte dos legisladores uma preocupação com a necessidade de comprovação da embriaguez, apesar de, na lei, não haver expressamente a descrição das formas de se chegar às provas.

Art. 129 A apreensão do documento de habilitação far-se-á nos seguintes casos:
e)- por dirigir em estado de embriaguez, devidamente comprovado;
(BRASIL, 1941)

Este Decreto-Lei teve uma vigência de vinte e cinco anos, sendo revogado pela Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966 durante o governo de Humberto de Alencar Castelo Branco. Chamado de Código Nacional de Trânsito este diploma legal trazia 131 artigos e dentre eles, no que diz respeito à condução por pessoa sob efeito de álcool, houve uma clara evolução, pois, além de citar a “embriaguez alcóolica” incluiu o termo “ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza”. Outra novidade foi a punição pecuniária ao infrator, que agora, além da apreensão da CNH teria também o veículo apreendido e pagaria uma multa com o valor de cinquenta por cento à cem por cento do salário-mínimo vigente (BRASIL, 1966).

A mudança mais significativa, porém, veio em 1997, após trinta e um anos de vigência da lei anterior, com o surgimento da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB); este, contando com 341 artigos, foi promulgado pelo então presidente da república Fernando Henrique Cardoso.

O CTB inovou ao definir os crimes de trânsito, de acordo com o art. 291, como sendo os “crimes cometidos na direção de veículos automotores” (BRASIL, 1997). A lei trouxe um capítulo inteiro dedicado ao tema; medida tomada com o fim de dar tratamento específico aos crimes cometidos na direção de veículos automotores. O capítulo XIX, com o título “Dos Crimes de Trânsito” contém um artigo que trata do crime de embriaguez ao volante, como vemos abaixo:

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. (BRASIL, 1997)

No arcabouço jurídico que regulamenta o trânsito brasileiro, porém, se encontram ainda outras normas, que de alguma forma são observadas, sendo elas:

Tabela 1. Normas que regulamentam o trânsito no Brasil

Legislação que regulamenta o trânsito no Brasil	
1. Constituição Federal	Estabelece, exclusivamente à União, em seu artigo 22, inciso XI, a competência para legislar sobre trânsito e transporte.
2. Código de Trânsito Brasileiro	Disciplina as normas de trânsito e estabelece penalidades e medidas administrativas.
3. Convenção de Viena	Regula a Permissão Internacional para Dirigir que é o documento que habilita um cidadão a conduzir veículos automotores de sua categoria em territórios estrangeiros signatários.
4. Acordo do Mercosul	Estabelece o Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai.
5. Resoluções e Deliberações do Contran	Têm força de lei e seu mais importante objetivo é o de regulamentar o Código de Trânsito Brasileiro.
6. Portarias do Denatran	Expede determinações gerais ou específicas aos órgãos ou entidades que componentes do Sistema Nacional de Trânsito
7. Leis, Decretos e Portarias Estaduais	Legisla sobre matérias de âmbito estadual
8. Leis, Decretos e Portarias Municipais	Legisla sobre matérias de âmbito municipal

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados do site Investidura Portal Jurídico, endereço eletrônico: <https://investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/direito-administrativo/3584-legislacao-de-transito-no-brasil>. Acesso em 23 de janeiro de 2023.

Contudo, a despeito da evolução da legislação brasileira, o país ainda apresenta as mais altas taxas de morte no trânsito, sobretudo devido a embriaguez ao volante, o que demanda maior rigor punitivo, como comenta Fernando Fukassawa em seu livro Crimes de Trânsito, publicado em 2015:

Por consenso dos operadores do direito, de há muito era necessário maior rigor punitivo iniciado pela lei 9.503/1997 e seguida por outras que tentaram recrudescer a repressão, sobretudo à embriaguez ao volante e direção com espírito emulativo. Com as marchas e contramarchas, avanços e retrocessos no sistema jurídico do trânsito brasileiro, o país ocupa o primeiro lugar no planeta, em taxa de mortes no trânsito. (FUKASSAWA, 2015, p.22).

Por essa razão é preciso compreender como esse processo de ingestão de bebidas alcoólicas estão inseridas no contexto social e arraigado na cultura social do brasileiro e as consequências advindas dessa realidade.

2.3 A cultura social da ingestão de bebidas alcoólicas

As bebidas alcoólicas estão presentes no cotidiano do homem a muito tempo, tendo-se registros de sua utilização nas mais diversas culturas e civilizações, conforme cita Gonzales (2019, p.7) “É difícil separar a história da humanidade da história da bebida. Remontada em quadros, livros e seus pergaminhos apontam que, muito da interação social humana se deu em razão (ou em torno) do álcool”.

Desde o “hidromel”, bebida a base de mel fermentado misturado à água, que ganhou a simpatia dos gregos, passando pelo vinho, que na Roma antiga era muito consumido pelos romanos como substituto da água, devido à contaminações das águas das cidades por coliformes fecais, chegando ao aguardente usado inclusive como medicamento na Inglaterra no século XVI (GONZALES, 2019), as bebidas alcoólicas entraram na rotina de consumo da humanidade e com isso vieram também um efeito indesejado, a dependência, como cita Gonzales (2019, p.7) “Na Grã-Bretanha, o consumo de gim chegou aos 70 milhões de litros e o alcoolismo generalizou-se”.

É de salientar-se que a igreja muito contribuiu para a expansão do consumo das bebidas alcoólicas, principalmente o vinho, a partir da Europa nos séculos XVII e XVIII, pois os padres católicos detinham grandes extensões de terras e a técnica do cultivo de uvas e da produção dos melhores vinhos, o que em conjunto com grandes feudos favoreceram a produção e o comércio desta bebida, como descrito no livro denominado Ensaio sobre a Embriaguez, que comenta:

Importante papel nesta expansão teve o desenvolvimento da própria cristandade, como já foi dito aqui, não somente pela importância litúrgica do vinho, e pelos hábitos de consumo dos padres, como principalmente porque, a partir do império carolíngio, os mosteiros e as abadias católicas vão deter o conhecimento técnico especializado na produção de uvas, no fabrico de vinhos de alta qualidade, e, graças à incorporação de extensas terras ao domínio papal, no importante acerto da Igreja com os príncipes feudais, se tornam nos maiores produtores e comerciantes de vinho. (PEREIRA, 2013, p.813)

Isso ajudou a popularizar o vinho na Europa e a produção familiar foi se intensificando a ponto de as famílias notarem as vantagens do seu consumo cotidiano pois além do sentimento recompensador causado por seus efeitos e a facilidade na produção, aliado ao fato de que em

várias regiões a água potável era escassa, como explica Pereira (2013, p.821), propiciaram sua integração ao dia a dia da sociedade:

A disseminação do uso do vinho foi considerável também devido a outras condições favoráveis que prevaleciam, tal como poder ser produzido em amplas áreas, para ser consumido em nível familiar, em festas e comemorações dentro de cada feudo, com discrição e segurança, por substituir a necessidade da água potável, sempre escassa, por servir de alimento para aliviar a fome e para suportar a dor nas épocas de pestes. (PEREIRA, 2013, p.821)

A dependência alcoólica causa muitos malefícios, e isto foi, com o tempo, sendo percebido pela sociedade, igreja e o governo, o que gerou no século XIV o início da tentativa de se promover o consumo mais brando do álcool, o que culminou na sua proibição total durante certo período, como expõe Gonzales (2013, p. 78) em sua obra *Embriaguez ao Volante*:

“O uso descontrolado de álcool na América do Norte começou a trazer problemas de natureza econômica, visto que a dependência tirava muito pai de família do trabalho e consumia quase toda ou grande parte de sua renda, com o respectivo gasto.

Em 1920, os Estados Unidos aprovaram uma lei que proibia a fabricação, venda, importação e exportação de bebidas alcoólicas. O comércio se tornou irregular por força dos setores mais conservadores. O comércio ilícito de álcool disparou e em 1933, a proibição sobre o álcool foi cancelada”. (GONZALES, 2013, p.78)

O grande problema social tanto nos Estados Unidos como em todo o mundo com relação ao álcool, no entanto, surgiu com o crescimento das cidades e da frota de automóveis, pois com o consumo de álcool com a momentânea supressão das capacidades psicomotoras e a adoção de práticas de risco como a condução de veículos automotores fizeram quadruplicar o número de acidentes de trânsito (GONZALES, 2019).

Ainda temos que, com relação à expansão da cultura do alcoolismo no mundo, de acordo com Pereira (2013, p.39) a questão do consumo de álcool “é hoje considerada o principal problema de saúde pública para inúmeros países, atingindo indistintamente todos os segmentos da sociedade a partir de idades cada vez menores, entre 12 e 13 anos”. Nesse mesmo sentido Gonzales (2019, p.4) diz que “o Brasil é um dos países que mais consomem bebidas alcoólicas no mundo. Isso, por si só, já causa grande preocupação, mas junto com a ingestão de bebidas alcoólicas, há o desdém pela proibição de condução sob a influência de álcool”. Esse fato mostra que em nosso país o problema do alcoolismo é algo comum socialmente e existe uma impressão de impunidade no que diz respeito à punição aos condutores que insistem em dirigir após beber álcool, o que torna necessário o endurecimento da legislação e da fiscalização de modo a impactar

mais fortemente a sociedade, imprimindo assim uma consciência coletiva de que existe sanção severa para quem desobedece a proibição.

2.4 Tipificação penal da embriaguez ao volante

Sabendo-se então dos efeitos do álcool na direção, como bem ensina Exum et al. (2002) conforme citado por Mello e Adura (2013, p. 27) “O álcool é uma substância psicoativa que pode alterar percepções e comportamentos; aumenta a agressividade e diminui a atenção”, afetando a direção, envolve vários fatores aos quais o condutor deve se ater, como as características do piso, luminosidade, controle da velocidade, distanciamento dos demais veículos e pedestres que compartilham a via, tornou-se necessário a adoção de leis mais severas com relação ao fato.

Estudos na área sugerem que, enquanto duram os efeitos do álcool no organismo, não há como evitar o comprometimento das capacidades psicomotoras do condutor, como diz Gonzales (2019, p. 11) “Dessa forma, alguns fatos ficam evidentes: não existe maneira de acelerar a recuperação do cérebro após a embriaguez, ou tomar boas decisões ao volante quando você já bebeu”.

A ação do estado brasileiro a respeito deste fato tem sido o desenvolvimento de campanhas educativas para o trânsito e também a adoção de medidas punitivas mais severas. Pinsky e Laranjeira (2014, p. 40) em seu livro *O alcoolismo* afirmam que em estudo feito nos Estados Unidos, após campanhas de educação escolar e implementação de leis mais duras sobre o tema, constatou-se uma diminuição significativa de mortes no trânsito:

Um projeto de ação comunitária americano que visava atingir as pessoas que dirigiam embriagadas incluiu educação na escola, campanhas informativas na mídia e regulamentação e fiscalização de leis novas e mais “duras” em relação ao assunto: o resultado foi uma redução de 20% no número de mortes no trânsito. (PINSKY E LARANJEIRA, 2014, p. 40)

Quando promulgada a lei 9503 de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, o legislador através do art. 306 tipificou como crime de trânsito o ato de dirigir veículo automotor sob efeito de álcool, portanto, estaria caracterizado crime pelo simples fato de se ter comprovado que o condutor teria ingerido bebida alcoólica e dirigindo sob esta condição exposto a dano potencial as demais pessoas envolvidas no trânsito, tema que será o foco deste trabalho:

Art. 306. 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).

Seguiu-se então uma extensa discussão sobre as formas de comprovação da presença de álcool no organismo, se seriam admitidas quaisquer provas ou somente provas provenientes de testes de etilômetro, aparelho conhecido popularmente como “bafômetro”, se testes através de amostras de sangue ou outras provas, pois o artigo não especificava tais pontos, e ainda sobre a exigência de exposição de terceiros a danos potenciais.

A Lei Federal nº 11.705, de 19 de junho de 2008 (conversão da Medida Provisória nº 415/2008), que alterou a também Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), trouxe uma nova realidade para o trânsito no Brasil, dando nova redação ao artigo 306 do CTB. Já apelidada, como tudo neste país que gera grande repercussão, de “Lei Seca”, esta lei veio para atender uma comoção social na busca da diminuição dos acidentes de trânsito. Diferentemente do que ocorreu nos Estados Unidos nos anos 20 do século passado, onde lá a lei seca tratava da proibição da venda de bebidas alcoólicas, aqui, a lei seca tem a conotação de impedimento total de consumo de álcool antes do ato de dirigir e de venda de produto alcoólicos ao longo das rodovias federais. (COUTO, 2008).

Além de nova redação para o caput do artigo 306 a lei 11.705/2008 também introduziu o parágrafo único:

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. (BRASIL, 2008).

De acordo com Filho (2021, p. 90) “a presente regra criminaliza a ação de conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em decorrência do consumo de álcool ou outra substância análoga e determinante de dependência”

Por substância psicoativa que determine dependência Filho (2021, p. 90) leciona que “tem-se como entorpecente a substância natural ou sintética que provoca alterações físicas e psíquicas, inclusive causando dependência química e psicológica.”

Em relação a essa mudança do art 306 do CTB, o legislador trocou o requisito da “direção sob influência” pelo resultado numérico do teste por aparelho de verificação de alcoolemia, ou seja, etilômetro ou resultado de eventual teste laboratorial de sangue, contrastando com o entendimento anterior a lei 11.705, de 2008, como por exemplo o de Jesus (1998, [s.p.]) que dizia que “É preciso que dirija veículo “sob influência” dessas substâncias. Trata-se de exigência

típica: "conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool", ou seja, externando nas ações o efeito causado pela bebida.

Outro ponto digno de nota é a obrigatoriedade, no que concerne ao artigo 306 do CTB após as modificações dadas pela lei 11.705 de 2008, da submissão do condutor ao teste de alcoolemia, o que para Pepeu (2014, p. 46) seria inconstitucional:

O Código de Trânsito Brasileiro desde o início de sua vigência vem sofrendo inúmeros questionamentos. Infelizmente não é apenas a recorrência dos acidentes automobilísticos que aumenta a quantidade das discussões. O legislador pátrio cometeu inúmeros erros de impropriedade técnica, equivocando sentidos e descrições legais. O advento da Lei 11.705 de 19 de junho de 2008 (lei seca) poderia ter servido para um aprimoramento completo da legislação de trânsito, mas infelizmente, isso não foi o que ocorreu. Ocorreram mudanças, mas algumas, a par de tentar melhorar o gravíssimo problema dos acidentes de trânsito, possibilitaram um nítido retrocesso como no caso do art. 306 do CTB. Neste caso específico, a letra da lei impõe ao condutor de veículo que se submeta a exames de alcoolemia ou teste de aparelho de ar alveolar pulmonar (bafômetro). Porém, essa exigência revela-se como sendo absolutamente inconstitucional. (PEPEU, 2014, p.46)

Assim, com a controvérsia acerca da constitucionalidade do disposto na nova redação do art. 306 do CTB dado pela lei 11.705, tendo os testes de alcoolemia como único requisito para a comprovação do crime, a lei acabava perdendo sua força, visto que, diante da recusa do condutor a fazer o teste não havia meios de puni-lo. Vejamos o que disse o Superior Tribunal de Justiça a esse respeito em matéria publicada em seu site oficial denominada "Falta de obrigatoriedade do teste do bafômetro torna sem efeito prático crime previsto na Lei Seca":

O motorista não pode ser obrigado a soprar bafômetro ou submeter-se a exame de sangue para apurar dosagem alcoólica. Mas a prova técnica, indicando com precisão a concentração sanguínea de álcool, é indispensável para incidência do crime por dirigir embriagado. O paradoxo legal contido na Lei Seca foi apontado pela Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que concedeu habeas corpus para trancar a ação penal contra motorista que se recusou sujeitar-se aos exames.

