

Embriaguez ao volante em Curitiba: o enfrentamento penal e a construção de uma ética viária sustentável

Drunk driving in Curitiba: criminal confrontation and the construction of sustainable road ethics

Débora Regina Sochaczewsky

Graduada em Direito pela Fundação de Estudos Sociais do Paraná, deborasoha19@gmail.com,
OCRID: 0009-0000-1793-0907.

Pedro Luciano Evangelista Ferreira

Mestre em Criminologia e Direito Penal pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Candido Mendes,
contato@pedroluciano.com.br, ORCID: 0009-0009-3785-4337.

Resumo: O artigo examina a problemática da embriaguez ao volante em Curitiba/PR, abordando os aspectos penais, éticos e sociais relacionados aos delitos de trânsito. A pesquisa analisa a interação entre o Código Penal e o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com foco na distinção entre dolo eventual e culpa consciente em acidentes fatais. Utilizando uma metodologia baseada em revisão bibliográfica e análise de dados oficiais, como os fornecidos pelo Detran/PR, o estudo explora decisões judiciais relevantes e o impacto das políticas públicas preventivas. Os resultados indicam que, embora medidas como *blitz* policiais e campanhas educativas tenham algum efeito, as infrações relacionadas à embriaguez ao volante permanecem significativas. Conclui-se pela necessidade de uma harmonização legislativa entre o CTB e o Código Penal, promovendo penas mais rígidas e consistentes. No entanto, o trabalho destaca que a questão vai além da punição: são essenciais medidas educativas, investimentos em infraestrutura de transporte público e mudanças culturais que incentivem a construção de uma ética viária sustentável, comprometida com a valorização da vida e a segurança coletiva no trânsito.

Palavras-chave: Embriaguez ao volante; Dolo eventual; Culpa consciente; Código de Trânsito Brasileiro; Responsabilidade penal.

Abstract: This article examines the issue of drunk driving in Curitiba/PR, addressing the legal, ethical, and social aspects related to traffic crimes. The research analyzes the interplay between the Penal Code and the Brazilian Traffic Code (CTB), focusing on the distinction between eventual intent and conscious negligence in fatal accidents. Using a methodology based on bibliographic review and analysis of official data, such as those provided by Detran/PR, the study explores relevant judicial decisions, and the impact of public policies aimed at prevention. The results reveal that, despite measures such as police checkpoints and educational campaigns, infractions related to drunk driving remain significant. The study concludes by emphasizing the need for legislative harmonization between the CTB and the Penal Code, proposing stricter and more consistent penalties. However, the issue goes beyond punishment: the research highlights the importance of educational initiatives, investments in public transportation infrastructure, and cultural changes that promote the development of a sustainable traffic ethics, committed to valuing life and ensuring collective safety on the roads.

Keywords: Drunk driving; Eventual intent; Conscious guilt; Brazilian Traffic Code; Criminal liability.

SUMÁRIO: 1. Introdução. 2. O Código de Trânsito Brasileiro e os delitos de trânsito. 3. Aspectos penais nos delitos de trânsito. 3.1. O ato ilícito penal e administrativo e seus aspectos probatórios. 3.2. A relevância do elemento subjetivo na definição da responsabilidade penal. 4. Embriaguez ao volante: análise das ocorrências em Curitiba. 5. Considerações Finais. Referências.

1. Introdução

Dirigir sob o efeito do álcool continua a ser uma das mais graves ameaças à segurança viária no Brasil, configurando-se como um problema que transcende a esfera jurídica e alcança questões éticas e sociais de alta relevância. Os delitos de trânsito relacionados à embriaguez ao volante colocam o Judiciário diante de desafios significativos, exigindo não apenas a aplicação precisa das normas legais, mas também uma interpretação cuidadosa que equilibre princípios como a justiça, a proporcionalidade e a prevenção. Essa complexidade é especialmente evidente na distinção entre dolo eventual e culpa consciente, conceitos que, embora bem definidos na teoria jurídica, encontram dificuldades em sua delimitação prática.

A relevância do tema é amplificada pelos impactos sociais e econômicos que os delitos de trânsito geram. O alto número de mortos e feridos em acidentes relacionados à embriaguez ao volante não apenas provoca tragédias familiares, mas também sobrecarrega o sistema de saúde e o Judiciário, que lidam com os desdobramentos desses atos imprudentes.

