

DA RESPONSABILIDADE PRETERINTENCIONAL POR EMBRIAGUEZ VOLUNTÁRIA, NOS DELITOS DE CIRCULAÇÃO*

Arnaldo Carvalho de Oliveira
Promotor Público em Porto Alegre

1. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

A indústria automobilística no Brasil teve um rápido desenvolvimento e, até certo ponto, espantoso. A nossa sociedade industrial presenciou, a partir de 1893, um fato que, a poucos, é dado constatar quando Henrique Santos Dumont pilotou, pela primeira vez em S. Paulo, um carro Dainler, impulsionado a vapor, de fabricação alemã.¹ Quatro anos após, 1897, circulou no Rio de Janeiro o primeiro automóvel que percorreria as ruas dessa cidade, sendo seu proprietário o jornalista e político José do Patrocínio. Desde então, embora a princípio estacionário, o desenvolvimento dessa indústria é formidável. Iniciado em 1957 alcançou resultados realmente impressionantes a ponto de hoje ocupar o oitavo lugar no mundo², com uma frota estimada em 1973, de 4.500.000 unidades. Pode-se avaliar o índice de desenvolvimento que se verifica ano para ano numa proporção de 20%, tomando-se em consideração que, de um total existente em 1960, de 987.613 veículos licenciados e em circulação passou-se, dez anos após, para um total de 3.126.559 veículos.³

Segundo dados fornecidos pelo Sindicato Nacional de Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares, alcançou-se em maio (dados de 1973) o recorde de produção mensal, com 65.000 unidades e, inclusive, o recorde de produção diária, na ordem de 2.976 unidades.⁴

“Somos um povo – acentua a Exposição de Motivos ao Projeto-de-Lei n.º 106, 1973, do Senado Federal – recentemente motorizado, e em escala que superou todas as previsões, nos grandes centros urbanos. Em 1960 havia no País um veículo para cada 62 pessoas. Hoje a proporção é de um veículo para cada 22 pessoas. 80% dos veículos existentes no País estão nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro, S. Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Salvador, segundo dados do Ministério dos Transportes, situando-se, assim, nessas áreas, os graves problemas de circulação. Só em S. Paulo são licenciados, em média, 300 veículos por dia. Na Guanabara são emplacados 140.000 veículos novos, por ano.”

A continuar essa proporção de produção, provavelmente, em 1980 ultrapassaremos a casa de dois milhões de veículos-ano, com cerca de 12 milhões em circulação⁵ o que exigirá pelo menos a duplicação da rede rodoviária nacional.

*Trabalho apresentado no Curso de Aperfeiçoamento e Especialização em Ciências Penais promovido pela Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em 1976.

Revisado pelo Autor em 1979, conforme Notas do Autor em revisão. (Nota da Redação).

Apesar disso e, justamente, em razão do grande número de veículos em circulação, guiados por uma população que não teve tempo nem oportunidade de se educar convenientemente para enfrentar os complexos problemas viários, constatamos o gigantesco número de acidentes que nos atingem a ponto do Brasil ser considerado como um dos "maiores do mundo"² e, segundo a Imprensa nacional, o "campeão mundial" em acidentes de trânsito. Há uma proporcionalidade de 33 mortes para cada grupo de 10.000 veículos em circulação. Comparativamente, na Alemanha o índice é de 13,8; na Itália, 11,6; na França, 10,9 e nos Estados Unidos, 5,4.⁶ Há uma evidente desproporção entre o número de veículos e o de acidentes. Estatística de 47 países, membros da Organização Mundial de Saúde estabeleceu que, em 1957, 102.532 pessoas (das quais 70% são homens) de um total de 650 milhões, morreram em acidentes de trânsito. Outra investigação dá conta que a média anual de mortes no mundo motorizado é superior a 100.000.⁷

No ano de 1970, por exemplo, houve nos Estados Unidos 55.000 mortes em acidentes, para 105 milhões de veículos em trânsito. No mesmo período, tivemos no Brasil 10.000 mortes para 3 milhões de veículos. Significa isso que, se prevalecesse nos Estados Unidos a proporção brasileira, lá haveria, naquele ano, 350.000 vítimas⁸ Em três anos – 1966 a 1969 – houve, segundo dados do IBGE, um aumento, no País, de 63.000 acidentes para 144.000, sendo o passivo de mortes, respectivamente, de 5.180 e 7.570, passando o total de feridos de 46.900 para 86.800 pessoas. Nas estradas federais, segundo o DNER, nos anos de 1971 e 1972, houve um aumento de 7%, no total, causando 2.178 mortes (no local do acidente) e 14.860 lesões corporais. Esses dados revelam que o maior número de acidentes coincide com a maior densidade de tráfego, situando-se nos primeiros lugares as rodovias Rio-S. Paulo, Feira de Sant'Anna-Salvador e S. Paulo-Curitiba. Ainda, segundo essas observações, 43,2% dos acidentes ocorrem nos meses de férias (janeiro, fevereiro, março, julho e dezembro), sendo o domingo o dia de maior incidência seguido do sábado.⁹

De cada 13 pessoas que faleceram no Rio Grande do Sul, em 1975, uma teve morte por acidente de trânsito, conforme revelação feita pelo Dr. Jair Soares, Secretário da Saúde estadual, no 1.º Encontro sobre Trauma, patrocinado pela Associação Médica do Rio Grande do Sul (AMRIGS).¹⁰ O ilustre Secretário da Saúde, ainda assinalou ser o acidente de trânsito a quinta *causa mortis* no Estado, tendo-se verificado, só nos primeiros oito meses de 1975, um total de 4.758 acidentes dos quais 1.989 com danos pessoais, assinalando que os veículos automotores mataram quatro vezes mais que a meningite meningocócica que, como sabemos, incidiu neste Estado de forma alarmante no mencionado período. Por outro lado, o sr. Secretário da pasta dos Transportes, do município de Porto Alegre, assinala que no período de julho a setembro de 1975, somente em seis artérias da cidade verificaram-se 17 mortes e 514 ferimentos para um total de 1.477 ocorrências.¹¹

Como acima dissemos, o brasileiro não se preparou adequadamente para a evolução que se verificou na produção automobilística possibilitando, por meio de fácil financiamento, a aquisição de carros, principalmente automóveis, por qualquer pessoa que tenha relativo rendimento salarial. O despreparo se verifica em vários níveis, dentre os quais se destaca: 1) educação – elemento primário e angular para uma consciente e responsável disciplina de tráfego; 2) rodovias e vias de rolamento adequadamente preparadas; 3) segurança nos veículos¹²; 4) legislação específica. A partir deste ano, segundo determinação do Ministério de Educação e Cultura, fará parte do currículo escolar, no 1.º grau, uma disciplina sobre trânsito, pois, se chegou à conclusão que só a médio prazo, através de uma educação uniforme ao estudante de hoje, é que se poderá modificar a anomalia existente no desordenado e desastroso tráfego de veículos que enfrentamos.

2. O TRÂNSITO E SUA LEGISLAÇÃO

Tanto quanto nos informam os registros, o primeiro acidente de trânsito, no Brasil, ocorreu com o festejado poeta Olavo Bilac, em 1897, quando ele passeava nas ruas do Rio de Janeiro no automóvel de José do Patrocínio.¹³ A partir de 1910, tanto a imprensa como o povo já se preocupavam com o número de acidentes automobilísticos fatais.¹⁴

Não obstante, data de 15 de abril de 1902, a Postura municipal n.º 85, do Rio de Janeiro, que limitava a velocidade na zona urbana, no Distrito Federal, em 10 km/h, enquanto na zona suburbana elevava-a para 20 e na zona rural para 30 quilômetros-horários. Seguiu-se o Decreto Federal n.º 8.324, de 27 de outubro de 1910, assinado pelo Presidente Nilo Peçanha, tido como um dos primeiros diplomas que cuidou sobre a segurança do automóvel. Após, o Decreto Legislativo n.º 4.460, de 11 de janeiro de 1922, dispôs sobre a segurança nas estradas, seguindo-se o Decreto n.º 18.323, de 24 de julho de 1928, sancionado pelo Presidente Washington Luiz, aprovando o Regulamento de Circulação Internacional de Automóveis, no território brasileiro. Esse diploma teve vigência até o surgimento do primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto n.º 2.994, de 28 de janeiro de 1941), hoje revogado pelo Decreto-lei n.º 3.651, de 25 de setembro de 1941, por sua vez substituído pela Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 e regulamentada pelo Decreto n.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968, ainda hoje vigorantes.¹⁵

Sem embargo da vigência do mencionado Código Nacional de Trânsito (de normas, meramente, administrativas) o Brasil nunca considerou, seriamente, em dispor de um instrumental capaz de reprimir, na ordem jurídica-penal, as infrações penais decorrentes de acidentes de trânsito.