Antes, o CTB previa apenas que o motorista expusesse outros a dano potencial em razão da influência da bebida ou outras substâncias. Não previa quantidade específica, mas exigia condução anormal do veículo. Com a nova redação, a dosagem etílica passou a integrar o tipo penal. Isto é, só se configura o delito com a quantificação objetiva da concentração de álcool no sangue que não pode ser presumida ou medida de forma indireta, como por prova testemunhal ou exame de corpo de delito indireto ou supletivo.

Aparentemente benfazeja, essa modificação legislativa trouxe consigo enorme repercussão nacional, dando a impressão de que a violência no trânsito, decorrente da combinação bebida e direção, estaria definitivamente com os dias contados, observa o ministro Og Fernandes na decisão. Entretanto, com forte carga moral e emocional, com a infusão na sociedade de uma falsa sensação de segurança, a norma de natureza até simbólica, surgiu recheada de dúvidas.

De acordo com a decisão, a ausência da comprovação por esses meios técnicos impossibilita precisar a dosagem de álcool e inviabiliza a adequação típica do fato ao delito, o que se traduz na impossibilidade da persecução penal.

Efeito prático

Procurou o legislador inserir critérios objetivos para caracterizar a embriaguez daí a conclusão de que a reforma pretendeu ser mais rigorosa, observa o ministro Og

Fernandes na decisão. Todavia, inadvertidamente, criou situação mais benéfica para aqueles que não se submetessem aos exames específicos, completa.

Para o relator, como o indivíduo não é obrigado a produzir prova contra si sendo lícito não se sujeitar a teste de bafômetro ou exame de sangue, e que o crime previsto na Lei Seca exige a realização de prova técnica específica, poderíamos, sem dúvida alguma, tornar sem qualquer efeito prático a existência do sobredito tipo penal.

É extremamente tormentoso deparar-se com essa falha legislativa, lamenta o relator, ressaltando a impossibilidade de sujeitar a lei ao sentimento pessoal de justiça do juiz. Tal opção, afirma, levaria ao arbítrio na aplicação do direito que, fora de controle, colidiria inevitavelmente com princípios fundamentais como o da segurança jurídica. (BRASIL, 2011)

Nova alteração se deu em 2012 pela Lei nº 12.760, devido a discussões a respeito da aplicabilidade da lei, tendo então o art. 306 ganhado nova redação e posteriormente houve novos ajustes para aperfeiçoá-la, como o disposto na lei nº 12.971 de 9 de maio de 2014; Filho (2021, p. 90) explica que a nova mudança “produz outra redação para a cabeça do mandamento e introduz três novos parágrafos. Já a lei nº 12.971 de 9 de maio de 2014 apresentou novo formato para os parágrafos 2º e 3º. Por fim a lei nº 13.840 de 2019 introduziu o novo parágrafo 4º.”

Então as regras atuais apresentam da seguinte forma:

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 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) (Vigência)

§ 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) (Vigência).

§ 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO – para se determinar o previsto no caput. (Incluído pela Lei nº 13.840, de 2019). (BRASIL, 2012).

Como vimos, depois das alterações ocorridas desde a entrada em vigor da lei 9503/97 em relação a redação do art. 306, apesar da não obrigatoriedade de o condutor submeter-se ao teste de bafômetro, passou a existir outros meios de provas disponíveis e juridicamente aceitos em juízo.

2.4.1 Natureza jurídica e detalhamento do tipo penal “embriaguez ao volante”

Em 1997 com a criação da lei 9503, Código de Trânsito Brasileiro inovou no que dizia respeito ao tratamento para quem conduzia sob efeito de bebidas alcoólicas e outras substâncias inebriantes, o que passou a ser crime; vejamos o que ia o artigo 306:

Art. 306: 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)

Sendo assim é de se concluir que o crime de embriaguez ao volante tratava-se juridicamente de crime de perigo concreto, pois analisando-se o tipo penal percebe-se que para a conduta se adequar perfeitamente ao enunciado era necessário que, além de ter ingerido bebida alcóolica ou feito uso de substâncias entorpecentes houvesse uma relação direta com um potencial dano a incolumidade de outrem, ou seja, um risco concreto; conforme leciona Capez e Gonçalves (1999, p. 46), mesmo que o condutor estivesse bêbado, enquanto ele não apresentasse sinais de que o álcool o fez dirigir de forma perigosa não estaria configurado o crime:

Conforme já estudado, somente existe o crime quando o modo do agente dirigir ofende as regras de segurança viária, ainda que não exponha pessoa determinada a risco. Existe, pois, o delito quando o agente conduz o carro pela contramão, quando realiza manobra conhecida como “cavalo-de-pau”, quando empina uma motocicleta, quando desrespeita a sinalização semafórica, a via preferencial etc. Se o agente ingeriu bebida alcóolica, ainda que em grande quantidade, mas dirige normalmente, sem afetar o nível de segurança na circulação de veículos, não se configura o crime do art. 306, podendo ocorrer infração administrativa (se o nível de álcool ultrapassar a quantidade de seis decigramas por litro de sangue). (CAPEZ E GONÇALVES, 1999, p.46)

Abaixo segue um exemplo de decisão em sede de Recurso Especial no Superior Tribunal de Justiça na qual o entendimento unânime entre os ministros era de que o crime de embriaguez ao volante se tratava de crime de perigo concreto; na ocasião o réu foi absolvido:

PENAL. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. CRIME DE PERIGO CONCRETO. DEMONSTRAÇÃO DA POTENCIALIDADE LESIVA. INOCORRÊNCIA. O delito de embriaguez ao volante previsto no art. 306 da Lei nº 9.503/97, por ser de perigo concreto, necessita, para a sua configuração, da demonstração da potencialidade lesiva. In casu, em momento algum restou claro em que consistiu o perigo, razão pela qual impõe-se a absolvição do réu-recorrente. Recurso provido, absolvendo-se o réu-recorrente. (STJ - REsp: 515526 SP 2003/0045312-4, Relator: Ministro FELIX FISCHER, Data de Julgamento: 02/12/2003, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 19.12.2003 p. 598RSTJ vol. 183 p. 477) (BRASIL, 2003).

Entretanto, devido às discussões em torno da questão da prova do crime, haja visto que no artigo 306 o legislador não havia designado qualquer meio de comprovação da embriaguez, foi criada a Lei N.º 11.705, de 2008, conhecida popularmente como “Lei seca” que, entre outras mudanças alterou a redação do tipo penal do artigo em questão retirando o termo “sob a influência de álcool” e no lugar estipulando uma quantidade fixa de teor alcoólico a ser detectado por aparelho de investigação do ar profundo extraído dos pulmões, ou seja um etilômetro, conhecido vulgarmente como “bafômetro”, e retirando também a expressão “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”, o que passava na prática a mudar a natureza jurídica do crime. Assim passou a vigorar a nova redação:

Art. 306: Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. (BRASIL, 2008)

Com a mudança buscava-se eliminar a dificuldade de se provar a conduta criminosa, que colocava em risco a incolumidade de outrem, pois o tipo penal agora somente se exigia que o condutor estivesse com o nível de álcool no sangue igual ou superior a seis decigramas, ou, convertendo a medida para o equivalente no ar alveolar expelido dos pulmões em nível igual ou superior a seis 0,3 miligramas. Dessa forma, foi excluída a exigência de expor a dano potencial a incolumidade de outrem. Notemos que era justamente esse termo que fazia que o crime fosse considerado de perigo concreto, pois sem um fato que determinasse um risco real de dano não estaria satisfeito o requisito do tipo penal ou seja, agora, o risco era presumido pelo fato de haver sido detectado álcool no organismo do condutor.

O que aparentava ser uma mudança eficiente na lei revelou-se, além de ineficiente, já que os números de acidentes não baixaram, um desastre do ponto de vista de melhora da condição probatória. Agora era exigida uma prova técnica a ser produzida contando com a boa vontade do condutor suspeito de embriaguez, o que significava que aquele que não quisesse contribuir com tal produção de prova não poderia ser punido. Nucci (2009, p. 1154) ensina que a partir da Lei nº 11.705/08 a punição ao condutor embriagado tornou-se praticamente impossível:

A modificação introduzida pela Lei 11.705/2008 foi lamentável. Eliminou-se do tipo incriminador a expressão “sob a influência de álcool”, inserindo-se “estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas”. Anteriormente, era suficiente dirigir influenciado pelo álcool, colocando em perigo a segurança viária. Hoje, torna-se indispensável comprovar que o agente conduzia o veículo com concentração alcoólica específica, vale dizer, seis decigramas por litro de sangue. Para que se possa demonstrar tal situação demanda-se prova técnica (exame de sangue ou utilização do denominado bafômetro). É mais que sabido não se poder exigir de qualquer pessoa a colaboração efetiva para produzir prova contra seus

próprios interesses, ou seja, é inviável que o agente ceda amostra de sangue ou sobre o aparelho próprio para determinar a concentração de álcool por litro de sangue. Assim sendo, o tipo penal do artigo 306 tornou praticamente impossível a punição da embriaguez ao volante. (NUCCI, 2009, p.1154)

Segundo o entendimento de Antônio Carlos Lima, em artigo publicado quando da entrada em vigor da Lei 11.705/08, a alteração trazida ao art. 306 do CTB teve como consequência a mudança da natureza jurídica da embriaguez ao volante, pois afirma que, com a implementação da lei isso se tornou um crime de perigo abstrato e que, para uma pessoa ser considerada culpada desse crime, é suficiente ela dirigir um veículo automotor com uma concentração alcoólica de 6 decigramas ou mais por litro de sangue em seu organismo, sem a necessidade de direção perigosa, como ziguezagueando, fazendo ultrapassagens proibidas ou estar envolvido em um acidente de trânsito (LIMA, 2008).

A nova lei trouxe controvérsias em relação a natureza jurídica, pois, apesar de serem corrente minoritária, alguns doutrinadores consideravam que, mesmo após a mudança, o crime ainda era de perigo concreto, pois seria inadmissível diante da teoria da ofensividade permitir perigo abstrato. Jesus (2010, p. 155) dizia que “não é suficiente prova de que o sujeito, embriagado, dirigiu veículo com determinada taxa de álcool no sangue ou que bebeu antes de dirigir. É imprescindível a demonstração da influência etílica na condução”.

A controvérsia durou até a promulgação da nova Lei Nº. 12.760 de 2012, pois esta modificou novamente o artigo 306 do CTB, dando uma outra redação, que tentava resolver os problemas dando novas possibilidades para se aferir o estado de embriaguez e outras alternativas aos testes em etilômetros e de sangue, tornando possíveis provas testemunhais, em gravações de vídeo, análise dos sinais de embriaguez, dentre outras; vejamos o então novo conteúdo do artigo:

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, 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. (BRASIL, 2012)

Desta forma não se exige para caracterização do crime de embriaguez ao volante de outros elementos conexos que vá além da constatação de que o condutor estava dirigindo sob efeito de

álcool ou outras substâncias inebriantes, independentemente de demonstração de risco concreto a outrem. O Recurso em sede de Habeas Corpus impetrado no Superior Tribunal de Justiça, tendo como relatora a Ministra Maria Tereza de Assis Moura demonstra o entendimento atual daquele colegiado:

RHC. DO ART. 306 CTB. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. RECUSA DE REALIZAÇÃO DO EXAME. VERIFICAÇÃO POR OUTROS MEIOS. TESTEMUNHAS. CRIME DE PERIGO ABSTRATO. DEMONSTRAÇÃO DE POTENCIALIDADE LESIVA NA CONDUTA. DISPENSABILIDADE. 1. Segundo orientação firme desta Corte, a embriaguez ao volante, quando o agente se recusa a fazer o denominado teste do "bafômetro", pode ser comprovada por outros meios, inclusive testemunhal, como no caso em exame em que os agentes policiais constataram a presença de fortes sintomas de influência etílica. 2. O crime previsto no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro é de perigo abstrato, bastando para sua caracterização que o agente conduza veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, dispensando a demonstração de dano potencial a incolumidade de outrem. 3. Recurso desprovido. (STJ - RHC: 64772 MG 2015/0260258-8, Relator: Ministra MARIA THEREZA DE ASSIS MOURA, Data de Julgamento: 04/02/2016, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: DJe 18/02/2016) (BRASIL, 2016)

Para alguns doutrinadores, ainda hoje não é possível se afirmar com total segurança se a natureza jurídica do crime de embriaguez é de perigo de dano abstrato ou concreto, pois ainda há uma discussão doutrinária a respeito e a questão está longe de uma pacificação. O Professor, e Promotor de Justiça, Rogério Sanches Cunha defende que dependendo do caso, é possível que um crime de embriaguez ao volante seja tanto de perigo abstrato quanto pode ser de perigo concreto, pois existem as duas situações; na primeira hipótese de acordo com o artigo 306 inciso 1, em um caso hipotético em que o condutor é fiscalizado conduzindo seu veículo, sopra o bafômetro e é flagrado com nível de álcool superior aos limites estabelecidos; nesse caso o crime será caracterizado e o perigo é presumido, ou seja, perigo abstrato; mas se o condutor se recusa a se submeter ao teste e não foi possível produzir a prova numérica da quantidade de álcool no organismo, o agente Terá que se utilizar dos outros meios de prova, entre eles por exemplo, examinar a maneira pela qual o condutor dirigia; nesse caso estaria caracterizado um crime de perigo concreto através da constatação dos sinais que indicaram alteração psicomotora anormal, inclusive a forma incomum pela qual o veículo era conduzido, o que colocaria em risco a incolumidade de outrem. (CUNHA, 2013).

Contudo a jurisprudência atual reconhece majoritariamente o crime de embriaguez ao volante como sendo de crime abstrato e nesse sentido o Professor de Direito Penal e Processual Penal na Faculdade de Ilhéus/BA, Promotor de Justiça no Estado da Bahia, Dario José Kist em seu artigo A configuração atual do crime de embriaguez ao volante - art. 306 do Código de

Trânsito Brasileiro, ensina que se a concentração de álcool no sangue ou ar alveolar detectada em teste for igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama por litro de ar alveolar, será considerado crime de dirigir embriagado, mesmo que o condutor não tenha mostrado sinais de embriaguez. Se o condutor não realizar o teste de alcoolemia, a embriaguez pode ser provada por meios como vídeo, exame médico ou testemunhas. E mesmo se não for comprovado a condução anormal, o crime estará configurado. (KIST, 2015).