Dados oficiais recentes evidenciam a expressiva ocorrência de acidentes de trânsito relacionados à embriaguez ao volante no Brasil, demonstrando a persistência do problema e a necessidade de intervenções legais e conscientização pública (Polícia Rodoviária Federal, 2024). A quantidade de acidentes de trânsito envolvendo motoristas alcoolizados no Brasil segue alarmante. Em 2021, um ano após o auge da pandemia, o país contabilizou quase 11 mil mortes e 76 mil internações decorrentes de acidentes provocados pelo consumo de álcool (Jornal da USP, 2023).

A ausência de dolo direto nesses casos, característica típica de delitos de trânsito, é equivocadamente vista como um atenuante, levando a interpretações que desvalorizam a gravidade da conduta e contribuem para uma sensação de impunidade. Essa postura indulgente reforça a necessidade de uma abordagem integrada e mais rigorosa, que reconheça o custo humano e social da imprudência no trânsito.

Desde a promulgação do primeiro Código de Trânsito, em 1941, até a vigência do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503/1997, a legislação viária brasileira passou por importantes evoluções para se adaptar às transformações sociais e tecnológicas. O CTB consolidou-se como a principal legislação que disciplina o comportamento de condutores, pedestres e passageiros, estabelecendo sanções administrativas rigorosas para coibir infrações e, nos casos mais graves, tipificando delitos de trânsito.

No entanto, quando a conduta ultrapassa o âmbito administrativo e adquire maior gravidade, torna-se necessária a atuação do Judiciário, que deve articular as disposições do CTB com o Código Penal (CP) para garantir a responsabilização adequada dos infratores, considerando a natureza e as consequências de suas ações.

A aplicação prática dessas normas, no entanto, enfrenta barreiras significativas, especialmente nos casos de acidentes graves ou fatais causados por motoristas embriagados. A dificuldade em determinar se o motorista agiu com dolo eventual – aceitando o risco de produzir o resultado lesivo – ou com culpa consciente – prevendo o resultado, mas acreditando poder evitá-lo –

exemplifica os desafios interpretativos que permeiam o enfrentamento jurídico dessas situações. A inconsistência na aplicação desses conceitos gera insegurança jurídica e reforça percepções de impunidade, prejudicando a eficácia do sistema penal em dissuadir comportamentos de alto risco e oferecer respostas justas e práticas.

Ademais, é evidente que o problema da embriaguez ao volante não pode ser enfrentado apenas pela via punitiva. Embora a responsabilização criminal e administrativa seja essencial, é igualmente necessário promover uma mudança cultural que reoriente os valores sociais em relação à segurança no trânsito. A construção de uma ética viária sustentável, baseada no respeito à vida e à responsabilidade coletiva, deve ser um objetivo prioritário, especialmente em um contexto onde a negligência e o descaso ainda imperam.

Diante desse contexto, este estudo tem como objetivo central analisar o papel do Judiciário no enfrentamento desse fenômeno, com ênfase na realidade de Curitiba e na atuação do Judiciário paranaense. Devido à limitação de espaço gentilmente concedido para esta pesquisa, optou-se por esse recorte geográfico, o que permite um aprofundamento analítico mais consistente sobre a aplicação das disposições do Código Penal e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) na responsabilização dos infratores. Especificamente, busca-se: i) investigar como os tribunais interpretam e aplicam os dispositivos legais em casos de embriaguez ao volante no Paraná; ii) compreender as dificuldades na distinção entre dolo eventual e culpa consciente, aspectos fundamentais na definição da pena; iii) examinar decisões judiciais selecionadas que evidenciem os desafios práticos da aplicação da lei e seus reflexos na jurisprudência paranaense; e iv) propor estratégias que conciliem a imposição de sanções proporcionais com a construção de uma ética viária sustentável, fomentando uma mudança cultural efetiva na forma como a sociedade encara a segurança no trânsito.

A escolha justifica-se pela necessidade de delimitação metodológica que viabilizasse uma análise mais aprofundada da realidade local, considerando suas particularidades jurídicas e sociais. A familiaridade dos pesquisadores com a cidade permitiu um acesso facilitado a fontes oficiais e uma compreensão mais contextualizada dos desafios enfrentados pelo Judiciário paranaense na aplicação das disposições do CTB e do Código Penal.