Já em junho de 1933 o Desembargador Vicente de Paulo Vicente de Azevedo, do Tribunal de Justiça de S. Paulo, em tese de Doutorado que apresentou na Faculdade de Direito de S. Paulo, com o tema "LEGISLAÇÃO ESPECIAL SOBRE DELITOS DE AUTOMÓVEL", lamentava que um projeto de lei apresentado em 1915, na Câmara dos Deputados, sobre delitos do automóvel, só ter chegado ao Senado Federal em 1917, onde se arrastou até 1919, sendo a final, relegado ao esquecimento e arquivado nos escaninhos daquela Casa.¹⁶

Dali o único instrumento penal que abrigou, assim mesmo de forma incipiente e indireta, as infrações de trânsito foi o Código Penal (Decreto-lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940) ao tipificar nos artigos 121, § 3.º e, 129, § 6.º, o homicídio e a lesão corporal culposa, assim, como, também, a Lei de Contravenções Penais (Decreto-lei n.º 3.688, de 3 de outubro de 1941) ao dispor sobre a "falta de habilitação para dirigir" (artigo 32) e "direção perigosa de veículo na via pública" (artigo 34).

Enquanto isso, como acentua HELENO FRAGOSO¹⁷ vários países adotaram o sistema de corporificar em leis isoladas, reações no campo penal para certos perigos e danos causados pelos condutores de automóveis. Essa tendência encontra seu primeiro suporte na lei francesa de 17 de julho de 1908 e na lei alemã de 3 de maio de 1909.¹⁸ Ainda: leis especiais, nesse sentido, apareceram na Dinamarca (1.º de julho de 1927 e 14 de abril de 1932), na Suíça (15 de março de 1932), na Argentina (10 de junho de 1945) e na Espanha (9 de maio de 1950).

No Brasil, entretanto, limitou-se o legislador e, conseqüentemente, a Justiça Criminal a, por vias indiretas, apenar as infrações de trânsito, utilizando-se dos tipos penais de homicídio e da lesão corporal culposa criando uma grande celeuma discutida em congressos, simpósios, palestras e em qualquer oportunidade que se oferecesse, aos penalistas. É

que, também eles reclamavam para o Brasil uma legislação específica que definisse as infrações de trânsito, dado o caráter especial das motivações criminógenas desse tipo de infração. Não obstante, com a reforma da legislação penal que se verificou em 1969, o Governo Federal editou o novo Código Penal (Decreto-lei n.º 1.004, de 21 de outubro de 1969) posteriormente, profundamente alterado pela Lei n.º 6.016, de 31 de dezembro de 1973.¹⁹

No tocante ao assunto em pauta o Código inovou bastante ao elevar à categoria de delitos as contravenções previstas na Lei de Contravenções Penais (Decreto-lei n.º 3.688, de 3 de outubro de 1941) nos artigos 32 e 34, para considerar no artigo 287 a “Embriaguez ao volante” e, no artigo 288, o “Perigo resultante da violação da regra de trânsito”, assim enunciados:

“Art. 287 – Dirigir veículo motorizado na via pública, encontrando-se em estado de embriaguez por bebida alcoólica ou qualquer outro inebriante:

Pena – detenção de três meses a um ano, ou pagamento de dez a quarenta dias-multa.”

“Art. 288 – Violar regra de regulamento de trânsito, expondo a efetivo e grave perigo a incolumidade de outrem:

Pena – detenção de um a seis meses, ou pagamento de dez a trinta dias-multa.”

Com isso estariam atendidas as constantes reclamações dos especialistas, justificadas pelas inquietantes preocupações e pelo alto índice de acidentes de trânsito. Mas, o Código Penal só abrigou especificamente, duas situações delitivas das muitas que decorrem de tal tipo de acidentes: a embriaguez do motorista e a violação de qualquer norma contida no regulamento de trânsito, sendo tais delitos considerados de perigo comum e praticados em estado de dolo que, para a espécie, é presumido, ressaltando a Exposição de Motivos²⁰ que, enquanto para o delito do artigo 287 o perigo é abstratamente considerado, “por criar perigo a um número ilimitado de pessoas, na via pública”, já, no seguinte, artigo 288, necessário se torna que o perigo criado pelo condutor do veículo seja um “perigo efetivo e grave”, o que pressupõe uma concreta constatação.

Essa orientação do Código Penal tem sido bastante criticada, sobressaindo-se as de LUIZ DÓRIA FURQUIN²¹, ilustre Promotor Público e Professor de Direito Penal em S. Paulo, para quem nem o dolo pode ser presumido como há necessidade de o perigo ser efetivo e não abstratamente considerado: “Preferível será punir o embriagado por um perigo de perigo pois, é desconcertante vê-lo punido a título de presunção mais severamente do que o que causou perigo efetivo.”

Inobstante a inserção no Código Penal citado de tipos que caracterizam delitos de trânsito – embora a morte e a lesão corporal continuassem a ser considerados como homicídio e lesão corporal culposa, previstos em tipos diferentes (artigos 120 § 3.º e 132, respectivamente) – tal não satisfaz as pretensões e reclamações dos penalistas brasileiros que reivindicavam um disciplinamento legal, próprio para a espécie. Em razão disso, o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil nomeou uma comissão integrada dos juristas Ivo d’Aquino, Heleno Cláudio Fragoso, Carlos de Araújo Lima, Francisco de Assis Serrano Neves e Antônio Evaristo de Moraes Filho, sob a presidência do primeiro e tendo o segundo como relator, para elaborarem anteprojeto de lei que resultou no Projeto-de-lei n.º 106, de 1973, apresentado ao Senado Federal pelo Senador Nelson Carneiro.

Conforme destaque dado pelo Conselho Federal da OAB, no documento em que encaminhou ao Senador Nelson Carneiro o texto do anteprojeto, precedido de longa e

minuciosa exposição de motivos, “a Comissão elaborou minucioso e documentado Relatório, em que, valendo-se de subsídios colhidos em fontes das mais autorizadas, quer no Brasil quer em países estrangeiros, focalizou, objetivamente, o problema, sob os mais variados aspectos.” Disse mais: “Em complementação ao Relatório, dando-lhe tradução jurídica dentro da realidade social brasileira e aconselhada pelo que de mais atual existe na legislação de outros países, a respeito do assunto, ofereceu a Comissão, como sugestão, um anteprojeto de lei, em que, além de regular a matéria substantiva, propõe inovações para o processo das infrações penais, modernizando-o e abreviando-lhe o curso.”

Ao Projeto-de-lei n.º 106, de 1973, no Senado Federal, foi apresentado um substitutivo pelo Senador Francisco Accioly Rodrigues da Costa Filho, eminente Professor de Direito Penal na Faculdade de Direito da Universidade Federal do Paraná. Esse substitutivo serviu como material de trabalho aos cursistas do Curso de Aperfeiçoamento e Especialização em Ciências Penais, promovido pela Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em 1975, na sua primeira fase, onde um grupo de trabalho, do qual fizemos parte como relator, apresentou sugestões com as mesmas características do trabalho ora apresentado.

O Projeto-de-lei n.º 106, de 1973, foi aprovado no Senado Federal e, atualmente, encontra-se na Câmara dos Deputados para apreciação e votação que, espera-se, ocorra em 1976, dada a premente necessidade de se dispor de uma lei como a em referência a quem não se impôs limitações de definições dos tipos penais mas disciplinou, também, o processo correspondente além de inovar, grandemente, no que diz respeito com aplicações de medidas preliminares e acessórias cabíveis.²²

3. ASPECTOS CRIMINOLÓGICOS DOS DELITOS DE CIRCULAÇÃO

Indaga o Professor e Promotor Público de S. Paulo, NELSON PIZZOTTI MENDES, no limiar da tese que apresentou ao III CONGRESSO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO, realizado em Porto Alegre, em março de 1974, com o tema “Sobre uma Criminologia dos delitos de circulação”²³: — Deverá limitar-se o delito, no sentido jurídico, como violação do Direito Penal, ou deverá ser incluído o estudo de certas formas de conduta anti-social, independentemente de sua conceituação legal?

Afirmando inclinar-se pela segunda hipótese o ilustre criminólogo considerou ser a tarefa da Criminologia “a de examinar as diversas formas de conduta anti-social e recolher material que permita ao legislador decidir qual delas deve ser castigada pela Lei Penal.”

Parece-nos interessante focar o tema em debate a partir de um exame criminológico do comportamento do motorista, quando no comando de um veículo, para chegarmos à uma conclusão de ordem de responsabilidade puramente penal.

É verdade que existe uma acentuada tendência não só entre alguns criminólogos, mas, também em alguns penalistas, em não reconhecerem, nem admitirem os acidentes de trânsito, como delitos. Nesse sentido, acentua NELSON P. MENDES: “o eminente criminólogo WOLF MIDDENDORF, também juiz do Tribunal de Trânsito de Freiburg (Alemanha) entende, com muita propriedade, que muito pouco dizem nossos livros de criminologia sobre os delitos de trânsito, apesar de que muitas infrações desse tipo sejam equivalentes a fatos delitivos.”²⁴

Outro eminente criminólogo brasileiro, o Prof. HILÁRIO VEIGA DE CARVALHO²⁵ ressalta, no entanto, dois importantes pontos da atual Criminologia: 1) ser ela

uma ciência pré-jurídica²⁶ necessária, mas auxiliar do Direito Penal donde emanam seus objetivos de pesquisas antropológicas, psicológicas e sociais face à violação da norma penal pelo homem; 2) encontrar-se, ainda, num plano de desenvolvimento e aperfeiçoamento, embora já aceita plenamente no campo da Ciência Penal.

Posta a questão nestes termos cabe a indagação de a Criminologia já ter investigado as causas endo e exógenas que levam o homem a violar as regras e disciplinas de trânsito, transformando-se num delinqüente.