Exemplo de jurisprudência do STJ que reconhece a natureza jurídica do art. 306 do CTB como de perigo abstrato:

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. CRIME DE PERIGO ABSTRATO. DEMONSTRAÇÃO DA POTENCIALIDADE LESIVA. DESNECESSIDADE. “Pacífico nesta Corte o entendimento de que o crime previsto no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro é de perigo abstrato, bastando para sua configuração que o agente dirija o veículo sob a influência de álcool, dispensando a demonstração de dano potencial à incolumidade de outrem. Agravo regimental desprovido.” (STJ, 5ª T, julg. em 05/05/2016, AgRg no REsp 1557200/SP, 2015/0227809-0, rel. min. JOEL ILAN PACIORNIK, DJe 16/05/2016). (BRASIL, 2016).

O STF também reconhece como crime de perigo abstrato o referido no art. 306, como vemos em decisão em sede de habeas corpus publicada em 2011:

Ementa: HABEAS CORPUS. PENAL. DELITO DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DO REFERIDO TIPO PENAL POR TRATAR-SE DE CRIME DE PERIGO ABSTRATO. IMPROCEDÊNCIA. ORDEM DENEGADA. I - A objetividade jurídica do delito tipificado na mencionada norma transcende a mera proteção da incolumidade pessoal, para alcançar também a tutela da proteção de todo corpo social, asseguradas ambas pelo incremento dos níveis de segurança nas vias públicas. II - Mostra-se irrelevante, nesse contexto, indagar se o comportamento do agente atingiu, ou não, concretamente, o bem jurídico tutelado pela norma, porque a hipótese é de crime de perigo abstrato, para o qual não importa o resultado. Precedente. III - No tipo penal sob análise, basta que se comprove que o acusado conduzia veículo automotor, na via pública, apresentando concentração de álcool no sangue igual ou superior a 6 decigramas por litro para que esteja caracterizado o perigo ao bem jurídico tutelado e, portanto, configurado o crime. IV - Por opção legislativa, não se faz necessária a prova do risco potencial de dano causado pela conduta do agente que dirige embriagado, inexistindo qualquer inconstitucionalidade em tal previsão legal. V - Ordem denegada. (STF - HC: 109.269-MG, Relator: Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Data de Julgamento: 27/09/2011, Segunda Turma, Data de Publicação: DJe-195 DIVULG 10-10-2011 PUBLIC 11-10-2011). (BRASIL, 2011).

Como vemos no exemplo jurisprudencial acima, o ministro Ricardo Lewandowski entende que não é necessário que haja um dano efetivo ao bem jurídico protegido para que o crime seja consumado. É suficiente que exista o risco de dano, mesmo que esse risco não se

concretize. No contexto da norma mencionada, o delito de perigo abstrato é aquele em que o agente é punido por dirigir um veículo automotor com concentração de álcool no sangue igual ou superior a 6 decigramas por litro, independentemente de ter causado ou não um acidente ou qualquer outro tipo de dano. A objetividade jurídica desse delito é justificada pela proteção da incolumidade pessoal e da segurança nas vias públicas, bem como pela tutela da proteção do corpo social em geral.

2.4.1.1 Objetividade Jurídica

Quando o legislador produziu as normas punitivas da embriaguez ao volante buscou resguardar a sociedade de modo a reduzir os riscos envolvidos no trânsito, a partir do conhecimento de que a perda da capacidade psicomotora decorrentes da ingestão do álcool, assim como o uso de outras drogas, causam o aumento significativo de mortes e lesões corporais bem como prejuízos ao patrimônio. Nesse sentido, podemos dizer que o bem jurídico tutelado é a segurança no trânsito, o que está diretamente amparado no artigo 5º da Constituição de 1988, pois trata-se de proteção ao direito constitucional à vida e à saúde, pois a maioria dos crimes descritos na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 tem como objetivo principal a segurança no trânsito e como objetivo secundário proteger a vida e saúde das pessoas de forma indireta ou reflexa. (JESUS, 1998).

Ainda, segundo ensina Fukassawa (2014, p. 268), “o bem jurídico tutelado pela norma é a incolumidade pública relativa à segurança no trânsito de veículos”.

Em entendimento jurisprudencial fixado pelo Supremo Tribunal Federal mediante julgamento do HC: 109269 MG que teve como relator o ministro Ricardo Lewandowski tem-se com clareza que os bens jurídicos tutelados pelo artigo 306 do CTB, que trata do crime de embriaguez ao volante é algo que ultrapassa a mera proteção da incolumidade pessoal, para alcançar também a tutela da proteção de todo corpo social; analisemos:

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

álcool no sangue igual ou superior a 6 decigramas por litro para que esteja caracterizado o perigo ao bem jurídico tutelado e, portanto, configurado o crime. IV Por opção legislativa, não se faz necessária a prova do risco potencial de dano causado pela conduta do agente que dirige embriagado, inexistindo qualquer inconstitucionalidade em tal previsão legal. V Ordem denegada. (STF - HC: 109269 MG, Relator: Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Data de Julgamento: 27/09/2011, Segunda Turma, Data de Publicação: DJe-195 DIVULG 10-10-2011 PUBLIC 11-10-2011). (BRASIL, 2011).

O objeto jurídico tutelado na norma mencionada na decisão é a incolumidade pessoal e a proteção de todo corpo social, asseguradas pelo incremento dos níveis de segurança nas vias públicas. Isso significa que o bem jurídico protegido pelo delito é a integridade física e a segurança das pessoas, bem como a proteção da sociedade em geral.

2.4.1.2 Sujeito Ativo

Nos crimes de trânsito é sujeito ativo quem dá causa, ou seja, o agente que provoca o ato delitivo. Diego Augusto Bayer, em seu artigo Breve análise do conceito de crime, sujeito ativo, passivo e objetos, define o sujeito ativo como sendo quem pratica o crime, ou seja, o responsável por cometer uma infração penal é chamado de sujeito ativo. E esse sujeito pode ser uma pessoa física e legalmente capaz, ou seja, com idade maior ou igual a 18 anos. (BAYER, 2014). É de se imaginar que, se existe um crime, que na prática foi consumado, ou mesmo quando há somente a tentativa nos casos em que esteja prevista tal modalidade, alguma pessoa ou grupo de pessoas deu causa, seja como executor ou tenha atuado no planejamento ou logística, sendo então os sujeitos ativos do crime. Porém, quando se trata de crimes de embriaguez ao volante, por se tratar de crime próprio, ou seja, há somente um sujeito ativo, este haverá de ser unicamente o condutor que, sob efeito de álcool passa a conduzir um veículo automotor. (JESUS, 2009). Assim, qualquer pessoa, seja ela habilitada ou não, pode cometer um crime de trânsito. E que esse tipo de crime é praticado apenas pelo próprio autor da infração, não podendo haver coautoria ou outras formas de participação indireta. Viana (2009).

Filho (2021, p.91) comenta que “o tipo do artigo 306 apresenta como sujeito ativo qualquer pessoa nas condições previstas e que se encontre como condutor de veículo automotivo terrestre.”

2.4.1.3 Sujeito Passivo

O sujeito passivo em relação ao crime de embriaguez ao volante é a coletividade sendo este o sujeito principal, porém, havendo vítimas diretas da ação do condutor estas aparecem como

sujeitos passivos secundárias, sendo que a existência de um sujeito passivo secundário é meramente accidental, não sendo necessária ao aperfeiçoamento do tipo (JESUS, 1998).

Notamos que pela definição de Damásio de Jesus a sociedade como um todo é o principal sujeito passivo do crime de embriaguez, o que coaduna com o fato do objeto jurídico tutelado em primeiro lugar ser a segurança no trânsito, ou seja, afeta a coletividade como um todo, sendo meramente accidental a existência de um sujeito passivo secundário: um particular. Tal ideia é compreensível quando analisamos a possibilidade da ocorrência do crime previsto no artigo 306, ou seja, um condutor dirigindo embriagado, mas que não tenha cometido crime mais grave como lesão corporal ou homicídio culposo. Assim seu crime não atingiu uma pessoa em particular, mas a gravidade consiste em ter colocado em potencial risco a coletividade.

Para Diego Augusto Bayer em seu artigo denominado Breve análise do conceito de crime, sujeito ativo, sujeito passivo e objetos, o sujeito passivo de um crime pode perfeitamente ser a coletividade, pois, sempre que existe uma pessoa ou entidade que sofre as consequências da infração penal, é chamada de sujeito passivo. E esses sujeitos passivos podem ser pessoas físicas, jurídicas, e entidades sem personalidade jurídica, como famílias e coletividades, esses casos são chamados de crime vago. (BAYER, 2014).

Sobre o tema diz Filho (2021, p.91) que “na qualidade de sujeito passivo temos ser humano independentemente de idade, sexo, condição física ou outro qualquer distintivo.”

2.4.1.4 Elementos da figura típica

Tendo como parâmetro o texto vigente, ou seja, a última redação dada ao artigo 306 do CTB pela Lei nº. 12.760 de 2012, iremos analisar os elementos de tipicidade que caracterizam o crime de embriaguez ao volante, vejamos então:

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 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) (Vigência)

§ 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) (Vigência).

§ 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO – para se determinar o previsto no caput. (Incluído pela Lei nº 13.840, de 2019). (BRASIL, 2012).

Segundo Capez (2010, p. 210) “o conceito de tipo, portanto, é o de modelo descritivo das condutas humanas criminosas, criado pela lei penal, com a função de garantia do direito de liberdade”. Desse modo conclui-se que o tipo penal foi criado para resguardar o direito de liberdade, impedindo que as pessoas sejam presas sem que tenham cometido exatamente como prevê a lei, os crimes anteriormente definidos por ela. Se a conduta não corresponder com exatidão à descrição pré-estabelecida na lei proibitiva então não há crime.

Notamos que pela definição de Damásio de Jesus a sociedade como um todo é o principal sujeito passivo do crime de embriaguez, o que coaduna com o fato do objeto jurídico tutelado em primeiro lugar ser a segurança no trânsito, ou seja, afeta a coletividade como um todo, sendo meramente accidental a existência de um sujeito passivo secundário: um particular. Tal ideia é compreensível quando analisamos a possibilidade da ocorrência do crime previsto no artigo 306, ou seja, um condutor dirigindo embriagado, mas que não tenha cometido crime mais grave como lesão corporal ou homicídio culposo. Assim seu crime não atingiu uma pessoa em particular, mas a gravidade consiste em ter colocado em potencial risco a coletividade.

Para Diego Augusto Bayer em seu artigo denominado Breve análise do conceito de crime, sujeito ativo, sujeito passivo e objetos, o sujeito passivo de um crime pode perfeitamente ser a coletividade, pois, sempre que existe uma pessoa ou entidade que sofre as consequências da infração penal, é chamada de sujeito passivo. E esses sujeitos passivos podem ser pessoas físicas, jurídicas, e entidades sem personalidade jurídica, como famílias e coletividades, esses casos são chamados de crime vago. (BAYER, 2014).

Por veículos automotores, observando a própria definição dada pelo CTB em seu anexo I (Dos conceitos e definições), vemos que se trata de:

“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 ou coisas” (BRASIL, 1997).

Capacidade psicomotora: Sobre esse tema Dario José Kist afirma que a capacidade psicomotora é a habilidade de unir as funções mentais e físicas do corpo. Ele menciona que de acordo com estudos médicos, uma região do cérebro humano é responsável por controlar os movimentos musculares e assim desempenha tal capacidade. (KIST, 2015).

O autor comenta ainda a respeito do elemento central do tipo penal não ser a quantidade de álcool no sangue, mas a alteração na capacidade psicomotora causada pelo uso de álcool ou substâncias psicoativas que causam dependência. (KIST, 2015).

Alterada em razão de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: Pinsky e Laranjeira, (2012, p. 260) em seu livro intitulado O alcoolismo afirmam que “são vários os efeitos causados pela ingestão de bebidas alcoólicas, atingindo tanto a parte física quanto a psicológica do indivíduo que faz uso abusivo do álcool.” Ou seja, as alterações causadas no organismo humano pelo álcool são amplamente conhecidas. Sobre a alteração psicomotora por ingestão de álcool, Kist diz que uma das maneiras de afetar a capacidade psicomotora é através da embriaguez, que é uma intoxicação aguda e temporária causada pelo consumo de álcool ou substâncias psicoativas, cujo principal efeito é diminuir ou eliminar a capacidade motora e de raciocínio. (KIST, 2015).

Assim vemos que o principal efeito da embriaguez é diminuir ou eliminar a capacidade motora e de entendimento do indivíduo. Isso pode levar a problemas de equilíbrio, coordenação e reação, bem como a alterações no comportamento e na capacidade de tomar decisões. Além disso, o álcool pode afetar a memória e a capacidade de concentração, o que pode ter consequências graves em situações como a condução de veículos ou a realização de atividades que exigem atenção e habilidades cognitivas.

2.4.1.5 Requisito da Condução do veículo automotor

Os requisitos para a condução de veículo automotor, no CTB, estão disciplinados de forma expressa no capítulo XVI, com o título “DA HABILITAÇÃO”, iniciando-se com o Art. 140, como se vê:

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos: I - Ser penalmente imputável; II - Saber ler e escrever; III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente (BRASIL, 1997).

A ideia apresentada por Evandro Fabiani Capano em seu livro Legislação Penal Especial é de que se torna fundamental verificar os requisitos necessários para obter a permissão para dirigir veículos automotores, incluindo a necessidade de ser penalmente responsável. Dirigir sem essa permissão é considerado um crime pelo legislador penal no âmbito do trânsito. (CAPANO, 2015).

No que se refere à capacidade física e mental do condutor, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu Artigo 147, referindo-se ainda aos requisitos para a obtenção da permissão para dirigir no território nacional diz que:

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran: (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) I - De aptidão física e mental; (BRASIL, 1997)

Levando-se em conta que o álcool afeta justamente a capacidade física e mental do condutor este, durante a embriaguez, fica inapto a dirigir pois passa a não atender ao requisito do Art. 147, como esclarece Rodrigo Cabrera Gonzales (2019, p. 10) “Os efeitos do álcool no nosso corpo são duradouros e não devem ser subestimados” pois “a verdade é que o álcool continua a afetar o cérebro, prejudicando a coordenação e capacidade de julgamento até mesmo horas depois da ingestão da última dose”.

Conduzir um veículo automotor é um potencial direito de cada cidadão pois está diretamente ligado à liberdade de ir e vir, se locomover livremente dentro do território nacional, porém, trata-se de atividade com riscos inerentes, levando em conta a segurança e possíveis danos aos bens jurídicos de todas as pessoas envolvidas no trânsito, como leciona Gonzales (2019, p. 8):

Por obvio, além do risco de morte há o risco de sequestrar ou ferir outras pessoas envolvidas no evento. Aqui temos a reserva de não chamar de acidente, pois entendemos que "acidente" é um evento inesperado e indesejável que causa danos pessoais (danos físicos), materiais (danos ao patrimônio), danos financeiros, danos psicológicos e que ocorre de modo não intencional. (GONZALES, 2019, p.8)

Por esse motivo, tal direito de conduzir veículo automotor torna-se uma atividade tutelada pela administração pública conforme descreve o professor de direito Emanuel Motta da Rosa em artigo sobre o tema; segundo ele, dirigir um veículo automotor é uma atividade sujeita ao controle do Estado, pois gera riscos a vários direitos e bens jurídicos. Ele menciona que todos temos o potencial de ter o direito de dirigir, mas só aqueles que atendem aos requisitos legais e administrativos são autorizados a fazê-lo. Além disso, mesmo com a autorização, é preciso seguir as leis de trânsito e a administração tem o poder de controlar e punir as infrações cometidas. (DA ROSA, 2013)

Dessa forma após o candidato ser aprovado em exames específicos de direção e conhecimento das regras de trânsito, atendendo aos requisitos para a categoria adequada aos veículos que pretende conduzir, sendo também aprovado em exames físicos e psíquicos, o estado concede a este a Carteira Nacional de Habilitação, porém trata-se de um direito que pode ser fiscalizado e limitado levando-se em conta os riscos para a segurança do trânsito. Nesse sentido diz o autor que, o poder de polícia é a capacidade da administração pública de fiscalizar as atividades que estão sob sua responsabilidade, regulamentando, fiscalizando e limitando as atividades que possam afetar o interesse coletivo. Ele menciona que, mesmo com as autorizações e os requisitos preenchidos, a atividade de dirigir veículos automotores continua sob a tutela da administração, que pode agir no exercício do poder de polícia para regular, fiscalizar e limitar a conduta. (DA ROSA, 2013).