GEORGE B. VOLD²⁷ em sua "Criminologia Teórica", afirma: "Como ocorre que uma grande proporção da população total dirija pelas ruas e autopistas violando leis de trânsito? A maioria dos delitos de circulação parece ser a conduta de pessoas normais que adquiriram atitudes e comportamentos ao manejar automóveis e que são freqüentemente perigosas e contrárias as regras de trânsito."

No entanto, não há como negar: o homem, mesmo o do tipo equilibrado e responsável, quando dirigindo um automóvel transforma-se bastante; torna-se, via de regra, afoito, imprudente, descortês e incivilizado. Como se explicar essa transformação? Como reação psicótica de um desajustamento social que na vida diuturna enfraquece seus reflexos condicionantes de equilibrada convivência social?

Outra indagação, ainda se faz: por que é diversificada, na relação quantidade (veículos) — população, a incidência de acidentes de trânsito entre países, como, por exemplo, o Brasil e os Estados Unidos que, conforme se registrou antes, é espantosamente menor, embora o número de veículos em tráfego seja incomparavelmente maior?

A resposta só poderá ser dada pela Criminologia a partir de um estudo comparado, baseado em dados estatísticos e fundamentados em estudos antropsicosocial da população investigada. No entanto, a Criminologia já isolou oito elementos que contribuem para o desencadeamento mundial do fenômeno e que são: 1) embriaguez; 2) excesso de velocidade; 3) desobediência a sinais; 4) defeitos do veículo (levados à conta de negligência do agente); 5) deslizamento e derrapagem; 6) imprudência; 7) imperícia e; 8) causas menores não compreendidas nas primeiras.²⁸

Convém, pela sua oportunidade, neste breve estudo da criminalidade de trânsito registrarmos duas opiniões que espelham com grande propriedade aspectos fenomênicos desse comportamento delitivo. A primeira é de R. POTE, exposta no Seminário de Estudos da Imprudência, realizado durante o Congresso de Criminologia de Bruxelas, em março de 1972²⁹, nos seguintes termos:

"Os fatores de ordem profundamente psicológica, quase incontroláveis, tornam mais difícil a adaptação do comportamento às exigências da fluidez e da segurança de trânsito. A identificação do condutor cor. seu veículo, a qual engendra freqüentemente um comportamento egoísta, até agressivo, acompanhado de uma superestimação de suas possibilidades e a embriaguez da velocidade, são exemplos típicos."

A segunda opinião é de ORLANDO SOARES,³⁰ e diz: — Nos países influenciados pelo estilo de vida da chamada sociedade de consumo, abandonaram-se hábitos simples, tradições populares, reuniões e conagraçamentos familiares, práticas salutare de jogos e esporte ao ar livre, enfim, tudo o que constitui a beleza da vida, em sua forma mais singela, por outros hábitos sofisticados e práticas pouco saudáveis; dentre esses novos hábitos, destaca-se o frenesi pela posse e utilização desvairada dos veículos individuais de motor à explosão, que tanta intranquilidade causam à coletividade, pela própria natureza

febricitante daqueles, sem falar nas inúmeras vítimas de acidente de trânsito, aumento de poluição atmosférica e sonora, bem como desperdício de combustível, cujas reservas mundiais rareiam sensivelmente, acarretando o encarecimento desse produto — agora utilizado inclusive como arma política, nas disputas entre Israel e os povos árabes — provocando crise econômica em escala mundial, pelo boicote de seu fornecimento pelos países do Oriente Médio, com conseqüente elevação do custo de vida, especulação, desemprego, etc.

Por outro lado, como adverte a psicóloga alemã LIESOLETTE HOSER, no estudo denominado “Correlação entre Criminalidade e Infrações de Trânsito”, está demonstrado que “infrações penais em geral e comportamento ilícito no trânsito resultam, da mesma forma, de um distúrbio de agressividade ou de incapacidade de adaptação, tanto na criminalidade quanto na infração de trânsito, manifesta-se a vontade de enfrentar o risco, de causar danos a si ou a outros e de entrar em conflito com a polícia.”³¹

Conclui-se, portanto, que os indivíduos transformam seus hábitos, costumes e comportamentos na razão direta da produção industrial que sua classe social lhes impõe, seja como uma necessidade econômica ou puramente egoística, de afirmação pessoal. Embora não revelem tendências criminosas, muitas vezes, conscientemente, entram em conflitos, primeiramente com o disciplinamento social a que estão sujeitos, para, numa etapa mais avançada conflitarem com a ordem jurídica que penalmente tutela os valores sociais. Insurgem-se com o princípio de subordinação que limitam seus interesses e aspirações, num flagrante desrespeito à disciplina social a que FROMM³², psicólogo americano, caracteriza como “crise de autoridade”: — “O mecanismo através do qual a autoridade anônima opera é a conformidade. Devo fazer o que todos fazem; em conseqüência, devo adaptar-me, não ser diferente, não ‘sobressair’; devo estar disposto a modificar-me de boa vontade de acordo com as modificações do tipo padrão; não tenho que perguntar se estou certo ou não, mas se estou adaptado, se não sou ‘singular’, se não sou diferente. A única coisa imutável em mim é precisamente essa predisposição para me modificar. Ninguém tem poderes sobre mim, a não ser o rebanho de que faço parte e ao qual estou submetido.”

Com esse quadro, apontado por FROMM (que entremostra o natural conflito em que se debate o indivíduo em relação aos padrões culturais e sociais que limitam a sua individualidade, levando-o à rebelião), é que se pode compreender a afirmação do renomado criminólogo ERNST SEELIG,³³ ao batizar o delinqüente de trânsito como “criminoso por falta de disciplina social”: — “Como o traço comum desses criminosos é apenas a falta caracterial da tendência para a autolimitação e para a ordem, não existe qualquer relação deste tipo com uma forma de estrutura física ou temperamental, ou, pelo menos, com uma constituição psicótica da personalidade.”

Essa indagação criminológica é por demais sedutora, exigindo uma ponderada análise dos elementos causais e tipos criminógenos que concorrem para o surgimento do delito, extrapolando os limites e singeleza deste trabalho. Por isso, embora pretendemos a ele retornar, afirmamos, neste passo, simplesmente, que o delinqüente de trânsito embora estruturalmente — do ponto de vista da sua formação cultural, vivência social e personificação — seja diferente do tipo criminógeno comum, nem por isso deixa de ser um infrator das normas penais devendo ser responsabilizado e sancionado na justa medida do dano que causar. Trata-se, iniludivelmente, de um delinqüente comum, com traços e afinidades comuns aos demais.

4. DA RESPONSABILIDADE PENAL NOS DELITOS DE CIRCULAÇÃO

Um dos aspectos mais discutidos e controvertidos em termos de repressão aos ilícitos de trânsito é o de se declarar se eles devem ou não serem punidos penalmente e, em caso afirmativo, sobre o tipo de pena a ser aplicada.

Não paira dúvida alguma sobre a existência do delito de trânsito. Como qualquer outra manifestação anti-social e, conseqüentemente, antijurídica, o motorista que viola as normas ou disciplina de trânsito, penalmente definidas, é um delinqüente sujeito ao menor ou maior rigor da pena, de acordo com o sistema penal a que está sujeito.

BETTIOL³⁴, definia o delito como “qualquer fato humano lesivo de interesse penalmente tutelado pelos quais se possa censurar seu autor”. Nesse conceito, o ilustre Professor parte da formulação de que o “interesse” social deve ser considerado como termo de relação e não como ponto terminal, pois, segundo ele, “sabemos perfeitamente que sob tal prisma se focaliza o bem jurídico como sinônimo de valor a ser considerado”. Pouco importa, como indagava FERRI, na sua célebre conceituação criminológica (Sociologia Criminal), se o delito seria um fenômeno normal ou anormal.

Arraigado está, na tradição do sistema de Direito Penal, a que nos filiamos, que determinadas posições ou situações, e valores sociais ou culturais, numa certa época e por razões de ordem política devem ser penalmente tutelados, donde, então, surgir o delito como uma forma de comportamento censurável, contrário à norma penal edificada.

Um Código Penal, portanto, também, uma norma penal, como acentua BETTIOL³⁵ “não dimana *ex abrupto* da mente do legislador mas amadurece lentamente sob o impulso das concepções filosóficas dominantes, das solicitações políticas preeminentes, das necessidades espirituais e econômicas, das tendências científicas, das tradições e da consciência moral e jurídica de um povo e do progresso.”

No mesmo sentido se pronuncia HILÁRIO VEIGA DE CARVALHO³⁶, numa síntese do pensamento criminológico entre nós, ao afirmar: “O Direito Penal é um conjunto de normas, mas essas normas não são meras abstrações. Elas se referem a um comportamento humano — o delito, constituindo a pena nada mais que um dentre outros meios, para evitar esse comportamento. E, assim sendo, é natural que toda ciência do homem, seja biológica, psicológica ou sociológica, preste a sua contribuição à Ciência do Direito Penal, proporcionando ao jus-naturalista assistência eficiente ao interpretar ou ao dar forma à norma legal, ajudando-o a encontrar o sentido da lei e a vinculá-la à realidade concreta.”

Assim, o Direito Penal e, mais particularmente, a norma penal, reflete uma necessidade social e jurídica de se proteger determinado valor social considerado no momento histórico em que a norma se enquadra, de vital importância para o asseguramento de um equilíbrio na sociedade.

Por isso, perfeitamente viável e válido o posicionamento do nosso Código Penal de 1969, embora ainda não aplicado, ao admitir como crimes duas formas de comportamento, tidas no presente momento, como grandemente perturbadoras do ansiado equilíbrio social. São as normas a que já nos referimos, contidas nos artigos 287 e 288, que definem os delitos de “embriaguez ao volante” e “perigo resultante de violação de trânsito”.

Já salientamos³⁷ que o trânsito não só no Brasil como em todo o mundo, adquiriu contornos verdadeiramente criminógenos, transformando-se num inquietador instrumento de dilaceração social. Justo é que o Governo tome medidas legais não só de caráter

preventivo³⁸ como punitivo, como fez no aludido Código, em relação aos dois mencionados aspectos, iniludivelmente importantes dos quais, justamente decorrem os maiores índices delitivos, da espécie.

Acertadamente,³⁹ o legislador de 1969, ao constituir o novo Código Penal admitiu no seu contexto, como crimes de perigo aqueles a que fazemos referência. Ainda mais; houve-se muito bem em considerar a ação da “embriaguez ao volante” como cometido em estado de dolo presumido, sendo o perigo decorrente de tal ação abstratamente considerado, dada as finalidades da norma de, preventivamente, evitar que veículos sejam conduzidos por motoristas em tal estado ou, se conduzidos, sujeitá-los à sanção penal já, nesse passo, de caráter punitivo-retributivo. O Prof. HELENO FRAGOSO em trabalho publicado em 1962, já salientava que “O ideal seria, realmente, prever crime de perigo presumido sempre que o motorista se ache sob ação do álcool, de modo a poder tornar perigosa a condução do veículo.”⁴⁰

As contestações formuladas pelo penalista LUIZ DÓRIA FURQUIM⁴¹ não tem outro sentido a não ser o de ver nas normas em apreço uma deformidade de ordem pragmaticamente jurídico-formal, por inexistir no delito do artigo 287 um “perigo efetivo”, enquanto em relação a outros, da mesma espécie, o exige; ou, então, por presumir o estado doloso do agente o que é inviável do ponto de vista da dogmática-penal.⁴²

Mas, como menciona o ilustre contestador, a Exposição de Motivos ao Código aponta as razões determinantes dessa ubiqüidade — se a tanto pode chegar — acenando para razões de ordem política. De qualquer forma, crer-se “na possibilidade de um código isento de contradições é crer numa utopia, não porque o direito (como ANTOLISEI pretendeu) fosse por sua própria natureza alógico (o que não pode ocorrer porque o direito é sempre ordenamento da razão), mas porque deve descer a ajustes com a realidade social, deve mercadejar com tendências opostas, deve transigir com situações históricas, freqüentemente muito delicadas. Daí o fato de encontrar-se, no seio de uma legislação, disposições que colidem entre si, sem que seja possível uma composição no quadro de um sistema pacificado.”⁴³

Ponderada é a colocação feita pelo eminente professor italiano, convindo ressaltar que, nessas hipóteses, cabe ao intérprete não só aceitar a antinomia, que é apenas aparente, mas admitir, antes de tudo, uma direção que, *de lege ferenda*, pode conduzir à sua eliminação.

Certamente, como aconselha BATTAGLINI⁴⁴, é na interpretação lógica da norma penal que “se revela todo o grande poder da interpretação, ao mesmo tempo que surgem seus perigos!” Por isso mesmo, na maioria dos casos, para se atingir a vontade da lei é simplesmente impossível limitar-se à interpretação literal, fazendo-se necessária pesquisa “mais sutil, mais profunda, mais rica em subjetividade; pelo que, prescindindo do sentido aparente e imediato resultante da conexão das palavras usadas pela lei, orienta-se na busca da intenção do legislador.” O intérprete tomará, por outro lado, em consideração a denominada *ratio legis*, ou seja, o escopo prático da norma, a fim de que sua decisão não satisfaça apenas a esquema lógico-formalístico, mas se constitua também “em justiça substancial”.⁴⁵

O Senador ACCYOLI FILHO, autor do substitutivo ao Projeto-de-Lei n.º 106, do Senado Federal (ver nosso item 2, supra) salienta que a “norma penal vai, então, intervir nessa cadeia de sucessivos desregramentos no trânsito, procurando, com seu poder pedagógico, educar e, com sua capacidade intimidativa, conter.”⁴⁶ Por isso, nos identificamos com o ponto de vista do Relatório da Comissão do Conselho Federal da Ordem dos

Advogados do Brasil, ao ser admitido que: “A previsão dos crimes de perigo destina-se precisamente a impedir o dano. Se a aplicação dessas normas dependa da ocorrência de um dano é manifesta sua inutilidade. Por isso mesmo, as leis modernas, ao lado das disposições genéricas que incriminam a efetiva causação do perigo ao trânsito, prevêm, diversas situações em que o perigo se presume.”⁴⁷

5. DA EMBRIAGUEZ VOLUNTÁRIA NA DIREÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E A RESPONSABILIDADE PRETERDOLOSA

De todas as manifestações delitivas que ocorrem no trânsito de veículos automotores duas são verdadeiramente preocupantes. As estatísticas revelam que a grande maioria desses acidentes resultam ou da inobservância das regras próprias a tal tipo de circulação, ou porque os motoristas se encontram embriagados, integrando no conceito de embriagado todo aquele que se encontra com seus reflexos diminuídos seja pela ingestão — em determinado percentual — de bebidas alcoólicas ou de qualquer outra substância que a ela tenha equivalência.

Tomamos como embasamento para este trabalho a norma do artigo 287, do Código Penal de 1969, embrião que deu surgimento ao artigo 16 do Projeto-de-lei n.º 106, do Senado Federal.^{48 49}

A Comissão do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil justifica a sua adoção porque, “A embriaguez ao volante (. . .) constitui um dos aspectos salientes dos acidentes de trânsito.”⁵⁰

Pesquisa publicada em 1957, pelo Dr. S.R. GERBER, de Cleveland, Estados Unidos, concluiu que, nos dez anos em que investigou as causas dos delitos de trânsito ficou constatado que mais da metade tiveram como causa a ingestão de bebidas alcoólicas.⁵¹ Segundo a mesma fonte, em Curitiba, constatou-se que 30% dos acidentes automobilísticos diários ocorreram por essa causa. (Dados do Instituto Médico Legal daquela cidade). Por outro lado, ainda segundo a mesma fonte, dos 65% dos acidentes de trânsito ocorridos em S. Paulo, “nos últimos anos”, 25% foram em consequência do estado alcoólico dos motoristas. O mesmo fator é o maior determinante causal desse tipo de acidente, segundo o médico FELICIO SCAVONE, funcionário da Seção Médica do DETRAN paulista, em relatório à Comissão que estudou a aplicação do sistema de dosagem alcoólica no Estado, com o aparelho conhecido por “bafômetro”.⁵² A Polícia Rodoviária Federal, em folheto que distribuiu aos veranistas que neste ano ingressaram na free-way Porto Alegre-Osório, em demanda das praias do litoral gaúcho, assinalou que, dos acidentes ocorridos 25% o são por se encontrar o motorista em estado de embriaguez.

Com esses breves dados, confirma-se nossa afirmação e justifica-se nossa preocupação. As consequências do acidente de trânsito são desastrosas; mortes e lesões corporais de natureza grave são comuns. Os perigos são constantes, envolvendo não só a pessoa do motorista embriagado mas dos que o acompanham ou que com ele se cruzam. Esse “perigo” está fora de órbita de riscos encontrados necessariamente no trânsito de veículos. Envolve outros elementos e outra forma de responsabilidade por se verificar como decorrência de uma ação voluntariamente querida e procurada pelo agente. Por isso mesmo, é que não pode ele ser punido com a brandura da pena cabível a acidentes fatais, ocorridos por fatores não procurados, não queridos, ou não controláveis. O homicídio ou a lesão corporal culposa não pode ter aceitação nesses casos. Seria valorizar-se pouco a vida ou a integridade física da pessoa acidentada. Sempre afirmamos que a

pena — no sistema penal — deve guardar perfeita proporcionalidade entre a ação e o evento. Deve corresponder ao dano realmente produzido. Felizmente, essa orientação não é só nossa. Grandes juristas a ela se filiam, como MOTTA FILHO, ao salientar que “toda violação da paz social, do ritmo coletivo, aparecendo como um crime, a pena imposta, quer tenha caráter de castigo, quer tenha um caráter de expiação, quer tenha o caráter de vingança, quer tenha um caráter de defesa social — é sempre uma medida que visa proteger a ordem social e jurídica de um determinado momento em um determinado lugar. Por isso é que a intensidade da pena varia de acordo com o abalo produzido.”⁵³ No mesmo sentido é o pensamento de HELENO FRAGOSO, exposto no trabalho “Pena e Culpa.”⁵⁴