Tendo em vista que a direção de veículo automotor é uma atividade tutelada pelo estado e levando-se em conta a temporária inaptidão física e psíquica do condutor embriagado, em relação ao Art. 306 do CTB Altamiro de Araújo Lima Filho (2021, p. 90) ensina que:

“A presente regra criminaliza a ação de conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em decorrência do consumo de álcool ou outra substância análoga e determinante de dependência. A alteração da capacidade psicomotora decorrente da utilização de álcool ou qualquer outra substância psicoativa determinante de dependência remete-nos aos conceitos e definições da farmacologia. Aí tem-se como entorpecente a substância natural ou sintética que provoca alterações físicas e psíquicas, inclusive causando dependência química e psicológica.” (FILHO, 2021, p.90)

2.4.1.6 Elemento Subjetivo (análise do dolo do condutor)

Dolo e culpa

De acordo com o Código Penal Brasileiro (CPB) os crimes podem ser dolosos – quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo enquanto o culposo ocorre quando o agente deu causa por imprudência, negligência ou imperícia.

Guilherme de Souza Nucci define o conceito de dolo escolhendo defender, dentre várias teorias, o denominado conceito finalista de dolo, ou seja, que dolo é a vontade consciente de realizar a conduta típica:

CONCEITO DE DOLO Depende da teoria adotada: a) é a vontade consciente de praticar a conduta típica (visão finalista – é o denominado dolo natural); b) é a vontade consciente de praticar a conduta típica, acompanhada da consciência de que se realiza um ato ilícito (visão causalista – é o denominado dolo normativo); c) é a vontade

consciente de praticar a conduta típica, compreendendo o desvalor que a conduta representa (é o denominado dolo axiológico. Preferimos o conceito finalista de dolo, ou seja, é a vontade consciente de realizar a conduta típica. (NUCCI, 2014, p. 184)

Já para Santos e Becker (2014, p. 485-486), sobre a questão, a teoria mais acertada seria a “teoria do assentimento (consentimento ou consenso) exige, para a configuração do dolo eventual, que o agente preveja como possível o resultado imaginado, bastando que tenha tido a antevisão do resultado eventual de sua conduta.”

Quanto à culpa, Nucci (2014, p. 189) diz que o conceito de culpa é “o comportamento voluntário desatencioso, voltado a um determinado objetivo, lícito ou ilícito, embora produza resultado ilícito, não desejado, mas previsível, que podia ter sido evitado.”

Vejamos abaixo os artigos do CPB que definem dolo e culpa:

Art. 18 - Diz-se o crime:

Crime doloso

I - Doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Crime culposo

II - Culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Parágrafo único - Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente. (BRASIL, 1984)

Levando-se em conta o parágrafo único descrito acima, no entendimento de Nucci (2014, p. 189), “o dolo é a regra; a culpa, exceção. Para se punir alguém por delito culposo, é indispensável que a culpa venha expressamente delineada no tipo penal.”

O art. 306 do CTB, trata especificamente do crime de embriagues ao volante, ou seja, Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, não havendo que se falar em possibilidade de crime culposo pois tal dispositivo legal não o prevê, restando como doloso todo ato de dirigir embriagado acima do limite legal. É o que explica o professor Julyver Modesto de Araújo, mestre em Direito do Estado pela PUC/SP em seu artigo Art. 306 - Embriaguez ao volante (crime doloso?) quando diz que segundo o direito penal brasileiro a regra é que haja punição apenas quando se tem a intenção de produzir o resultado delitivo ou ao menos se assume o risco, não sendo punido, portanto, os casos em que o resultado não foi desejado nem premeditado. Assim, para que haja punição para um crime na modalidade culposa é necessário que o texto legal traga expressamente essa previsão. Quanto ao artigo 306 do CTB, por essa razão é um crime doloso, pois a lei não prevê punição para a conduta culposa. (ARAÚJO, 2014).

Porém, segundo o mesmo autor, a análise de dolo ou culpa é necessária quando o resultado da direção por condutor embriagado trazer como resultado morte ou lesão, pois tanto

o Código Penal Brasileiro quanto o CTB tipificam homicídio e lesão corporal. Ele afirma que na verdade, a pergunta é se a condição do motorista de estar embriagado pode ser considerada como um fator determinante para que o homicídio ou lesão ocorridos sejam classificados como intencionais. Ele questiona se alguém que bebe, dirige e mata (ou lesiona) queria que isso acontecesse ou, pelo menos, assumiu o risco de que isso acontecesse, e se essa pessoa deve ser responsabilizada pelo Código Penal em vez de pelo CTB. (ARAÚJO, 2014).

Caso se conclua que os crimes são culposos temos os enquadramentos nos artigos 302 ou 303 do CTB, que tratam de homicídio e lesão corporal na condução de veículo automotor prevendo somente na modalidade culposa:

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.
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. (BRASIL, 1997)

De forma diversa, quando o caso concreto for de homicídio doloso ou lesão corporal dolosa na condução de veículo por condutor embriagado, deve ser tratado por meio do código penal brasileiro nos artigos 121 ou 129:

Art. 121. Matar alguém: Pena - reclusão, de seis a vinte anos. Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem: Pena - detenção, de três meses a um ano. (BRASIL, 1940)

Dessa forma, em se tratando de morte ou lesão corporal, é necessário apuração de dolo ou culpa do condutor embriagado para se definir através de qual diploma legal este será julgado, o que traz implicações diretas quanto às penas, pois se alguém dirige um veículo e mata outra pessoa sem querer ou assumindo o risco, essa pessoa responderá pelo crime de trânsito (artigo 302 do CTB) com uma pena de detenção de 2 a 4 anos. Se a pessoa matou intencionalmente ou assumiu o risco, ela responderá pelo crime de homicídio (artigo 121 do Código Penal) com uma pena de 6 a 20 anos. Ele também menciona que o homicídio culposo fora do trânsito tem uma pena menor. (ARAÚJO, 2014).

O mesmo autor ensina também que o estado de embriaguez não exclui a imputabilidade do agente, conforme artigo 28, inciso II, do CP, além da doutrina, visto que, quando alguém premeditadamente ingere bebida alcoólica com a intenção de cometer um crime, como atropelar alguém, isso é considerado um crime intencional. Ele cita a teoria da "actio libera in causa" e menciona que a lei não isenta o condutor da responsabilidade criminal por estar embriagado no

momento em que o crime foi cometido. Ele conclui que a embriaguez pré-planejada é considerada como uma decisão livre e que o sujeito é imputável penalmente e não está isento de responsabilidade. (ARAÚJO, 2014).

Em relação ao dolo direto, diz Julyver Modesto de Araújo que dificilmente imagina-se que alguém que bebe e dirige tenha a intenção de matar (ou ferir) outra pessoa enquanto estiver dirigindo em vias públicas a (ARAÚJO, 2014). Nucci (2014, p. 185) diz que o dolo direto é “a vontade do agente dirigida especificamente à produção do resultado típico, abrangendo os meios utilizados para tanto”.

Então a forma mais plausível de ocorrência de dolo quando se fala em crimes de embriaguez, seria como dolo eventual, cujo conceito Nucci (2014, p. 186) também traz:

CONCEITO DE DOLO INDIRETO OU EVENTUAL 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. Por isso, a lei utiliza o termo “assumir o risco de produzi-lo”. Nesse caso, de situação mais complexa, o agente não quer o segundo resultado diretamente, embora sinta que ele pode se materializar juntamente com aquilo que pretende, o que lhe é indiferente. (NUCCI, 2014, p. 186)

Não havendo dolo na conduta o agente terá então agido culposamente, sendo as modalidades de culpa descritas também por Nucci (2014, p. 198):

DISTINÇÃO ENTRE CULPA INCONSCIENTE E CULPA CONSCIENTE A primeira modalidade é a culpa por excelência, ou seja, a culpa sem previsão do resultado. O agente não tem previsão (ato de prever) do resultado, mas mera previsibilidade (possibilidade de prever). A segunda é a chamada culpa com previsão, ocorrendo quando o agente prevê que sua conduta pode levar a um certo resultado lesivo, embora acredite, firmemente, que tal evento não se realizará, confiando na sua atuação (vontade) para impedir o resultado. (NUCCI, 2014, p. 198)

Não sendo plausível que nos casos concretos o condutor haja com dolo direto (vontade de cometer o crime) ou culpa inconsciente (não seja capaz de prever o resultado), a discussão se dá entre as possibilidades de DOLO EVENTUAL ou CULPA CONSCIENTE.

Leciona Pepeu, (2014, p. 36) que “no dolo eventual, o agente, ainda que de forma eventual, quer o resultado, aceita a sua existência. Na culpa consciente, há mera previsão do resultado final, mas não se deseja ou se aceita o resultado”.

Para Nucci (2014, p. 192) tanto no dolo eventual quanto na culpa consciente o agente tem a previsão do resultado que sua conduta pode causar, sendo a causa de diferenciação a não admissão do resultado como algo possível (culpa consciente) ou mesmo admitindo que pode acontecer, lhe ser indiferente (dolo eventual):

Trata-se de distinção teoricamente plausível, embora, na prática, seja muito complexa e difícil. Em ambas as situações o agente tem a previsão do resultado que sua conduta pode causar, embora na culpa consciente não o admita como possível e, no dolo eventual, admita a possibilidade de se concretizar, sendo-lhe indiferente. (NUCCI, 2014, p. 192)

Santos (2014, p. 479) diz que a diferença entre dolo eventual e culpa consciente está na “desaprovação desse resultado, ou seja, no dolo eventual o sujeito mesmo prevendo este resultado não o nega, assume o risco de produzi-lo, quando na culpa consciente ele veementemente acredita que nada acontecerá.”

Como distinção em relação as duas modalidades, se dolo ou culpa, Pepeu (2014, p.36-37) nos traz o seguinte ensinamento:

Apesar de haver entre o dolo eventual e a culpa consciente um elemento comum, qual seja, a previsão do resultado antijurídico, há entre eles uma diferença fundamental. No dolo eventual, o agente concorda com a ocorrência desse resultado, preferindo, ao invés de renunciar a ação, arriscar-se a produzi-lo. Na culpa consciente, o sujeito ativo não concorda com o dano, até o repele, mas pratica o ato acreditando firmemente que este não vira a acontecer. (PEPEU, 2014, p.36-37)

Destaca-se ainda que é de suma importância avaliar corretamente a ocorrência de dolo eventual ou culpa consciente pois considerar no caso concreto e de forma errada a existência de dolo eventual irá agravar enormemente as consequências penais em relação ao réu, visto que considerando crime doloso este incorrerá nas penas previstas pelo CP, como ensina Pepeu (2014, p. 36):

Torna-se, portanto, absolutamente imperioso que, no caso concreto, seja corretamente adequada a infração cometida pelo autor ao tipo penal correspondente, já que a indicação errônea do dolo eventual ao invés da culpa consciente poderá trazer repercussões gravíssimas para o réu no âmbito da justiça criminal... pois o agente que responder ao crime de delito de trânsito com base em dolo eventual terá o enquadramento da sua conduta, em caso de morte da vítima, nos termos do artigo 121 do Código Penal com penas que variam entre 6 a 20 anos de reclusão. Já no caso de utilização da culpa consciente à mesma situação fática apontada, o réu responderá nos termos do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro com penas que variam entre 2 a 4 anos de detenção. (PEPEU, 2014, p.36)

Segundo Nucci nos processos criminais que lidam com este assunto, é difícil obter provas do que estava passando pela mente da pessoa que cometeu a infração. Em vez disso, a análise se concentra mais nas circunstâncias do caso específico para se ter uma ideia da intenção do autor do crime, ao invés de tentar entender o conteúdo da mente da pessoa responsável (NUCCI,, 2014).

Santos (2014, p. 458) no seu livro *Dolo eventual e Culpa consciente: atualizada frente à Lei nº 12.971/2014*, diz que o dolo eventual admite o dolo eventual nos crimes de trânsito, inclusive em casos que envolvem embriaguez, porém, não em qualquer situação, sendo necessário avaliar o caso concreto para verificar a ocorrência de dolo eventual ou culpa consciente:

É visível que os tribunais, já vinham admitindo o dolo eventual nessas questões de “racha”, alta velocidade e uso excessivo de bebidas alcoólicas, porém como também foi explanado pela jurisprudência e decisão do STJ e STF, não é qualquer tipo de situação em que o agente bebeu e dirigiu e venha a matar alguém, que possa ser caracterizada como dolo eventual, é necessário avaliar o caso concreto para verificar se o agente agiu com dolo ou assumiu o risco de provocar a morte de outrem. (SANTOS, 2014, p.458)

Dessa forma entendemos não ser em qualquer caso em que alguém bebe e dirige e acaba matando alguém que pode ser caracterizado como dolo eventual. É preciso avaliar o caso individualmente para determinar se o autor agiu com dolo (intenção) ou assumiu o risco de causar a morte de outra pessoa.

2.4.1.7 O teste do bafômetro

De acordo com a química Líria Alves de Souza em artigo publicado no sítio Brasil Escola, o bafômetro, como é conhecido vulgarmente, é um aparelho que permite determinar a concentração de bebida alcoólica através da análise o ar exalado dos pulmões de uma pessoa. A correta denominação técnica do aparelho é “etilômetro”, devido às reações químicas que envolvem o álcool etílico presente no ar pulmonar e um reagente (SOUZA, 2022).

O álcool, quando ingerido por qualquer pessoa, é absorvido pelo organismo e após passar para a corrente sanguínea parte dele chega aos pulmões e assim é detectável a partir do ar pulmonar, existindo proporcionalidade entre o álcool presente nesse ar e na corrente sanguínea, o que faz com que o teste feito através do ar expelido pela pessoa em questão comprove a quantidade de álcool no seu sangue, como bem expõe Emerson Santiago em artigo publicado no Portal eletrônico Infoescola. Segundo o artigo o conceito fundamental por trás do funcionamento do dispositivo é que quando alguém ingere álcool, este é absorvido pelo corpo, passa pelos pulmões e é exalado. A concentração de álcool no ar exalado é proporcional à concentração de álcool no sangue. O bafômetro mede a quantidade de álcool presente no ar exalado e é utilizado para testar o nível de álcool no sangue sem precisar tirar sangue do motorista, essa é sua praticidade. (SANTIAGO, 2012).