Os protestos contra a avassaladora onda de destruição que o trânsito ocasiona vêm de longa data. Em 1910, ASTOLFO REZENDE em comentários à 2ª edição do livro “L'Automobile devant la Justice”, de J. IMBRECQ, já afirmava que “o desenvolvimento do automóvel está exigindo a decretação de leis especiais que regulem não só a circulação de automóveis, com as conseqüências civis e penais derivadas.”⁵⁵ Em 1914, ADELMAR TAVARES, em conferência com o tema “O automóvel perante a Justiça Criminal”, também já assinalava a existência de uma “criminalidade curiosa e crescentemente avassaladora de atropelamentos.”⁵⁶

Conclama-se amiúde, em Congressos penais, uma nova apreciação do fato ante a punição que a ele deve corresponder. “Por que os crimes de trânsito são encarados de forma tão benígna em nossa legislação, na sociedade e pelos responsáveis pela aplicação da repressão penal?”, interroga o Promotor Público de Aracaju, Sergipe, Dr. FERNANDO BARRETO NUNES, em tese apresentada ao III Seminário Sergipano do Ministério Público, com a temática “O acidente de trânsito: Crime ou Calamidade Pública?”⁵⁷ NELSON PIZZOTTI MENDES, também participa dessa preocupação ao assinalar perante o III Congresso do Ministério Público: “A legislação brasileira penal precisa também ser reformulada, em relação a esses delitos, facultando ao julgador, em determinados casos, aplicar ao infrator, delinqüente em potencial, não a benignidade da culpa, mas a rudeza do dolo.”⁵⁸ Continuando, no seu raciocínio, acentua: — “A sugestão é a de se criar dentro do título “DOS CRIMES CONTRA A INCOLUMDADE PÚBLICA” da lei penal, um capítulo especial onde o delito do automóvel seria tratado de forma mais rígida, abrangendo os crimes de homicídio, lesões corporais, embriaguez ao volante e perigo resultante de violação das regras de trânsito. Ao lado da figura culposa, ter-se-ia o crime doloso, desde que da atuação do sujeito ativo, pudesse teoricamente se inferir o dolo, quando então agravar-se-iam as penas e as demais conseqüências penais.”⁵⁹ HYPARCO DE V. IMMESI, também Promotor Público em Minas Gerais, é outro estudioso que se insurge contra o atual posicionamento do Direito Penal brasileiro sobre a espécie. Na tese “Do trânsito e seus eventos” assinala no Título II — Da incidência do dolo, item I: “Tem havido, nas infrações de trânsito, excesso de reservas em admitir-se a incidência do dolo, em sua modalidade eventual. Prefere-se adotar uma solução cômoda e, muitas vezes, imprecisa, e que consiste em atribuir-se ao fato natureza apenas culposa. Como conseqüência disso, muitos crimes verdadeiramente dolosos se ocultam, sob a falsa aparência de delitos culposos.”⁶⁰

O próprio Relatório da Comissão do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, a que já nos referimos, consagra a opinião de que “Um sistema repressivo eficaz é apenas um dos elementos de uma política moderna de trânsito, mas nem por isso é menos importante. Em todos os países que levam a sério os problemas de circulação de veículos, encontramos, ao lado da engenharia de trânsito e da educação em vários níveis, um

sistema repressivo que assegure a aplicação e a observação das normas de segurança indispensáveis.”⁶¹

O tema não é novo. Vários países dispõem de legislação, seja ou não codificada, estampando como delitos dolosos, e em particular, quando praticada em estado de embriaguez alcoólica do motorista, as cometidas no trânsito. Dentre esses, destacamos a Dinamarca, com as leis de 1927 e 1932; a Suíça, com a de 1932; a Bélgica, com a de 1939; a Espanha, com a de 1950; a Alemanha, com o Código Penal de 1871 e a França com a lei de 1958.⁶²

Esta, na Ordenança de 15 de dezembro de 1958, estabeleceu em seu artigo 1.º: — Toda pessoa que, em estado de embriaguez ou sob a ação de um estado alcoólico, dirigir ou tentar dirigir qualquer veículo, será punida com prisão de um mês a um ano cumulada com multa de 50.000 a 500.000 francos, ou somente com uma dessas penas. Elas são elevadas ao dobro, quando resultar ferimento ou homicídio culposo.⁶³

O Código Penal alemão, por sua vez, dispõe no artigo 315-C⁶⁴:

“§ 1.º — É punido com prisão até cinco anos quem, na via pública, pondo em perigo o corpo ou a vida de outrem ou coisa alheia de valor considerável:

I — dirige um veículo, apesar de não estar em situação de dirigir veículo com segurança:

a) em consequência da ingestão de bebida alcoólica ou outro meio embriagante; ou
...

Complementando essa norma, o artigo seguinte, 316, *caput*, dispõe sob a rubrica: “Embriaguez no trânsito”: § 1.º — Quem dirige um veículo no trânsito (artigos 315 e 315-D), apesar de, em consequência da ingestão de bebida alcoólica ou de outro meio embriagante, não estar em situação de dirigir o veículo com segurança, é punido com prisão até um ano ou com multa, se a infração não for cominada com pena nos artigos 315-A ou 315-C.

No Brasil, como já assinalamos, ainda não dispomos de uma legislação específica a tais tipos de delitos. Tanto o Código Penal de 1969, como o Projeto-de-lei n.º 106, de 1973, prevêem, tanto a morte como as lesões corporais, mas como delitos de natureza culposa.⁶⁵

Aceitamos esse posicionamento até certo ponto, ou seja, quando pelo exame das condições e circunstâncias que envolvem o fato chegar-se à conclusão de que o motorista agiu com culpa. Essa, no entanto, deverá ser a exceção e não a regra geral em relação a eventos dessa natureza, por não se poder, com certeza, estabelecer uma separação, ou uma precisa delimitação entre dolo eventual e a culpa consciente. Cogita-se, nesse ponto, de uma colocação muito delicada, como já assinalou ilustre Promotor Público a que fizemos referência, por se mascarar, freqüentemente, delitos dolosos como culposos pela falta de definição ou tipificação penal.

No que diz respeito com os resultados morte e lesão corporal quando o agente (motorista) se encontrar dirigindo o veículo em estado de embriaguez ou sob o efeito de substância alcoólica ou equivalente, não podemos aceitar o tratamento penal dado atualmente, que seria o mesmo na vigência do Código Penal de 1969 ou do Projeto-de-lei n.º 106, convertido em lei especial.⁶⁶

Em relação a esses dois instrumentos de leis, já se deu um passo decisivo na busca de uma definição de responsabilidade penal real e adequada, como se verifica nos casos de

embriaguez voluntária na condução do veículo, ou quando essa condução é feita com violação das normas das leis (administrativas) do trânsito. Necessário se faz, no entanto, que se confirme esse posicionamento dando-se o tratamento adequado em caso de ofensas graves à pessoa quando o motorista estiver embriagado.

Afirmamos que se o motorista em condições de embriaguez, dirigir seu veículo em via pública, se encontra, só por isso, em estado doloso no cometimento do delito de perigo e, se nessas condições vier a causar morte ou lesão corporal, esse resultado será computado como uma consequência do fato antecedente — dirigir embriagado — e, embora ele, motorista, não pretendesse o resultado maior, culposamente o aceitou. Talvez, até, cabível a colocação do dolo eventual, em relação às consequências maiores. Não obstante, criteriosamente analisando o aspecto da responsabilidade penal do motorista nessa situação, chegamos à conclusão de estar presente a responsabilidade preterintencional por se encontrar um estado de dolo na posição antecedente e culposa, no consequente, isto é, no resultado efetivo e concretamente verificado.

É verdade, como acentua o Professor PAULO JOSÉ DA COSTA JR., em “Notas” que inseriu na tradução do Direito Penal, de Bettiol, inexistir no Código brasileiro um *tertium genus* do elemento psicológico do crime⁶⁷. Mas, como admite o citado penalista paulista, “admitiu, entretanto, (o Código penal brasileiro) a concorrência do dolo e da culpa no crime denominado ‘aborto preterdoloso’ (artigo 129) — ou 128? — e no de lesões qualificadas pelo resultado (artigo 132, § 3.º, segunda parte) que não é senão o homicídio preterintencional de que cuida o artigo 584 do Código italiano.”

Ora, se o Código aceita a preterintenção em relação a essas duas manifestações delitivas, porque não aceitá-la em relação a situação de maior relevância, como é o da morte ou lesão corporal nos acidentes de trânsito em que o motorista demonstra inequivocamente total irresponsabilidade e carência absoluta de regramento disciplinar, ao dirigir um veículo encontrando-se embriagado?

BETTIOL,⁶⁸ admitindo não ser a preterintenção uma forma autônoma do nexó psicológico e sim uma hipótese mista de dolo e culpa, ainda afirma ser possível sua aceitação, desde que expressamente prevista em lei. Por outro lado o conhecido penalista pátrio FREDERICO MARQUES⁶⁹, consigna com sua autoridade de penalista emérito, que “devia o legislador, portanto, criar tipos qualificados para certos delitos de trânsito com culpa consciente, a fim de puni-lo com sanções mais severas.” Nessa esteira, outro conhecido penalista brasileiro, o Prof. ANÍBAL BRUNO⁷⁰ entende que — “o que impõe ao agente o dever de responder perante a ordem do Direito pelo seu fato ilícito é a sua culpabilidade, que é essencialmente consciência e vontade, representação do fato e da sua ilicitude, e querer o fato e querer o ilícito, mas, que compreenda também a imputabilidade, que se define como plena capacidade de entender e de querer, de entender o sentido criminoso do seu atuar e fazer essa compreensão funcionar como motivo na elaboração da vontade.”

Trata-se da teoria da “*actio libera in causa*”, também reclamada por HELENO FRAGOSO⁷¹ como condição de punibilidade.

No caso do artigo 287, do Código Penal de 1969, a que corresponde, no seu *caput*, o artigo 16 do Projeto-de-lei do Senado Federal,⁷² essa condição, também, é exigida como capaz de configurar a responsabilidade penal do motorista. Necessário se faz que a embriaguez tenha sido voluntária pois, caso contrário, inexistiria tal responsabilidade por inexistência de voluntariedade de ação. Assim, reafirmamos que havendo o resultado morte ou lesão corporal, maior é a condição de punibilidade do motorista. Aliás, o Código

de 1969 abriga em várias passagens do Título I, que dispõe dos “Crimes contra a pessoa”, uma maior condição de punibilidade do agente pelo resultado qualificado do evento. Assim, nos artigos 126, 128, 131 § 3.º, 135 §§ 1.º e 2.º.

Posta a questão nesses parâmetros, parece-nos um imperativo dever de justiça dispor o Projeto-de-lei n.º 106, em seu artigo 16, da forma preterintencional, firmando pena de reclusão até 8 anos, se do atropelamento resultar morte, ou, de detenção de três meses a um ano, se resultar lesão corporal leve, e de reclusão até 5 anos, se resultar lesão corporal grave. Veja-se a esse respeito o Anexo I, que juntamos a este trabalho, onde reproduzimos com as alterações aqui defendidas, o artigo 16 do Projeto-de-lei n.º 106. Cumpre assinalar, que essas penas não são extraídas livremente, mas, correspondem às adotadas pelo Código de 1969 para delitos semelhantes, como sejam os dos artigos 131 *caput* (lesão corporal leve) e § 3.º (lesão corporal seguida de morte) e 135, § 1.º (formas qualificadas pelo resultado, lesão corporal grave, no delito de abandono de pessoa).

Por outro lado, as cominações da pena de multa ou interdição do direito de dirigir veículo, previstos no projeto-de-lei, podem ser cominados cumulativa ou alternativamente, dentro dos critérios que norteiam o projeto.

Por último cabe consignar-se que, embora em um momento em que se apregoa a despenalização de certos delitos, evitando-se a aplicação de penas privativas de liberdade, nas espécies objeto destas considerações, tal não se pode aceitar, embora com a colocação concordemos, em termos de política criminal. E, se não o aceitamos é por considerarmos, como já foi acentuado, verdadeiramente cruciais e desastrosas para o equilíbrio da ordem social e jurídica, as infrações de trânsito, das quais ressaltamos as praticadas em estado de embriaguez do motorista. Ademais, segundo a dinâmica adotada no Código Penal em apreço, a pena privativa de liberdade pode ser suspensa (suspensão condicional da pena), conforme dispõe o artigo 70, ou, então, pode ser substituída pela de detenção, a de reclusão, nos casos e condições mencionadas no § 3.º do artigo 37. Ficaria, portanto, com o juiz a faculdade de, não obstante o rigor da pena, aplicá-la ou substituí-la, considerando as condições personalíssimas do agente e as circunstâncias que concorreram para a realização do fato delitivo.

ANEXO I³

O artigo 16 do Projeto-de-lei n.º 106, de 1973, do Senado Federal, terá a seguinte redação:

Embriaguez ao volante

Art. 16 – Conduzir veículo motorizado na via pública sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos.

Pena: detenção de três a seis meses ou pagamento de 30 a 90 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado até seis meses.

Lesões qualificadas pelo resultado

§ 1.º – Se resulta morte e as circunstâncias evidenciam que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo.

Pena: reclusão até oito anos, multa não excedente de trezentos dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado até dois anos.

§ 2.º – Se resulta lesão corporal de natureza leve

Pena: detenção de três meses a doze meses, pagamento de multa não excedente a cem dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado até seis meses.

§ 3.º – Se resulta lesão corporal de natureza grave

Pena: reclusão até cinco anos, multa não excedente a duzentos dias-multa e interdição para dirigir veículo motorizado até dois anos.

§ 4.º – Sem prejuízo da verificação da embriaguez por outros elementos, considera-se em tal estado quem tiver teor alcoólico no sangue igual ou superior a 0,10% em peso.

§ 5.º – A percentagem em peso de álcool será baseada em gramas de álcool por 100 centímetros cúbicos de sangue.

§ 6.º – Todo condutor de veículo motorizado que tenha cometido qualquer infração às regras de trânsito, capaz de proporcionar fundadas suspeitas quanto a seu estado, pode ser submetido a exame de respiração, sangue, urina ou saliva, para determinar a ingestão de álcool ou de qualquer outra substância de efeitos análogos. Se o condutor do veículo se recusa ao exame, ser-lhe-á imposta a pena de interdição para conduzir veículo motorizado por seis meses, no mínimo, e pagamento de 90 dias-multa, no mínimo.

BIBLIOGRAFIA

1. BATTAGLINI, Giulio. *Direito Penal*. São Paulo, Saraiva, 1964.
2. BETTIOL, Giuseppe. *Direito Penal*. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1966 e 1971. 2v.
3. CARVALHO, Hilário Veiga de. *Compêndio de criminologia*. São Paulo, José Bushatski, 1973.
4. – – *Criminalidade*. São Paulo, Resenha Universitária, s.d.
5. FERRACUTI, Franco. *Temas de criminologia*. São Paulo, Resenha Universitária, 1975, v.1.
6. FROMM, Erich. *Psicanálise da sociedade contemporânea*. 4.ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1965.
7. FURQUIM, Luiz Dória. *Aspectos da culpabilidade no novo Código Penal*. S.1., Freitas Bastos, 1974.
8. GARCIA, Basileu. *Instituições de Direito Penal*. 4.ed. São Paulo, Max Limonad, s.d., 2v.
9. HUNGRIA, Nelson. *Comentário ao Código Penal*. Rio de Janeiro, Forense, 1958.
10. MARQUES, José Frederico. *Curso de Direito Penal*. São Paulo, Saraiva, 1974. 3v.
11. NORONHA, E. Magalhães. *Direito Penal*. São Paulo, Saraiva, 1963. 4v.
12. SEELIG, Ernst. *Manual de criminologia*. Lisboa, Armenio Amado, 1957. 2v.
13. SOARES, Orlando. *Justiça e criminalidade*. Rio de Janeiro, 1974.

ARTIGOS DE PERIÓDICOS

1. ARANHA, Adalberto José de Camargo. Personalização da pena. *Justitia*, São Paulo, 71:177.
2. BALESTRA, Andreo A. Da embriaguez como figura autônoma. *Ciência Penal*, São Paulo, José Bushatsky, 1:111.
3. BETTIOL, Giuseppe. Objetivismo e subjetivismo no âmbito da noção de delito. *Revista Brasileira de Criminologia e Direito Penal*, Rio de Janeiro, 9:23.
4. BONATELLI, Calmete Satyro. Culpa e dolo na dogmática jurídica-penal. *Justitia*, São Paulo, 75:37.
5. — — Do nexu causal objetivo no futuro Código Penal. *Justitia*, São Paulo, 70:101.
6. BORGES, Marcelo. Condições objetivas da punibilidade. *Justitia*, São Paulo, 85:137.
7. BRUNO, Aníbal. Embriaguez voluntária ou culposa e responsabilidade penal. *Revista Brasileira de Criminologia e Direito Penal*, Rio de Janeiro, 7:17.
8. DOBBERT, Aloysio. Da punibilidade — ausência do ato voluntário. *Justitia*, São Paulo, 54:29.
9. FRAGOSO, Heleno Claudio. A antijuricidade. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, 208:19.
10. — — Crime do automóvel. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, 200:27.
11. — — Pena e culpa. *Ciência Penal*, São Paulo, José Bushatski, 1:1.
12. FURQUIM, Luiz Dória. Aspectos da culpabilidade no novo Código Penal. *Justitia*, São Paulo, 81:85.
13. — — Dos delitos de automóvel. In: *Anais do I Congresso do Ministério Público de São Paulo*. 1:251.
14. — — Roteiro da doutrina da ação finalística. *Justitia*, São Paulo, 70:239.
15. GRASSI, Roberto Jacir. O crime e a pena. *Revista do Conselho Penitenciário do Distrito Federal*, 30:97.
16. HUNGRIA, Nelson. A teoria da ação finalística no Direito Penal. *Revista de Direito do Ministério Público da Guanabara*, 1:15.
17. — — Novas teorias e diretrizes no Direito Penal. *Revista de Direito do Ministério Público da Guanabara*, 4:43.
18. IMMES, Hyarco de Vasconcelos. Do trânsito e seus eventos. In: *Anais do III Congresso Nacional do Ministério Público*. Porto Alegre, 1974. p.129.
19. JESUS, Damásio E. de. Culpabilidade normativa e embriaguez no Código Penal de 1969. *Justitia*, São Paulo, 83:93.
20. — — Teoria finalística e teoria da culpabilidade. *Justitia*, São Paulo, 1:1.
21. — — Tipo penal. *Justitia*, São Paulo, 88:317.
22. LAPLAZA, Francisco P. Las transformaciones del Derecho Penal. *Revista do Ministério Público do Rio Grande do Sul*, 3:11.
23. LOPEZ-REY, Manoel. Direito Penal como profissão e como função social. *Revista Brasileira de Criminologia e Direito Penal*, Rio de Janeiro, 12:39.
24. MELO, Carlos Alberto Torres de. A Pena. *Revista do Conselho Penitenciário do Distrito Federal*, 30:101.
25. MENDES, Nelson Pizzotti. As idéias vigentes do Direito Penal atual. *Justitia*, São Paulo, 86:63.
26. — — Sobre uma criminologia dos delitos de circulação. In: *Anais do III Congresso Nacional do Ministério Público*, Porto Alegre, 1974. p.107.