Ensina ainda (SOUZA, 2022) que o bafômetro é um dispositivo que mede a concentração de álcool no sangue. Ele funciona da seguinte maneira: quando o ar expirado pelo indivíduo é colhido pelo aparelho, o álcool presente reage com o oxigênio presente no dispositivo, com a ajuda de um catalisador. Com essa reação, ocorre a liberação de elétrons, ácido acético e íons de hidrogênio. Os elétrons então passam por um fio condutor, gerando corrente elétrica. Um chip dentro do aparelho calcula a porcentagem de álcool baseado na corrente elétrica gerada. Quanto maior a quantidade de álcool presente, maior será a corrente elétrica gerada e maior será a concentração de álcool no sangue.

Atualmente os principais modelos de etilômetros utilizados pela Polícia Rodoviária Federal são os modelos Alco-sensor IV da marca INTOXIMETERS, e LE5 da marca ALCOLIZER, ambos baseados na tecnologia de célula de combustível.

Figura 4- etilômetros INTOXIMETERS ALCO SENSOR IV e ALCOLIZER LE5



Fonte: Imagem do autor.

A imagem acima mostra os dois modelos de etilômetro utilizados pela PRF.

Com o advento da Lei Seca, Decreto 6.488/2008, que regulamentou o art. 276 e o parágrafo único do art. 306, ambos do CTB, especialmente por meio do seu art. 2º, houve a explicitação da possibilidade de uso de aparelhos do tipo etilômetro para medição da quantidade de álcool no organismo dos condutores bem como normatizando as margens de tolerância, como bem expõe Filho (2021, p. 94):

Observou-se que, com a redação da Lei 11.705/2008, o tipo penal passara a exigir para caracterização do delito, objetivamente, comprovação inequívoca da concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue. Em seguida, explicitou-se que esta poderia ser confirmada por teste de alcoolemia mediante exame de sangue ou em aparelho de ar alveolar pulmonar, também conhecido como etilômetro ou bafômetro, conforme determinaria o art. 2º do Decreto 6.488/2008 — que regulamenta o art. 276 e o parágrafo único do art. 306, ambos do CTB —, disciplinando a margem

de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes para efeitos de crime de trânsito. (FILHO, 2021, p.94)

Porém a norma mais abrangente em relação a fiscalização de alcoolemia no trânsito é a Resolução 432/013 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que dispõe sobre o tema:

Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 2013).

Importante salientar que o art. 2º estipula que a fiscalização dos condutores “deve” ser procedimento operacional rotineiro dos órgãos de trânsito, e como comenta Rafael Batista em seu artigo Lei Seca publicada no portal Brasil Escola, “há um grande empenho do poder público em realizar blitz e autuar aqueles que descumprirem a legislação. Na fiscalização, os condutores são orientados a soprarem no bafômetro para verificar a quantidade de álcool no ar que é expelido” (Batista, 2022. p. online).

Art. 2º A fiscalização do consumo, pelos condutores de veículos automotores, de bebidas alcoólicas e de outras substâncias psicoativas que determinem dependência deve ser procedimento operacional rotineiro dos órgãos de trânsito (BRASIL, 2013).

Já o art. 3º, ao discriminar os meios de provas admitidas para a caracterização da embriaguez, dentre outros como imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido, em seu parágrafo 2º estipula como prioritário o teste com etilômetro:

Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:
III – teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);
§ 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro. (BRASIL, 2013).

O Art. 4º nos traz os requisitos para que os aparelhos usados na fiscalização sejam considerados válidos, dentre eles a aprovação pelo INMETRO bem como verificação metrológica (aferição) inicial e anual:

Art. 4º O etilômetro deve atender aos seguintes requisitos:
I – Ter seu modelo aprovado pelo INMETRO;
II – Ser aprovado na verificação metrológica inicial, eventual, em serviço e anual realizadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO

ou por órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade - RBMLQ; (BRASIL, 2013).

Também o parágrafo único do art. 4º fala sobre uma margem de tolerância a ser descontada dos resultados a título de “erro máximo admitido”:

Parágrafo único. Do resultado do etilômetro (medição realizada) deverá ser descontada margem de tolerância, que será o erro máximo admissível, conforme legislação metrológica, de acordo com a “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I. (BRASIL, 2013).

Para caracterização de infração administrativa, prevista no art. 165 do CTB com penalidade de multa e suspensão do direito de dirigir, tem-se um limite, na prática de 0,00 mg/l (miligramas de álcool por litro de ar pulmonar expelido), ou seja, tolerância zero, pois, apesar do art. 6º em seu parágrafo 2 estipular o limite de 0,05 mg/l, descontando-se o valor de erro máximo descrito na tabela do anexo I da resolução chega-se ao valor final de 0,01 mg/l. Vejamos:

Art. 6º A infração prevista no art. 165 do CTB será caracterizada por: II – Teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), descontado o erro máximo admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I; (BRASIL, 2013).

Outra novidade é a previsão de penalização dos condutores que se recusarem a submeter-se ao teste de alcoolemia durante uma fiscalização, incidindo nas mesmas penalidades e medidas administrativas do art. 165 do CTB:

Parágrafo único. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB ao condutor que recusar a se submeter a qualquer um dos procedimentos previstos no art. 3º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora. (BRASIL, 2013).

Quanto aos limites para caracterização de crime de trânsito constante do art. 306 do CTB, os limites são de 0,34 mg/l, que equivale a 0,30 mg/l após desconto constante da tabela do anexo I e conforme parágrafo 1º da resolução a ocorrência de crime não afasta a aplicação da penalidade prevista no art. 165 do CTB:

Art. 7º O crime previsto no art. 306 do CTB será caracterizado por qualquer um dos procedimentos abaixo:
II - Teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,34 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L), descontado o erro máximo

admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I;
§ 1º A ocorrência do crime de que trata o caput não elide a aplicação do disposto no art. 165 do CTB. (BRASIL, 2013).

Dessa forma o crime previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) será caracterizado se qualquer um dos procedimentos descritos no inciso II ocorrer: teste de etilômetro com resultado igual ou superior a 0,34 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L), levando em consideração o erro máximo permitido na Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro no Anexo I do CTB. O parágrafo 1º esclarece que a ocorrência desse crime não impede a aplicação do disposto no artigo 165 do CTB.

2.5 Análise das penalidades e procedimentos administrativos do Código de Trânsito Brasileiro

O conceito de Infração de trânsito, no CTB, é apresentado pelo art. 161, de forma sucinta e como leciona Julyver Modesto de Araújo, o artigo 161 inaugura o capítulo XV - DAS INFRAÇÕES e conceitua infração de trânsito como sendo o descumprimento de qualquer preceito do Código, da legislação complementar ou das Resoluções do CONTRAN, sendo as condutas tipificadas nos artigos seguintes do CTB: (162 a 255). (ARAÚJO 2012)

Ainda, segundo o mesmo art. 161 do CTB, o infrator fica sujeito às penalidades e às medidas administrativas indicadas em cada artigo além das punições previstas no Capítulo XIX (crimes de trânsito).

Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar, e o infrator sujeita-se às penalidades e às medidas administrativas indicadas em cada artigo deste Capítulo e às punições previstas no Capítulo XIX deste Código. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência) (BRASIL, 1997).

Pauline Machado, em artigo denominado “Qual é a diferença entre autuação, multa, penalidade e infração de trânsito?” publicado no sitio Portal do Trânsito em 2021, discorre sobre o significado de cada termo pois segundo ela é comum ouvirmos falar em autuação, multa, penalidade e infração de trânsito sem, contudo, ter a exata compreensão do que tais palavras significam. Segundo ela a autuação é um procedimento que serve como início do processo administrativo que culminará posteriormente na aplicação penalidade por uma infração de trânsito, sendo nessa fase de autuação que o proprietário terá ciência de que há um processo envolvendo seu veículo devido a uma infração de trânsito; já a multa é uma penalidade de natureza financeira imposta pelos órgãos de trânsito, após autuação, por descumprimento de

regra estabelecida pela legislação de trânsito. Penalidade, porém, é um termo mais abrangente, incluindo as multas – valores pecuniários, pontuações debitadas dos prontuários dos condutores ou proprietários responsáveis pela infração e outras penalidades aplicadas nos processos administrativos que podem gerar suspensão do direito de dirigir ou cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Além dessas há também a previsão de outras, como advertência por escrito (em casos específicos podem substituir a multa) e frequência obrigatória em cursos de reciclagem (MACHADO, 2021).

Vejamos abaixo como o art. 256 do CTB descreve as penalidades possíveis de serem aplicadas devido as infrações de trânsito cometidas e como é possível a aplicação simultânea delas de acordo com a previsão legal de cada artigo:

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

- I - advertência por escrito;
- II - multa;
- III - suspensão do direito de dirigir;
- IV - (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
- V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- VI - cassação da Permissão para Dirigir;
- VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem. (BRASIL, 1997).

Passemos agora a analisar especificamente os artigos referentes as infrações de trânsito ligadas à alcoolemia, tema deste trabalho, trazendo depois enfoque especial sobre as penalidades previstas nestes casos, visto que para ambas as infrações elas são as mesmas: multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses e medidas administrativas de recolhimento da CNH e retenção do veículo, conforme normas definidas pelo CTB nos seguintes artigos:

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; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)
 Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)
 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro.(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)
 Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)
 (BRASIL, 1997).

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277: (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
 Infração – gravíssima; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
 Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;(Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência) (BRASIL, 1997).

A multa prevista é de natureza gravíssima multiplicada por dez, ou seja, R\$ 2.934,70 nos valores atuais; a retenção do veículo se dá no local da abordagem podendo o condutor indicar outra pessoa habilitada para passar a conduzir em seu lugar, sendo que, se não for apresentado tal substituto em tempo razoável o veículo pode ser levado a depósito, como bem ensina Gonzales (2019, p. 18):

O flagrante de dirigir sobre a influência do Álcool que pelo artigo 165 acarreta uma multa de, aproximadamente, R\$ 3 mil reais e a suspensão do direito de dirigir. Essa suspensão do direito de dirigir é automática, na medida que é apreendida a carteira de habilitação do condutor, o qual tem o direito de - em tempo razoável - chamar outro condutor para seu veículo. Este novo condutor passará por exame de alcoolemia, obrigatoriamente. (GONZALES, 2019, p.18)

Ainda, sobre a suspensão do direito de dirigir, como ensina Cleydson Mendes, professor de legislação de trânsito, em seu artigo “Suspensão do direito de dirigir”, postado no sítio Portal do trânsito em 2021, sendo uma das penalidades previstas no art. 256 do Código de Trânsito Brasileiro, trata-se de um impedimento temporário de se dirigir, e tal penalidade, considerando todo o CTB, pode ser aplicada em duas hipóteses, sendo a primeira, pelo somatório de pontos no prontuário do condutor devido ao cometimento de infrações diversas no período de 12 meses, podendo o direito ser suspenso pelo período de 6 meses a 1 ano, conforme Lei nº 13.281/16, ou como segunda hipótese, por cometimento de infração específica para a qual haja previsão da suspensão do direito de dirigir, independentemente de pontuação no prontuário ou cometimento de outras infrações, ou como são também conhecidas: “infrações mandatárias”. (MENDES, 2019).

Segundo o mesmo autor, entre as várias infrações mandatárias previstas no CTB estão as que são ligadas ao tema da embriaguez ao volante, ou seja, as previstas nos artigos 165 e 165-A, que estipulam uma suspensão de dirigir pelo período de 12 meses (MENDES, 2019).

Em suma, após entrar em vigor a lei 12.760 de 2012, são estas as penalidades e medidas administrativas aplicáveis aos condutores flagrados dirigindo sob efeito de álcool:

Tabela 2. Quadro de penalidades e medidas administrativa do art. 165 CTB

Penalidades	
1-	Multa - gravíssima multiplicada por dez vezes: valor \$R 2.934,70
2-	Suspensão do direito de dirigir por 12 meses
Medidas administrativas	
1-	Recolhimento do documento de habilitação
2-	Retenção do veículo no local até apresentação de outro condutor habilitado

Fonte: Elaborada pelo autor com base no CTB.

A multa passou a ser de valor mais elevado e pode ser cobrada em dobro em caso de reincidência em um período de 12 meses, o que reforça a gravidade da infração. Além disso, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses e o recolhimento do documento de habilitação são medidas que visam garantir a segurança no trânsito, pois durante este período o condutor estará sujeito a novas penalidades se for flagrado dirigindo. A retenção do veículo até apresentação de outro condutor habilitado também é uma medida importante para evitar que a pessoa continue a dirigir sob o efeito de álcool.

2.6 Considerações sobre os aspectos penais e processuais penais aos crimes de trânsito

O capítulo XIX do CTB trata dos crimes de trânsito, ou seja, crimes cometidos na direção de veículo automotor e, na maioria dos casos, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e da lei nº 9.099/1995 – que trata dos juizados especiais cíveis e criminais:

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. (BRASIL, 1997).

Vale ressaltar que, de acordo com o art. 12 do CP que diz: “As regras gerais deste Código aplicam-se aos fatos incriminados por lei especial, se esta não dispuser de modo diverso. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)” (BRASIL, 1940), o que indica que outros diplomas legais tratando de crimes tem prevalência sobre este, como é o caso do CTB quando legisla sobre crimes de trânsito, conforme leciona Altamiro (2021, p. 17):

Além do código penal várias outras leis cuidam da área criminal. São as chamadas leis extravagantes. O referido código alberga, por ocasião do artigo 12, o princípio da especialização. Vale dizer: a lei especial ao tratar diferentemente uma matéria sempre derroga as disposições genéricas anteriormente existentes. Aplica-se, por exemplo, o

princípio invocado quando se trata de regras extravagantes contidas [...] na lei nº 9.503/1997 (código de trânsito brasileiro). (ALTAMIRO, 2021, p.17)

Dessa forma, os crimes de trânsito previstos no CTB são de competência do Juizado Especial Criminal, caso a pena máxima prevista para estes sejam de até dois anos, porém, em se tratando de crimes ligados ao consumo de álcool, somente se adequa a essa possibilidade o seguinte:

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. (BRASIL, 1997).

Conforme ensina Fukassawa (2015, p.31):

A competência do Juizado Especial Criminal é estabelecida para conciliação, julgamento e execução das infrações de menor potencial ofensivo, aquelas com pena máxima não superior a dois anos, respeitadas as regras de conexão e continência (art. 60 da Lei n. 9.099/1995), pelo que incluiu-se na sua competência os seguintes crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro: [...]

7) 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 (art. 310) (FUKASSAWA, 2015, p.31):

Ficando a cargo do júízo comum, de acordo com o procedimento do código penal e código de processo penal o outro crime ligado a embriaguez, constante do art. 306 do CTB, de acordo com Fukassawa (2015, p.31): “assim, estão fora da competência do Juizado Especial Criminal, posto que abstratamente punidos com detenção superior a dois anos, os crimes de: [...] 3) embriaguez ao volante, máximo de 3 anos (art. 306)”. A “ação penal é pública incondicionada e o processo é de competência do Júízo Criminal Comum” (FUKASSAWA, 2014, p. 284).