27. MENDONÇA, Fernando Augusto de. Crime do automóvel e dolo eventual. In: *Anais do I Congresso do Ministério Público de São Paulo*, 1:347.
28. MEZGER, Edmundo. A culpa no moderno Direito Penal. *Justitia*, São Paulo, 54:11.
29. NAVES, Wilson Vital. Estrutura jurídica penal do crime. *Justitia*, São Paulo, 65:99.
30. NORONHA, E. Magalhães. Considerações em torno do futuro Código Penal. In: *Anais do I Congresso do Ministério Público de São Paulo*. 1:37.
31. —. Da antijuricidade penal. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, 200:364.
32. NOVAES, Wilson Vital. A ação no modelo tipo. *Justitia*, São Paulo, 78:7.
33. NUVOLONE, Pietro. A reforma do novo Código Penal brasileiro e as principais tendências do pensamento penalístico contemporâneo. *Justitia*, São Paulo, 87:31.
34. NUNES, Fernando Barreto. O acidente de trânsito — crime ou calamidade pública? *Justitia*, São Paulo, 82:81.
35. OLIVEIRA, Halbim Simões de. A responsabilidade objetiva no código de 1969. In: *Anais do I Congresso do Ministério Público de São Paulo*, 1:355.
36. PEREIRA, Paulo Cyrillo. Do tratamento penal no delito de automóvel. In: *Anais do I Congresso do Ministério Público de São Paulo*, 1:333.
37. PIMENTEL, Manoel Pedro. Ensaio sobre a pena. *Justitia*, São Paulo, 77:79.
38. PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. *Justitia*, São Paulo, 74:41.
39. RAMOS, Bernabe Luna. El dolo y la culpa en el delito. *Justitia*, São Paulo, 87:39.
40. SALVADOR, Antonio Raphael Silva. As modernas tendências penais e o novo Código Penal. *Justitia*, São Paulo, 72:11.
41. SOARES, Luiz Glenio B. Da Culpabilidade no Direito Penal. *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Passo Fundo*, 6:65.
42. SOLER, Sebastian. Culpabilidade real e culpabilidade presumida, *Revista Brasileira de Criminologia e Direito Penal*, Rio de Janeiro, 4:5.
43. SZNICK, Valdir. Delitos de automóvel. *Justitia*, São Paulo, 80:119.
44. —. Fatores e aspectos criminológicos dos delitos de trânsito. *Justitia*, São Paulo, 88:141.
45. TEIXEIRA, Agenor. A embriaguez pelo álcool e substâncias análogas. *Justitia*, São Paulo, 78:7.

ARTIGOS DE JORNAIS E CONFERÊNCIAS

1. Projeto-de-lei n. 106, 1973, do Senado Federal.
2. Substitutivo ao Projeto-de-lei n. 106, 1973, do Senador Francisco Accyoli Rodrigues da Costa Filho.
3. Projeto-de-lei s/n. 1979, do Ministério da Justiça.
4. Código Penal de 1940.
5. Código Penal de 1969.
6. Código Penal alemão, de 1871.
7. *Zero Hora*, Porto Alegre, 18 out. 1975.
8. *Zero Hora*, Porto Alegre, 16 nov. 1975.

9. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 19 out. 1975.
10. *Tribuna da Justiça*, São Paulo, 14 ago. 1975.
11. *Tribuna da Justiça*, São Paulo, 15 out. 1975.
12. *Tribuna da Justiça*, São Paulo, 30 out. 1975.
13. Limites e peculiaridades da repressão penal nos ilícitos de trânsito (conferência do Senador Accyoli Filho na Faculdade de Direito da UFRGS, em 19 out. 1975.)
14. Perspectivas atuais da criminologia (conferência do Prof. Hilário de Carvalho na Faculdade de Direito da UFRGS, em 9 jul. 1975).

NOTAS

1. PINHEIRO, Geraldo de Farias Lemos. Apontamentos sobre delinquência automobilística. *Justitia*, 74:41.
2. EXPOSIÇÃO de Motivos elaborada pelo Conselho Federal da OAB, ao Projeto-de-lei n. 106, de 1973, do Senado Federal, que define as infrações penais relativas à circulação de veículos, regula o respectivo processo e julgamento e dá outras providências.
3. ANUÁRIO estatístico dos transportes, Ministério dos Transportes, IBGE, 1970.
4. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 17 jun. 1973.
5. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1973 e 4 ago. 1973.
6. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 29 jun. 1973.
7. MENDES, Nelson Pizzotti. Sobre uma criminologia dos delitos de circulação. In: *Anais do III Congresso Nacional do Ministério Público*. Porto Alegre, 1974, p.77.
8. ABREU, Waldir de. *Temas fundamentais do Código de Trânsito*. Rio de Janeiro, 1971. p.9.
9. Recentemente um Delegado de Polícia declarou aos jornais desta cidade, que em Porto Alegre, o grande número de acidentes de trânsito se verifica nos fins-de-semana, sendo causantes pessoas da classe média, como funcionários públicos e bancários que, geralmente, abusam da bebida alcoólica, nas diversões que procuram.
10. *Zero Hora*, Porto Alegre, 16 nov. 1975.
11. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 19 out. 1975.
12. No período de veraneio de 1976 a Polícia Rodoviária Federal exerceu enérgica fiscalização na "free-way" que liga Porto Alegre a Osório, em demanda das praias de mar, prioritariamente, a determinados acessórios que são facilmente vendidos no comércio como (1) volantes com diâmetros inferiores a 30cm; e (2) rodas pneumáticas, tipo "tala-larga", não originais. Além dessas providências, o CONTRAN estabeleceu nas rodovias nacionais a velocidade máxima de 80km/h, fazendo com que na mencionada "free-way" houvesse uma caída dos 120km/h iniciais para a nova velocidade estabelecida.
13. Apontamentos. . . , aut. cit.
14. *Idem*.
15. *Idem*.
16. *Idem*.
17. FRAGOSO, Heleno Claudio. Crimes do automóvel. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, 200:27.

18. Hoje o sistema alemão (Alemanha Ocidental) integrou no corpo do seu Código Penal de 15 de maio de 1871, com a redação proclamada em 1.º de setembro de 1969, e com vigência a partir de 1.º de abril de 1970, os delitos em questão, ao dispor no artigo 315-C sobre "Direção perigosa no trânsito de via pública" e no artigo 316 sobre "Embriaguez no trânsito" (cf. *Código Penal Alemão*, tradução de Lauro de Almeida, São Paulo, José Bushatski, 1974).
19. Nota do Autor em revisão. Esse Código Penal, hoje, está revogado, voltando-se ao sistema preconizado pelo Código de 1940, com enxertos feitos por emendas ou por leis esparsas. Vale, no entanto, a referência e abordagem para efeito de estudo histórico-comparativo.
20. EXPOSIÇÃO de Motivos ao Código Penal de 1969, n. 72.
21. FURQUIM, Luiz Dória. *Aspectos da culpabilidade no novo código penal*. S.l., Freitas Bastos, 1974. p.61.
22. Nota do Autor em revisão. Agora, quando da publicação deste trabalho, novos percalços surgiram em relação à temática. O citado Projeto-de-lei n. 106 foi arquivado, na Câmara dos Deputados, elaborando o Governo Federal novo Projeto-de-lei que procura adequar não só os tipos penais mas, também, as penas ao momento e necessidade política-penal atual.
23. MENDES, ob. cit., v.1, p.107.
24. MENDES, ob. cit., p.112.
25. COMPÊNDIO de criminologia. São Paulo, José Bushatski, 1973.
26. Diz o autor: "Ciência pré-jurídica, pois, é a Criminologia; e nesse plano, convenha-se (visto o seu conteúdo), será de contexto mais antropológico ou médico-psicológico que de outra natureza; o que se deve afirmar, em complemento a este conceito, é que esse conteúdo não é exclusivo do campo da Antropologia, como acima já ficou dito e informado. É, pois, uma ciência informativa do Direito e essencialmente, mas não exclusivamente, antropológica ou médico-psicológica. Nessa ciência buscar-se-á enfim, a síntese global daquela personalidade humana que eventualmente só se encontrará plenamente satisfeita quando se proceda a um exaustivo estudo prévio do respectivo agente". p.15-6.
27. Apud MENDES, ob. cit., p.119.
28. MENDES, ob. cit., p.118.
29. Apud COSTA FILHO, Francisco Accioly Rodrigues, em conferência pronunciada no dia 19 de setembro de 1975, no Curso de Aperfeiçoamento e Especialização em Ciências Penais, promovido pela Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, com o tema: "Limites e peculiaridades da repressão penal nos ilícitos de trânsito".
30. SOARES, Orlando. *Justiça e criminalidade*. S.l., 1974.
31. Apud COSTA FILHO, conf. cit.
32. FROMM, Erich. *Psicanálise da sociedade contemporânea*. 4.ed. Rio de Janeiro, Zahar, s.d., p.154.
33. SEELIG, Ernst. *Manual de criminologia*. Lisboa, Armenio Amado, 1957, v.1, p.216.
34. BETTIOL, Guiseppe. *Direito Penal*. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1966. v.1, p.239.
35. BETTIOL, ob. cit., p.7.
36. Manual, p.15.
37. Item 2, supra.
38. Hilário Veiga de Carvalho, em opúsculo que tem por título *Criminalidade* (São Paulo, Resenha Universitária), adverte em capítulo sobre Prevenção Social: "Deve haver, outrossim, como é da concordância dos criminólogos mais argutos, uma alteração fundamental da política criminal. É na estrutura global dessa política - e não apenas num dos seus distritos, ou dos seus ângulos de visão - que se pode ainda esperar por uma modificação alentadora quanto ao panorama delinqüencial. E, dentro desta política, evidentemente, o maior campo e de mais