Tratando-se do crime de lesão corporal culposa na direção, quando o condutor estiver embriagado, há de se observar uma previsão legal que retira esse crime do alcance do Juizado Especial Criminal (ALTAMIRO, 2021):

§ 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: (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.705, de 2008)

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (BRASIL, 1997).

Nesse caso, mesmo sendo prevista a aplicação da Lei nº 9.099/1995 aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, estando o condutor embriagado passa a ser necessária a instauração de inquérito policial (FUKASSAWA, 2015).

2.7 Legislação e jurisprudência brasileira no combate à direção sob influência de álcool

Inicialmente, no que diz respeito à infração de trânsito, temos os arts. 165 e 165-A do CTB que tratam, respectivamente, da direção sob influência de álcool e da recusa ao teste de etilômetro, com multa e medidas administrativas. O art. 165 teve sua redação alterada pelas leis 11.705/2008 e 12.760/2012, e o art. 165-A foi instituído pela lei 13.281/2016, tornando a recusa ao teste de alcoolemia punível nos mesmos termos do art. 165. Sobre a infração de trânsito diz Fukassawa (2014, p. 273):

O simples dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, constitui infração administrativa (art. 165). O legislador, qualificando-a de gravíssima, não tolera ingestão de nenhuma substância que possa, de alguma maneira, influir na capacidade psicomotora do condutor, cuja prova se fará pelos procedimentos elencados no art. 277, sejam testes de alcoolemia, exames clínicos, exames periciais, testemunhas, imagens, vídeos e outras. A recusa do condutor em se submeter aos testes e exames, dá ensejo a uma nova infração administrativa com imposição das penalidades e medidas do mesmo art. 165, mas não se constitui em presunção de culpa. (FUKASSAWA, 2014, p.273):

Outro fato relevante trazido pela lei 11.705/2008 (conhecida como Lei Seca), foi a proibição de venda de bebidas alcoólicas nas proximidades das rodovias federais. Tal medida visava dificultar a oferta de tais produtos aos condutores. Vejamos a redação dada pelo art. 2º da referida lei:

Art. 2º São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.

§ 1º A violação do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais).

§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa a autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.

§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal. (BRASIL, 2008).

Partindo para a esfera criminal, Fukassawa (2014, p. 273) comenta que “a embriaguez penalmente punível pressupõe a ingestão de álcool bastante para provocar a desestabilização do condutor, daí gerando perigo para a incolumidade pública.”

A atual redação do art. 306 do CTB, que fala especificamente do crime de direção sob efeito de álcool, é dada pela Lei 12.760/2012, que também trouxe os parágrafos 2º e 3º que estabelecia os níveis máximos de teor alcoólico no sangue e ar pulmonar expelido bem como passou a autorizar outros meios de prova. Em 2014 tivemos a lei 12.971/2014 que modificou os parágrafos 2º e 3º do art. 306 e, por fim, a lei 13.840 de 2019 incluiu o parágrafo 4º no art 306 do CTB, tratando utilização nas fiscalizações de qualquer aparelho tipo etilômetro que seja aprovado pelo INMETRO:

Portanto, na atualidade está em vigência a seguinte redação do art. 306 após as atualizações legais citadas acima:

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 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) (Vigência)

§ 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) (Vigência).

§ 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO – para se determinar o previsto no caput. (Incluído pela Lei nº 13.840, de 2019). (BRASIL, 2012).

Ainda sobre crimes de trânsito, temos os arts. 302 e 303 do CTB que tratam do homicídio e lesão corporal culposos na direção de veículo automotor com penas maiores para os casos em que o condutor esteja embriagado. Segundo Fukassawa, (2014, p. 191) “o tipo básico do homicídio culposo é punido com detenção de 2 a 4 anos, e a lesão corporal culposa é punida com detenção de 6 meses a 2 anos” enquanto que, após alterações dadas pela lei 13.546/2017 o texto vigente nos casos de homicídio culposo ou lesão corporal culposa na direção, estando o condutor embriagado, as penas podem chegar a 8 e 5 anos respectivamente:

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.

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (Vigência)

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (Vigência)

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.

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (Vigência)
(BRASIL, 1997).

A norma que regulamenta os procedimentos de fiscalização do consumo de álcool e outras substâncias entorpecentes por condutores é a Resolução nº 432 de 2013 do CONTRAN:

Resolução nº 432 de 23 de janeiro de 2013. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). (BRASIL, 2013).

Tal resolução é de suma importância, pois regulamenta a fiscalização e seus procedimentos e também o uso do aparelho etilômetro, dentre outras coisas.

Vejamos abaixo alguns exemplos de jurisprudência dos tribunais superiores brasileiros a respeito da aplicação das normas de combate e repressão a embriaguez ao volante:

Proibição de comércio em áreas rurais

AGRAVO REGIMENTAL EM APELAÇÃO. PROIBIÇÃO DE VENDA VAREJISTA DE BEBIDAS ALCÓOLICAS ÀS MARGENS DAS RODOVIAS FEDERAIS. MP 415/2008. CONVERSÃO NA LEI 11.705/2008. PROIBIÇÃO PARCIALMENTE MANTIDA RESTRITA ÀS ÁREAS RURAIS. 1. Com a conversão da MP 415/2008, que vedara a comercialização varejista de bebidas alcoólicas nas rodovias federais, na Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, a proibição foi mantida. Todavia, o legislador delimitou a aplicabilidade da norma às áreas rurais, excluindo, no § 3º do art. 2º, o impedimento de comercialização varejista de bebidas alcoólicas nas áreas urbanas. 2. Agravo regimental da União improvido. (TRF-1 - AGAMS: 00021028620084013900, Relator: DESEMBARGADORA FEDERAL SELENE MARIA DE ALMEIDA, Data de Julgamento: 25/04/2012, QUINTA TURMA, Data de Publicação: 11/05/2012) (BRASIL, 2012)

Recusa ao teste de alcoolemia em etilômetro

EMENTA RECURSO INOMINADO. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA. RECUSA AO TESTE DO ETILÔMETRO (BAFÔMETRO). ART. 165-A DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. PREVISÃO EXPRESSA DA INFRAÇÃO. PRINCÍPIO DA NÃO AUTOINCRIMINAÇÃO. NEMO TENETUR SE DETEGERE. INAPLICABILIDADE. DECISÃO MANTIDA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. Recurso inominado. Sentença de improcedência. Pretensão recursal: anular o auto de infração nº MTA0414290. Autor que conduzia o veículo e se recusa ao teste do etilômetro (bafômetro). Fato incontroverso. Proteção constitucional que diz respeito apenas ao direito ao silêncio, e não abrange a realização (ou a recusa em participar) de outros meios de prova - desde que, evidentemente, não viole outras garantias legais e constitucionais. A recusa do condutor em se submeter ao teste de alcoolemia, portanto, não constitui exercício de qualquer direito, mas, ao revés, caracteriza a violação de uma regra de dever. Dissociação entre o aspecto penal e o administrativo. Não conexão entre ambos, de forma necessária. O art. 165-A do Código de Trânsito Brasileiro prevê expressamente a suspensão do direito de dirigir por 12 meses e multa em razão da recusa à realização do teste. Recurso conhecido e desprovido. Condeno a recorrente ao pagamento das custas processuais ou honorários advocatícios, que fixo em 10% do valor da causa, suspenso em razão da gratuidade da justiça, nos termos do artigo 98, § 3º, do CPC.

(TJ-MT 10003973220188110001 MT, Relator: ANTONIO VELOSO PELEJA JUNIOR, Data de Julgamento: 10/11/2020, Turma Recursal Única, Data de Publicação: 12/11/2020) (BRASIL, 2020)

Penalidade de multa de trânsito por embriaguez

APELAÇÃO. CRIME DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PROVA SUFICIENTE. CONDENAÇÃO MANTIDA. DOSIMETRIA DA PENA. REDIMENSIONAMENTO. EXECUÇÃO PROVISÓRIA. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. MANUTENÇÃO DO DECRETO CONDENATÓRIO. APELAÇÃO. CRIME DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PROVA SUFICIENTE. CONDENAÇÃO MANTIDA. DOSIMETRIA DA PENA. REDIMENSIONAMENTO. EXECUÇÃO PROVISÓRIA. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. MANUTENÇÃO DO DECRETO CONDENATÓRIO. APELAÇÃO. CRIME DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PROVA SUFICIENTE. CONDENAÇÃO MANTIDA. DOSIMETRIA DA PENA. REDIMENSIONAMENTO. EXECUÇÃO PROVISÓRIA. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. MANUTENÇÃO DO DECRETO CONDENATÓRIO. APELAÇÃO. CRIME DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PROVA SUFICIENTE. CONDENAÇÃO MANTIDA. DOSIMETRIA DA PENA. REDIMENSIONAMENTO. EXECUÇÃO PROVISÓRIA.- EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. MANUTENÇÃO DO DECRETO CONDENATÓRIO. As provas existentes no caderno processual são suficientes para o julgamento de procedência do pedido condenatório deduzido na denúncia. Materialidade e autoria suficientemente demonstradas. A comprovação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência pode ser realizada, nos termos do § 2º do art. 306 do CTB, por intermédio de ?teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos?. Por opção legislativa, não se exige qualquer resultado naturalístico para a configuração do referido delito, de perigo abstrato, conforme consolidado pelo STF, que, inclusive, afastou qualquer

inconstitucionalidade de tal previsão legal. A simples condução de automóvel com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou outra substância entorpecente representa, por si só, a probabilidade de dano à segurança no trânsito, à incolumidade física dos indivíduos e à própria vida humana. No caso dos autos, é preciso considerar que os milicianos, acerca das particularidades do evento, foram uníssomos ao confirmar que o condutor do veículo apresentava fala enrolada e marcha cambaleante, bem ainda que, em razão disso, foi conduzido ao posto de saúde local. E seus testemunhos encontram pleno respaldo nas informações constantes do Auto de Infração de Trânsito e na Ficha de Atendimento Ambulatorial, ambos demonstrando, com segurança, que o réu apresentava, no momento da abordagem, prejuízo da capacidade motora compatível com a ingestão de álcool.- DOSIMETRIA DA PENA. Pena-base fixada no mínimo legal. Na segunda etapa, ausentes agravantes ou atenuantes a operar, a pena permaneceu inalterada. Pena definitiva de 06 (seis) meses de detenção. Regime inicial aberto. Considerando o quantum da pena aplicada e o disposto no art. 46 do CP, vai alterada a prestação de serviços à comunidade por prestação pecuniária no valor de 01 (um) salário-mínimo vigente à época do fato, em favor de entidade pública com destinação social a ser definida pelo Juízo da Execução. Pena de multa cumulativa preservada em 10 (dez) dias-multa, à razão unitária mínima. - DOSIMETRIA DA PENA. SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO. Pena de suspensão do direito de dirigir. Manutenção do quantum de 06 (seis) meses estabelecido na sentença, que se mostrou adequado às circunstâncias e à gravidade do delito. A graduação da sanção não se vê adstrita à análise das circunstâncias judiciais do artigo 59 do estatuto repressivo. Jurisprudência do STJ. Apelo parcialmente provido, por maioria.

(TJ-RS - APR: 70084492198 RS, Relator: Dálvio Leite Dias Teixeira, Data de Julgamento: 28/10/2020, Oitava Câmara Criminal, Data de Publicação: 17/06/2021) (BRASIL, 2021)

Embriaguez ao volante, tipificado pelo art. 306 do CTB.

APELAÇÃO CRIMINAL. CRIMES DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. DIRIGIR VEÍCULO AUTOMOTOR SEM HABILITAÇÃO, GERANDO PERIGO DE DANO. CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE (ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO). MATERIALIDADE E AUTORIA. Tendo sido o crime praticado após o advento da Lei nº 12.760/2012, que alterou a redação do Art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, basta para a tipificação do crime de embriaguez ao volante que a concentração de álcool seja 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, pois que se trata de crime de perigo abstrato, ou seja, a mera conduta já preenche a figura típica, sendo desnecessária a efetiva exposição de potencial dano. Caso em que foi constatado que o réu dirigia veículo automotor sob influência de bebida alcoólica 0,69 mg/l, o que comprometia sua capacidade psicomotora. Neste contexto fático-probatório estão plenamente demonstradas a materialidade e a autoria do crime de embriaguez ao volante cometido pelo réu, tendo em vista a probatória prospectada nos autos. CRIME DE DIRIGIR VEÍCULO AUTOMOTOR SEM HABILITAÇÃO (ART. 309 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO). MATERIALIDADE E AUTORIA DEMONSTRADAS. ELEMENTARES DO TIPO PENAL CONFIGURADAS. MANUTENÇÃO DA... CONDENAÇÃO QUE SE IMPÕE. O crime previsto no Art. 309 do Código de Trânsito Brasileiro é de perigo concreto, devendo, portanto, para a sua caracterização, ser demonstrada a situação de risco objetivo sofrida pelo bem juridicamente protegido. No caso dos autos ficou comprovado pela prova oral colhida em juízo que o réu conduzia veículo automotor sem a devida permissão legal para tanto (Carteira Nacional de Habilitação), gerando perigo de dano, tanto é que ocasionou acidente de trânsito. INAPLICABILIDADE DO PRINCÍPIO DA CONSUNÇÃO. Pelo princípio da consunção, ou absorção, a norma definidora de um crime constitui meio necessário ou fase normal de preparação ou execução de outro

crime . A conduta de dirigir sem habilitação não constitui meio necessário ou fase normal de execução ao crime de embriaguez ao volante, quando comprovado o perigo de dano ocasionado por outro fator que não a embriaguez, como ocorreu no caso concreto. As condutas, no caso em comento, são autônomas e distintas, não havendo falar em absorção de uma pela outra. Precedentes deste Tribunal. APELAÇÃO DESPROVIDA. (Apelação Crime Nº 70077822070, Sétima Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: José Conrado Kurtz de Souza, Julgado em 30/08/2018).

(TJ-RS - ACR: 70077822070 RS, Relator: José Conrado Kurtz de Souza, Data de Julgamento: 30/08/2018, Sétima Câmara Criminal, Data de Publicação: Diário da Justiça do dia 18/09/2018) (BRASIL, 2018)

Após a exemplificação da jurisprudência pátria acerca da aplicação das normas de combate e repressão a embriaguez ao volante passamos agora para a apresentação da metodologia do presente trabalho e posteriormente aos resultados obtidos com a pesquisa.

3. METODOLOGIA

Para realizar a pesquisa sobre crimes de trânsito ligados a embriagues ao volante, foram utilizadas as seguintes técnicas e procedimentos:

- (a) **Revisão bibliográfica:** foi realizada uma revisão de literatura sobre o tema, incluindo livros, artigos científicos e sites especializados, para obter informações sobre a legislação vigente e aspectos doutrinários relacionados aos crimes de trânsito.
- (b) **Coleta de dados:** os dados sobre os números de crimes de trânsito e infrações de trânsito ligados a alcoolemia foram coletados junto a Polícia Rodoviária Federal – 7ª Delegacia de Mato Grosso, sediada em Barra do Garças MT. Os dados foram coletados para um período de tempo específico, que foi estabelecido previamente, ou seja, de 2018 a 2022.
- (c) **Análise dos dados:** os dados coletados foram organizados e analisados por meio de técnicas estatísticas apropriadas, como gráficos e tabelas, para permitir uma melhor visualização e compreensão dos resultados.
- (d) **Conclusão:** os resultados da análise dos dados foram utilizados para tirar conclusões e elaborar recomendações sobre a prevenção e combate aos crimes de trânsito ligados a embriagues ao volante.

- (e) **Validação dos resultados:** os resultados obtidos foram comparados com outros trabalhos realizados sobre o tema, a fim de garantir sua validade e confiabilidade.

3.1 Método

O presente trabalho utilizou-se do método científico estatístico com abordagem quantitativa e qualitativa dos dados levantados e teve como objetivo analisar a evolução dos crimes e infrações de trânsito ligados à direção sob efeito de álcool no período entre os anos de 2018 e 2022 nas rodovias BR 070 e BR 158 da região de Barra do Garças-MT. Para isso, foram coletados dados estatísticos sobre o número de casos registrados nesse período, bem como o número de testes de etilômetro realizados pelos policiais.

A metodologia utilizada para a realização da pesquisa consistiu na coleta de dados junto a Polícia Rodoviária Federal. Os dados foram organizados e analisados por meio de técnicas estatísticas, como gráficos e tabelas, para permitir uma melhor visualização e compreensão dos resultados.

Os resultados obtidos permitiram verificar a evolução dos crimes de trânsito e infrações ligadas à direção sob efeito de álcool ao longo do período avaliado, bem como a relação entre esses casos e o número de testes de etilômetro realizados pelos policiais nas suas fiscalizações. Esses resultados foram utilizados para elaborar recomendações sobre a prevenção e combate a esses crimes e infrações, bem como a diminuição do número de mortes e lesões no trânsito.

A validação dos resultados foi realizada por meio da comparação com outros trabalhos realizados sobre o tema, a fim de garantir sua confiabilidade.

4. RESULTADOS

Os dados a seguir, referentes ao período do ano de 2018 à 2022, foram retirados dos sistemas informatizados da Polícia Rodoviária Federal, sendo organizados em forma de tabelas e separadas por temas para melhor compreensão do leitor; assim passaremos a analisar os resultados obtidos a partir das informações sobre quantidades de abordagens policiais, números de testes de alcoolemia realizados, multas emitidas e prisões efetuadas, além dos números de acidentes e respectivas quantidades de ocupantes mortos e feridos.

A tabela a seguir refere-se a evolução dos números de abordagens policiais a veículos que trafegaram nas rodovias federais sob circunscrição da 7ª delegacia PRF; toda abordagem realizada é lançada no banco de dados eletrônico próprio.

Tabela 3. Números de fiscalizações com abordagem

NÚMERO DE VEÍCULOS FISCALIZADOS COM ABORDAGEM	
TOTAL POR ANO	
ANO	VEÍCULOS FISCALIZADOS
2018	12.135
2019	20.715
2020	18.661
2021	29.702
2022	45.460
TOTAL	126.673

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF (2023)

Nota-se que há um aumento gradativo, ano a ano, no número de fiscalizações, com exceção do ano de 2020, possivelmente devido ao período de medidas de combate ao vírus Covid-19, visto que em uma abordagem policial há, teoricamente o risco de contaminação. Entre o ano de 2018 e 2022 nota-se um aumento aproximado de 274,6% na quantidade de fiscalizações realizadas, passando de 12.135 para 45.460 veículos fiscalizados.

Durante as fiscalizações o policial pode solicitar que o condutor se submeta ao teste de alcoolemia, soprando através do aparelho etilômetro, conforme veremos na tabela que se segue:

Tabela 4. Números de testes de alcoolemia realizados.

TESTES REALIZADOS (TOTAL POR ANO)	
INCLUINDO FISCALIZAÇÕES ORDINÁRIAS E COMANDOS	
ANO	NÚMERO DE TESTES
2018	9.796
2019	13.232
2020	3.304
2021	2.230
2022	28.815
TOTAL	57.377

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF (2023)

Vemos também, que, houve uma tendência de aumento da realização dos testes de alcoolemia, excetuando-se o período dos anos de 2020 e 2021, possivelmente devido ao fato de tratar-se de atividade com grande risco de propagação do vírus Covid-19 através do ar pulmonar expelido pelo condutor testado; vemos que voltou-se a realizar os testes em maior número no ano de 2022, após o abrandamento das medidas de prevenção. O aumento da realização dos testes entre o primeiro ano citado, 2018 e o ano de 2022 é de 194,15%.

Ainda temos, como medida de esforço do órgão fiscalizador para intensificar o combate à embriaguez ao volante, um grande aumento do número de operações de fiscalização com

finalidade específica de coibir essa prática; tais operações são incluídas na programação diária das equipes policiais e são chamadas de Comandos de Alcoolemia, na qual todos os condutores abordados são convidados a submeter-se ao teste.

No quadro abaixo vemos como se deu a evolução dos números no decorrer dos anos:

Tabela 5. Números de operações específicas de alcoolemia.

NÚMERO DE OPERAÇÕES ESPECÍFICAS - ALCOOLEMIA		
(COMANDOS ALCOOLEMIA)		
ANO	QUANTIDADE	VEÍCULOS FISCALIZADOS
2018	2	65
2019	3	54
2020	10	193
2021	28	518
2022	358	5.400
TOTAL	401	6.230

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF (2023)

Nota-se que entre o ano de 2018 e 2022 houve aumento massivo da realização dos Comandos de Alcoolemia, saltando de 2 para 358, significando uma maior atuação do órgão com esse propósito, sendo que, o número de veículos fiscalizados nessas operações aumentou expressivos 8207.69%, passando de 65 para 5.400 abordagens veiculares.

Em relação à punição com multa dos condutores infratores que foram flagrados em fiscalização dirigindo sob efeito de álcool conforme o art. 165 do CTB ou que se recusaram a submeter-se ao teste, nos termos do art. 165-A do mesmo diploma legal, vemos um claro aumento dos números no decorrer do período em questão, possivelmente como resultado do crescente incremento no número de testes realizados:

Tabela 6. Números de autos de infração emitidos.

AUTOS DE INFRAÇÃO EMITIDOS - ALCOOLEMIA			
NÚMERO TOTAL - POR DETECÇÃO EM ETILÔMETRO OU RECUSA			
ANO	DETECÇÃO / ART 165 - CTB	RECUSA / ART 165-A - CTB	TOTAL
2018	126	71	197
2019	87	93	180
2020	48	84	132
2021	45	70	115
2022	95	238	333
TOTAL	401	556	957

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF (2023)

Neste caso vemos que durante os anos nos quais houve redução nos testes de alcoolemia devido as medidas de prevenção ao vírus Covid-19, nota-se uma redução nos números de autos de infração emitidos, voltando a aumentar em 2022, coincidindo com o final das restrições bem como com o aumento do número de testes realizados. Entre 2018 e 2022 percebe-se, no entanto, uma tendência de aumento da quantidade de notificações de 69,04%.

Ainda em relação ao quadro acima, notamos que há uma tendência de diminuição do número de autos de infração por constatação, Art. 165, quando o condutor aceita soprar pelo aparelho, enquanto existe uma tendência inversa, ou seja, de aumento dos números de autos de infração por recusa, Art. 165-A, quando o condutor prefere não passar pelo teste, mesmo sendo informado pelo policial que a recusa implica em multa e retenção do veículo.

Analisando-se os números de prisões de condutores que dirigiram embriagados, vemos que em 2018 tivemos 50 ocorrências, diminuição nos três anos seguintes, e novo aumento em 2022, conforme quadro abaixo:

Tabela 7. Números de prisões por embriaguez ao volante.

PRISÕES POR EMBRIAGUEZ AO VOLANTE - ART 306 (CTB)	
TOTAL POR ANO	
ANO	NÚMERO DE PRISÕES
2018	50
2019	26
2020	27
2021	20
2022	42
TOTAL	165

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF (2023)

A exemplo do que vimos nos gráficos anteriores, há um período em que diminuíram-se os números de ocorrências de prisões, fato coincidente com o período de fortes medidas de prevenção do vírus Covid-19. Nota-se também, que houve no ano 2022 um aumento de prisões por alcoolemia em relação ao ano anterior, porém, não superando os números do ano de 2018.

Passando agora a analisar os números relativos aos acidentes de trânsito que tiveram como causa presumível o consumo de álcool pelos condutores temos os seguintes dados:

Tabela 8. Números de acidentes de trânsito causados por embriaguez.

ACIDENTES DE TRÂNSITO			
CAUSA PRESUMÍVEL: EMBRIAGUEZ DO CONDUTOR / TOTAL POR ANO			
ANO	NÚMERO DE ACIDENTES	MORTOS	FERIDOS
2018	18	0	18
2019	17	1	16
2020	15	3	14
2021	21	3	14
2022	17	2	21
TOTAL	88	9	83

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF

Vemos aqui uma aparente estabilidade nos números de acidentes, destacando-se um pouco o ano de 2021, com 21 registros. Quanto ao número de mortes temos também um destaque em relação aos anos de 2020 e 2021, com três ocorrências em cada ano.

Vale ressaltar que não se pode afirmar que os números acima correspondem com exatidão a totalidade dos acidentes que tiveram como causa real o consumo de álcool, pois em várias ocasiões os condutores não se encontram no local do acidente quando do atendimento pela PRF, sendo impossível, nesses casos, realizar o teste de alcoolemia; tal ausência se dá principalmente nas ocasiões em que os envolvidos são levados por terceiros para atendimento médico. Portanto, o quadro retrata apenas as constatações possíveis de serem feitas durante o atendimento.

Abaixo faremos uma análise mais aprofundada dos números de acidentes de trânsito que tiveram como causa presumível a ingestão de álcool pelo condutor. Para este estudo consideraremos como área urbana os trechos das rodovias federais situados nos perímetros urbanos das cidades que fazem parte da circunscrição da 7ª Delegacia Polícia Rodoviária Federal, como Barra do Garças-MT, General Carneiro-MT, Nova Xavantina-MT e Água Boa-MT, todas no Estado de Mato Grosso. Além do perímetro urbano estão incluídos no estudo como área urbana os trechos de 15 KM próximos às cidades, por terem moradores ligados a elas, os diferenciando dos viajantes de longas distâncias. Como área rural consideraremos os trechos de rodovia que estão situados a mais de 15 Km das áreas urbanas. Com essa divisão se busca analisar em separado os casos de alcoolemia envolvendo os condutores embriagados no trânsito urbano e aqueles em viagens longas pelas rodovias. Os números analisados referem-se ao conjunto de dados de todos os anos estudados neste trabalho, ou seja, 2018 a 2022, sem distinção.

No quadro abaixo temos os números totais de acidentes envolvendo condutores embriagados, sem divisão de horários:

Tabela 9. Números de acidentes por área em todos os horários.

ACIDENTES CAUSADOS POR CONSUMO DE ÁLCOOL			
GERAL - (ÁREA URBANA + RURAL)			
HORÁRIO	SEM DISTINÇÃO DE HORÁRIO (24h00)		
	TOTAL	URBANO	RURAL
QUANTIDADE	88	56	32
PORCENTAGEM	100%	63.64%	36.36%

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF (2023)

Vemos, em relação ao total de 88 acidentes, uma predominância de ocorrências em área urbana, o que corresponde a 63.64% dos casos.

No quadro a seguir temos os dados dos acidentes ocorridos no período diurno, ou seja, entre as 06h00 (seis horas) e às 19h00 (dezenove horas):

Tabela 10. Números de acidentes por área de 06h00 – 19h00

ACIDENTES CAUSADOS POR CONSUMO DE ÁLCOOL			
HORÁRIO DIURNO / POR ÁREA (URBANA / RURAL)			
HORÁRIO	06h00 – 19h00		
	TOTAL	ÁREA URBANA	ZONA RURAL
QUANTIDADE	41	24	17
PORCENTAGEM	100%	58.54%	41.46%

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF (2023)

Vemos que, durante o dia há predominância de acidentes em área urbana de 58.54%, contra 41.46% na área rural.

A porcentagem de acidentes na área urbana aumenta quando consideramos apenas o período noturno, após as 19h00 e antes das 06h00:

Tabela 11. Números de acidentes por área de 19h01 – 05h59

ACIDENTES CAUSADOS POR CONSUMO DE ÁLCOOL			
HORÁRIO NOTURNO / POR ÁREA (URBANA / RURAL)			
HORÁRIO	19h01 – 05h59		
	TOTAL	ÁREA URBANA	ZONA RURAL
QUANTIDADE	47	32	15
PORCENTAGEM	100%	68.09%	31.91%

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF (2023)

Nesse horário expresso na Tabela 11 vemos que 68.09% dos acidentes envolvendo álcool são na área urbana.

Passaremos agora a analisar os números de acidente no período noturno, fazendo ainda outra divisão. Primeiramente veremos o ocorrido no horário, entre as 19h01 e as 00h00:

Tabela 12. Números de acidentes por área de 19h01 – 00h00

ACIDENTES CAUSADOS POR CONSUMO DE ÁLCOOL			
RECORTE DO PRIMEIRO HORÁRIO NOTURNO / (URBANO / RURAL)			
HORÁRIO	19h01 – 00h00		
	TOTAL	ÁREA URBANA	ZONA RURAL
QUANTIDADE	31	17	14
PORCENTAGEM	100%	54.84%	45.16%

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF

Acima vemos que, no horário noturno analisado, 54.84% dos acidentes são na área urbana contra 45.16% na área rural.

O quadro se transforma totalmente quando consideramos o período entre as 00h01 e 05h59, como vemos abaixo, em que das 16 ocorrências registradas, apenas uma se deu em zona rural:

Tabela 13. Números de acidentes por área de 00h01 – 05h59

ACIDENTES CAUSADOS POR CONSUMO DE ÁLCOOL			
RECORTE DO SEGUNDO HORÁRIO NOTURNO / (URBANO / RURAL)			
HORÁRIO	00h01 – 05h59		
	TOTAL	ÁREA URBANA	ZONA RURAL
QUANTIDADE	16	15	1
PORCENTAGEM	100%	93.75%	6.25%

Fonte: Elaborada pelo autor com base em dados oficiais da PRF

Nesse horário 93.75% dos acidentes envolvendo condutores sob efeito de álcool se deram em área urbana, contra apenas 6.25% em área rural.

Com esses dados é possível se ter um panorama estatístico da realidade da atuação da Polícia Rodoviária Federal referentes ao período de 2018 até 2022, demonstrando como o trânsito acontece nas rodovias BR 070 e BR 158, nessa região de Barra do Garças-MT, sempre levando em consideração que os dados revelam a necessidade de enfrentamento e fortalecimento de políticas voltadas para a conscientização dos condutores para uma direção veicular segura e responsável.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inicialmente cabe ressaltar que a fiscalização de trânsito realizada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) no período em análise apresentou um significativo crescimento, passando de 12.135 abordagens em 2018 para 45.460 em 2022, aumento aproximado de 274,6%, e no mesmo sentido a realização de testes de alcoolemia nos condutores, subiu de 9.796 para 28.815 no mesmo período, apresentando aumento de 194,15%; além disso o estudo mostra que

aumentaram-se os esforços para combater a embriaguez ao volante, o que fica evidenciado no aumento de operações específicas de alcoolemia, o que elevou o número de abordagens com o propósito principal de fiscalizar embriaguez, de 65 veículos em 2018 para 5.400 em 2022. Como consequência houve elevação do número de autuações por embriaguez passando de 197 para 333 ao final de 2022.