frutuosos resultados estará sempre o da prevenção que, segundo o Prof. López-Rey y Arrojo, não tem sido suficientemente atendido”.

39. Neste aspecto, bastante polémico, não pretendemos fazer uma análise adequada da conceituação estruturalmente dogmática da norma penal, por não dispormos de condições nesta dissertação.
40. FRAGOSO, ob. cit., p.33.
41. FURQUIM, ob. cit., p.62-3.
42. Diz o ilustre paulista à fl. 62, de sua obra: — Não se chega a uma *ratio* em sentido contrário, mas a uma confirmação, com o confronto entre a embriaguez ao volante e o perigo resultante da violação da regra de trânsito, em que se exige perigo efetivo e que é salientado em grifo na Exposição de Motivos, n. 72, da edição Saraiva. (. . .) Nenhuma referência expressa ao perigo. Mas, este é exigido quanto às demais violações. Pondera o Exm^o Sr. Ministro que a embriaguez ao volante “cria um perigo a um número ilimitado de pessoas”, enquanto que a “violação de regra de trânsito . . . expõe a incolumidade de outrem a perigo efetivo” (*si et in quantum*). Estaria aí uma razão política de se destacar a embriaguez das demais violações de regra de trânsito, outorgando-lhe um regime presuntivo?
43. BETTIOL, ob. cit., p.55.
44. BATTAGLINI, Giulio. *Direito Penal*. São Paulo, Saraiva, 1964. v.1, p.54.
45. BATTAGLINI, ob. cit., loc. cit.
46. Conferência cit.
47. EXPOSIÇÃO de Motivos, n. 18.
48. Dispõe o artigo 16, do Projeto-de-lei em apreço, no seu *caput*: — Conduzir veículo motorizado na via pública sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos. Pena: detenção de três a seis meses ou pagamento de 30 a 90 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado até seis meses.
49. Nota do Autor em revisão. Ver a posição do Autor mencionada na Nota n.19.
50. Cf. Exposição de Motivos, supra.
51. Apud SILVEIRA, Alípio. O combate ao álcool motorizado. *Tribuna da Justiça*, São Paulo, 15 maio 1974.
52. Apud SILVEIRA, trab. cit.
53. MOTTA FILHO, C. *A Função de punir*. São Paulo, 1928 apud CARVALHO, Hilário Veiga de. *Manual*, p.37.
54. FRAGOSO, Heleno Cláudio. Pena e culpa. *Ciência Penal*, São Paulo, José Bushatski, 1:1, 1973.
55. PINHEIRO, ob. cit., p.42.
56. Idem.
57. *Justitia*, 82:183.
58. MENDES, trab. cit.
59. Idem.
60. ANAIS do III Congresso Nacional do Ministério Público. Porto Alegre, 1974. p.139.
61. EXPOSIÇÃO de Motivos, cit., n.9.
62. FRAGOSO, Heleno Cláudio, trab. cit., p.27.
63. SILVEIRA, Alípio, trab. cit.

⁶⁴. O artigo 315-C está inserido na Seção 27, que trata dos “Crimes e Delitos de Perigo Comum”, sendo que o artigo 315, subdividido em *caput*, letras A, B, C e D, trata de diversas formas de realização de trânsito, como sejam, o aéreo, naval e ferroviário.

⁶⁵. Nota do Autor em revisão. O Projeto-de-lei s/n.^o, que “Dispõe sobre os crimes de trânsito e dá outras providências”, publicado no D.O.U. de 15.6.79, p.8453 e seguintes, para fins de recebimento, pela Câmara dos Deputados, da contribuição crítica dos órgãos e pessoas interessadas, inovou, de certa forma, na tipificação delitual de certos comportamentos do motorista, criando ao lado do homicídio e da lesão corporal culposa (arts. 2.^o e 3.^o) o tipo doloso. Assim, dispõe o Projeto-de-lei, em seu art. 1.^o, que “Aos crimes de homicídio e de lesão corporal dolosos praticados na condução de veículo motorizado aplicar-se-ão, cumulativamente às penas privativas de liberdade cominadas na lei penal comum, as de multa e de interdição de direitos, abaixo: I – No homicídio: Penas – Pagamento de cem a trezentos e sessenta dias-multa e suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de cinco a dez anos; II – Nas lesões corporais: Penas – Pagamento de cinquenta a duzentos dias-multa e suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de três a cinco anos”.

A forma como estão definidos os crimes referidos não nos parece a mais adequada dentro do rigor técnico descritivo que deve haver na lei penal. Melhor seria que o legislador tipificasse o que sejam homicídio e lesão corporal dolosos, praticados na condução de veículos motorizados ao invés de se aproveitar de forma simplista e desaconselhável da remissão à “lei penal comum”. Se a lei vai dispor “sobre os crimes de trânsito”, por certo deverá ser completa e exaustiva na catalogação dos delitos, que serão próprios dessa legislação especial.

⁶⁶. Nota do Autor em revisão. O mesmo entendimento mantenho em relação ao tratamento dado pelo Projeto-de-lei s/n.^o, que dispõe em seu art. 11: “Conduzir veículo motorizado sob influência do álcool, de substância de efeitos análogos, ou de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: Penas – Detenção, de seis meses a dois anos; ou pagamento de trinta a cem dias-multa; ou suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de um a três anos.”

⁶⁷. BETTIOL, ob. cit. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1971. v.2, p.337. Nota do tradutor n.29.

⁶⁸. BETTIOL, ob. cit., v.2, p.127.

⁶⁹. MARQUES, Frederico. *Tratado de Direito Penal*, p.253 apud FRAGOSO, Heleno Claudio, ob. cit.

⁷⁰. BRUNO, Anibal. Embriaguez voluntária ou culposa e responsabilidade penal. *Revista Brasileira de Criminologia e Direito Penal*, Rio de Janeiro, 7:17.

⁷¹. FRAGOSO, Heleno Claudio, trab. cit., p.32.

⁷². Nota do Autor em revisão. E também o art. 11 do atual Projeto-de-lei, retromencionado.

⁷³. Nota do Autor em revisão. A conclusão do trabalho consubstanciada na sugestão que compõe o ANEXO I, em sua forma original, ao art. 16 do Projeto-de-lei n. 106, deve ser atualizada para se adaptar à forma e conteúdo do atual Projeto-de-lei s/n.^o, ficando assim reformulada:

Art. 11 – Conduzir veículo motorizado sob influência do álcool, de substância de efeitos análogos, ou de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

Penas: Detenção de seis meses a dois anos; ou pagamento de trinta a cem dias-multa; ou suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de um a três anos.

§ 1.^o – Se resulta morte e as circunstâncias evidenciam que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo:

Penas – Reclusão de quatro a doze anos; pagamento de cem a trezentos dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado até dois anos.

§ 2.^o – Se resulta lesão corporal de natureza leve:

Penas – Detenção de um a dois anos, pagamento de cinquenta a cem dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado até seis meses.

§ 3.^o – Se resulta lesão corporal de natureza grave:

Penas – Reclusão de dois a oito anos; pagamento de cem a duzentos dias-multa e interdição para dirigir veículo motorizado até dois anos.

§ 4.^o – Sem prejuízo da verificação da embriaguez por outros elementos, considera-se em tal estado quem tiver teor alcoólico no sangue igual ou superior a 0,10% em peso.

§ 5.^o – A percentagem em peso de álcool será baseada em gramas de álcool por 100 milímetros cúbicos de sangue.

§ 6.^o – Todo condutor de veículo motorizado que tenha cometido qualquer infração às regras de trânsito, capaz de proporcionar fundadas suspeitas quanto a seu estado, pode ser submetido a exame de respiração, sangue, urina ou saliva, para determinar a ingestão de álcool ou de qualquer outra substância de efeitos análogos. Se o condutor do veículo se recusa ao exame, ser-lhe-á imposta a pena de interdição para conduzir veículo motorizado por seis meses, no mínimo, e pagamento de noventa dias-multa, no mínimo.