Porém, não nos parece perceptível uma redução significativa dos números de acidentes nesse período, visto que em 2018 foram registrados 18 acidentes com causa presumível de consumo de álcool e em 2022 tivemos 17, respectivamente com 18 e 21 ocupantes lesionados. Quanto ao número de mortos, em 2018 não foi registrado nenhum e em 2022 foi registrado apenas uma ocorrência.

Analisando-se os dados, foi perceptível os efeitos das restrições relativas a prevenção ao contágio durante a pandemia de Covid-19, mostrando diminuição da realização de testes de alcoolemia, passando de 13.232 em 2019 pra apenas 3.304 em 2020 e ainda, 2.230 em 2021; o número de testes subiu para 28.815 em 2022, quando se abrandaram as medidas de prevenção contra o vírus.

Os ano de 2021 e 2022 , que foram os de menor número de testes de alcoolemia realizados, apresentaram também os menores números de autuações por embriaguez, porém, maiores de mortes em acidentes, ou seja 3.

Em relação ao ano de 2021, no qual foi realizada a menor quantidade de testes de alcoolemia, este apresentou o maior número de acidentes dentre os cinco anos analisados, 21, enquanto registrou os menores números de autuações, 115, e de prisões por embriaguez, 20. Concluimos então que o ano de 2021, aparentemente, foi o mais afetado pela restrição à fiscalização motivada pela pandemia de Covid-19.

Um fato notado neste estudo é uma possível correlação entre a tendência de diminuição do número de condutores que aceitaram submeterem-se ao teste de alcoolemia, e a tendência de aumento do número de recusas, evidenciada pelos números de autuações constantes na tabela 6. Tal fato pode se relacionar também com o número prisões efetuadas (tabela 7). No entanto esse fenômeno carece de ser objeto de outros estudos, para que se possa entender melhor a questão.

Da análise dos dados de acidentes de trânsito motivados pelo álcool, levando-se em conta os recortes feitos por horários e localidade onde ocorreram, se urbana ou rural, vemos que, eles ocorreram, em sua maioria na área urbana, 63.64% contra 36.36% na zona rural. Em todos os recortes feitos há predominância de maiores índices na área urbana, contudo, um deles merece destaque por expressar 93.75% das ocorrências nas cidades ou nas proximidades de até 15 Km, sendo este o horário entre as 00h01 e as 05h59.

Algumas reflexões acerca dessa discrepância podem ser formuladas para justificar esse percentual como a questão da realização de festas noturnas ou outros eventos no interior das cidades nas quais se tem o hábito de consumir muita bebida alcoólica, e ao sair, os condutores dirigem para suas casas pegando trechos dessas rodovias federais. Entretanto, sugerimos que sejam feitos novos estudos para aprofundamento e desvelamento dos reais motivos para esse percentual ser tão agravado na região pesquisada.

Sugerimos que os órgãos públicos competentes para fiscalizar trânsito intensifiquem seus esforços para o enfrentamento desse problema social, predominantemente urbano, aumentando a fiscalização no interior das cidades, especialmente em horário noturno e em pontos estratégicos, como as regiões com maior concentração de estabelecimentos que comercializam bebidas alcoólicas, como bares, casas de show, etc.

Sugerimos ainda a continuidade da adoção de testes de alcoolemia nos condutores abordados, não somente pela Polícia Rodoviária Federal mas também pelos demais órgãos de fiscalização de trânsito, visto se tratar de uma questão cultural e social à ingestão de álcool muito difundida na região, o que se evidencia pelos números de acidentes no perímetro urbano.

Sugerimos também a adoção de programas de educação e conscientização a respeito do perigo da direção por condutor embriagado, especialmente nas escolas de educação infantil, cujo público está no início do processo de ensino aprendizagem e também da própria formação social e cultural.

Por fim pretende-se realizar pesquisas futuras sobre a temática com a finalidade de aprofundarmos o conhecimento sobre os crimes de trânsito ligados a alcoolemia e suas consequências sociais, bem como buscar compreender as causas, motivos e políticas voltadas para o combate dessa problemática.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Julyver Modesto de. “**Art. 257** – Infrações de trânsito ou infrações administrativas?”; ctbdigital. 2012. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/artigo-comentarista/271>. Acesso em 14 de outubro de 2022.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. “**Art. 306** - Embriaguez ao volante (crime doloso?)”; ctbdigital. 2014. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/artigo-comentarista/342#:~:text=Deste%20modo%2C%20o%20crime%20constante,de%20que%20tal%20acontecesse%2C%20j%C3%A1>. Acesso em 14 de outubro de 2022.

BATISTA, Rafael. “**Lei seca**”; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/quimica/lei-seca.htm>. Acesso em 13 de outubro de 2022.

BAYER, Diego Augusto. Breve análise do conceito de crime, sujeito ativo, sujeito passivo e objetos. **Jusbrasil**, 2014. Disponível em: <<https://diegobayer.jusbrasil.com.br/artigos/121943206/breve-analise-do-conceito-de-crime-sujeito-ativo-passivo-e-objetos#:~:text=Sujeito%20passivo,se%20o%20chamado%20crime%20vago>>. Acesso em 24 de setembro de 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013**. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/concurso-2021/resolucoes/R432-13#:~:text=RESOLU%C3%87%C3%83O%20N%C2%BA%20432%2C%20DE%2023,aplica%C3%A7%C3%A3o%20do%20disposto%20nos%20arts>. Acesso em: 13 de outubro de 2022.

BRASIL. **Decreto Lei n. 2.994, de 28 de janeiro de 1941**. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 25 de fevereiro de 2021.

BRASIL. **Decreto Lei n. 3.641, de 25 de setembro de 1941**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del3651.htm>. Acesso em 25 de fevereiro de 2021.

BRASIL. **Decreto Lei n. 8.324, de 27 de outubro de 1910**. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 25 de fevereiro de 2021.

BRASIL. **Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852**. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>>. Acesso em 17 de fevereiro de 2021.

BRASIL. **Decreto n. 86.714, de 10 de dezembro de 1981**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d86714.htm>. Acesso em 25 de fevereiro de 2021.

BRASIL. **Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11705.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2011.705%2C%20DE%2019%20DE%20JUNHO%20DE%202008.&text=220%20da%20Constitui%C3%A7%C3%A3o%20Federa1%2C%20para,Art.>. Acesso em 11 de outubro de 2022.

BRASIL. **Lei n. 5.108/1966**. Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%205.108%2C%20DE%2021%20DE%20SETEMBRO%20DE%201966.&text=Institui%20o%20C%C3%B3digo%20Nacional%20de%20Tr%C3%A2nsito.&text=Art%201%C2%BA%20O%20tr%C3%A2nsito%20de,se%2D%C3%A1%20por%20C%C3%A3ste%20C%C3%B3digo>. Acesso em 19 de janeiro de 2021.

BRASIL. **Lei n. 7.209, de 11 de julho de 1984**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/l7209.htm>. Acesso em 11 de outubro de 2022.

BRASIL. **Lei n. 8.245/1991. Lei de locações.** Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8245.htm>. Acesso em: 02 de março de 2019.

BRASIL. Lei n. 9503/1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm>. Acesso em 25 de fevereiro de 2021.

BRASIL. **Polícia Rodoviária Federal.** 2019. Disponível em:

<<https://arquivos.prf.gov.br/arquivos/index.php/s/MaC6cieXSfACNWT>>. Acesso em 17 de fevereiro de 2021.

CAPANO, Evandro. 7.8 - **Da habilitação** In: CAPANO, Evandro. **Legislação penal especial.**

São Paulo (SP): Editora Revista dos Tribunais. 2015. Disponível em:

<https://thomsonreuters.jusbrasil.com.br/doutrina/1267757010/legislacao-penal-especial>. Acesso em: 7 de outubro de 2022.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal:** parte geral. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2010, v. 1.

CAPEZ, Fernando; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Aspectos criminais do código de trânsito brasileiro.** São Paulo. Saraiva, 1999.

CÓDIGO CIVIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm. Acesso em: 11 de outubro de 2022.

COUTO, Alessandro Buarque. **Explicando a Lei Seca de Trânsito (Lei 11.705/2008).**

Direitonet.com. 2008. Disponível em: <

<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/4553/Explicando-a-Lei-Seca-de-Transito-Lei-11705-2008>>. Acesso em 14 de outubro de 2022.

DUALIBI, Sérgio; PINSKY, Ilana e LARANJEIRA, Ronaldo. **Álcool e Direção Beber ou Dirigir.** São Paulo: Unifesp, 2011.

ESTATÍSTICAS nacionais de acidentes de trânsito. **Vias seguras.com**, 2020. Disponível em:

<http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em 17 de fevereiro de 2021.

FILHO, Altamiro de Araújo Lima. **Código de Trânsito Comentário aos Crimes.** Amazon, 2ª ed., 2019. E-book, Kindle.

FROTA brasileira de carros cresceu 77% em dez anos. **Mobilize.org.br**, 2019. Disponível em:

<<https://www.mobilize.org.br/noticias/11808/frota-brasileira-de-carros-cresceu-77-em-dez-anos.html#:~:text=Entre%202008%20e%202018%2C%20per%C3%ADodo,respons%C3%A1veis%20por%2040%25%20desse%20crescimento>>. Acesso em 17 de fevereiro de 2021.

FUKASSAWA, Fernando. **Crimes de trânsito** (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada até a Lei nº 12.971, de 09 de maio de 2014). 3. ed. São Paulo: APMP, 2015.

GONZALES, Rodrigo Cabrera. **Embriaguez ao Volante.** Interpretação legal, doutrinária e jurisprudencial. RCG, São Paulo, 2019.

JESUS, Damásio E. de. **Crimes de trânsito**: anotações à parte criminal do Código de Trânsito (lei n.9.503, de 23 de setembro de 1997). São Paulo: Saraiva, 2009.

JESUS, Damásio E. de. **Notas ao art. 306 do Código de Trânsito**: crime de embriaguez ao volante. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 3, n. 26, 1 set. 1998. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/1737>. Acesso em: 19 janeiro de 2023.

KIST, Dario José. **A configuração atual do crime de embriaguez ao volante - art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro**. mpba.mp.br, 2015. Disponível em: <https://www.mpba.mp.br/sites/default/files/biblioteca/a_configuracao_atual_do_crime_de_embriaguez_ao_volante_-_art._306_do_codigo_de_transito_brasileiro_-_dario_kist_0.pdf>. Acesso em: 23 de setembro de 2022

LEITE, Ravênia Márcia de Oliveira. **Legislação de Trânsito no Brasil**. Portal Jurídico Investidura, Florianópolis/SC, 24 Mai. 2009. Disponível em: www.investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/direito-administrativo/3584-legislacao-de-transito-no-brasil. Acesso em: 16 janeiro de 2023

LIMA, Antônio Carlos de. **A embriaguez ao volante é um crime voluntário**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 13, n. 1936, 2008. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/11795>. Acesso em: 16 janeiro de 2023.

Manual de direito penal / Guilherme de Souza Nucci. – 10. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2014

MAPA da motorização individual no Brasil – **Relatório 2019. Observatório das Metrôpolis.net.br**, 2019. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_moto2019v2.pdf>. Acesso em 19 de janeiro de 2023.

MELO, Maria Helena P.; ADURA, Jorge Flávio. **Álcool e Direção Veicular**. São Paulo. Revista USP, nº 96, 2013. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/files/revista_usp.pdf>. Acesso em 19 de janeiro de 2023.

MENDES, Gleydson. **Suspensão do direito de dirigir**. Portal do trânsito. 2019. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/artigo-suspensao-do-direito-de-dirigir-2/>. Acesso em 14 de outubro de 2022.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**. 10ª ed. Forense, 2014.

NUCCI, Guilherme Souza. **Leis penais e processuais penais comentadas**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.

O BRASIL tem caminhões em excesso – e terá ainda mais. **Exame.com**, 2019. Disponível em: <<https://exame.com/economia/o-brasil-tem-caminhoes-em-excesso-e-tera-ainda-mais/#:~:text=No%20per%C3%ADodo%2C%20as%20estradas%20brasileiras,num%20excess%20de%20300.000%20caminh%C3%B5es>>. Acesso em 17 de fevereiro de 2021.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Álcool e saúde**. Disponível em: <https://www.who.int/pt/topics/alcohol/en/>. Acesso em: 07 janeiro de 2023.

PEPEU, Sérgio Ricardo Freire de Sousa. **OS DELITOS DE TRÂNSITO: Aplicação do Dolo Eventual e da Culpa Consciente**. São Paulo. Saraiva, 1998. Edição do Kindle.

PEREIRA, Vicente de Brito. **Ensaio sobre a embriaguez**. 1. ed. Rio de Janeiro: Record, 2013. Edição Kindle.

PINSKY, Ilana; LARANJEIRA, Ronaldo. **O Alcoolismo**. 9º ed. São Paulo. Contexto, 2012. Edição do Kindle.

REALE, Miguel. **Teoria tridimensional do direito**. 5.ed. São Paulo: Saraiva, 1994.

RIOS, Thiago Meneses. **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 mar. 2014. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/27033>. Acesso em: 19 janeiro de 2023.

ROSA, Emanuel Motta da. **Embriaguez ao volante**. Aspectos penais e administrativos. Art. 306 do ctb e reso. Jusbrasil.com.br. 2013. Disponível em: <<https://emanuelmotta.jusbrasil.com.br/artigos/121943609/embriaguez-ao-volante-aspectos-penais-e-administrativos-art-306-do-ctb-e-reso>>. Acesso em: 19 de janeiro de 2023.

SANTIAGO, Emerson. **Bafômetro**. Infoescola.com.br. 2012, p. online. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/curiosidades/bafometro/>>. Acesso em 19 de janeiro de 2023.

SANTOS, Ronaldo dos; BECKER, Cláudia. **DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE: ATUALIZADA FRENTE À LEI 12.971/2014**. Florianópolis, 2018. Edição do Kindle.

SOUZA FILHO, O.; XAVIER, E.; VIEIRA, E. **Hospitalização na óptica do acidentado de trânsito e de seu familiar-acompanhante**. São Paulo: Rev. esc. enferm. USP, 2008.

Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/reeusp/a/XzsdcVzFPZk8Wq9TNtyhxqp/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em 19 janeiro de 2023.

SOUZA, Lília Alves de. **"Como funciona o Bafômetro"**; Brasil Escola. 2022. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/quimica/como-funciona-bafometro.htm>. Acesso em 13 de outubro de 2022.

TOLEDO, Adriane. **História da legislação de trânsito**. Portal do trânsito, 2021. Disponível em: <<https://www.portaldotransito.com.br/noticias/artigo-historia-da-legislacao-de-transito/>> Acesso em 16 janeiro de 2023.

VIANA, Jorge Candido S. C. **CRIME DE MÃO PRÓPRIA**. Jurisway.com.br.2009. Disponível em: < https://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=1186>. Acesso em 19 de janeiro de de 2023.