A pesquisa adota uma abordagem qualitativa, baseada na revisão bibliográfica de literatura acadêmica e normativa sobre o tema, além da análise de decisões judiciais. Dado o grande volume de julgados sobre a matéria, foi necessário realizar um recorte, selecionando algumas decisões que ilustram aspectos relevantes da aplicação das normas de trânsito, sem a pretensão de esgotar o assunto. O estudo busca compreender como os critérios adotados pelo Judiciário refletem as particularidades de cada caso concreto.

Para embasar a análise sobre a embriaguez ao volante, também foram utilizados dados oficiais fornecidos por diferentes órgãos, como a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e entidades estaduais e municipais de fiscalização. No entanto, como inexiste uma sistematização completa, uniforme e contínua desses dados em nível nacional, estadual e municipal, foi necessário selecionar informações pontuais disponibilizadas por essas autoridades para ilustrar a gravidade do problema. Assim, os dados apresentados não se limitam a um único período específico, mas foram escolhidos com o propósito de contemplar os registros mais recentes e relevantes sobre o tema. Dessa forma, buscou-se prestigiar e conjugar as estatísticas

oficiais disponíveis, ainda que divulgadas de forma fragmentada, a fim de fornecer um panorama atualizado e coerente sobre a persistência da embriaguez ao volante no Brasil.

Mais do que um espaço de deslocamento, cumpre frisar, o trânsito deve ser compreendido como um ambiente de convivência social, onde a ética e a responsabilidade coletiva desempenham um papel essencial na preservação da vida. A redução dos índices de embriaguez ao volante e de seus impactos exige não apenas o fortalecimento da legislação e da atuação do Judiciário, mas também a construção de uma cultura viária baseada no respeito mútuo e na consciência dos riscos e da responsabilização inerentes à condução irresponsável.

2. O código de trânsito brasileiro e os delitos de trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503/1997, estabelece o arcabouço normativo para disciplinar o trânsito no território nacional, configurando-se como um instrumento crucial no combate à imprudência viária. Entre seus dispositivos mais relevantes no enfrentamento da embriaguez ao volante, destacam-se os artigos 165 e 306. Esses dispositivos, embora frequentemente associados, possuem distinções substanciais quanto à sua natureza jurídica, objetivos e aplicação prática.

O artigo 165 do CTB estabelece que dirigir sob a influência de álcool ou de substâncias psicoativas configura infração gravíssima. Como penalidade, o condutor está sujeito a uma multa elevada e à suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Além disso, medidas administrativas como o recolhimento da habilitação e a retenção do veículo podem ser aplicadas. Em caso de reincidência no período de 12 meses, a multa é aplicada em dobro (Brasil, 1997).

Esse dispositivo caracteriza-se como uma infração administrativa, aplicável independentemente da quantidade de álcool detectada no organismo do condutor. Conforme destaca Gonçalves (1996), o consumo de álcool altera significativamente o julgamento e os reflexos do motorista, reduzindo sua capacidade de percepção e conexão lógica de ideias, elementos indispensáveis para a condução segura.

Por sua vez, o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece a tipificação penal para a conduta de dirigir sob efeito de álcool ou de outras substâncias psicoativas que causem dependência, atribuindo-lhe maior gravidade em relação à infração administrativa. A norma prevê pena de detenção, que pode variar de seis meses a três anos, além de multa e a suspensão ou proibição de obter habilitação para dirigir. A constatação da infração pode ocorrer tanto pela medição de determinada concentração de álcool no sangue ou no ar alveolar quanto pela identificação de sinais de alteração da capacidade psicomotora do condutor, conforme disciplinado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Para tanto, a legislação permite o uso de diversos meios de prova, como teste de alcoolemia (álcool no sangue), exame toxicológico, perícia, vídeos e depoimentos testemunhais, assegurando ao condutor o direito à contraprova (Brasil, 1997).

Ao estabelecer um limite mínimo de alcoolemia para configuração do delito, o artigo 306 transcende o âmbito administrativo e visa proteger diretamente o bem jurídico da segurança viária. Como pontua Ogama (2014), a vítima principal dessa infração é a sociedade, que sofre os impactos coletivos decorrentes de condutas irresponsáveis no trânsito.

A distinção entre os artigos 165 e 306, portanto, reside não apenas na gravidade da sanção, mas também nos elementos subjetivos e objetivos que caracterizam e diferenciam a infração

administrativa e o delito. Enquanto o artigo 165 impõe penalidades administrativas para condutas com qualquer nível de álcool, o artigo 306 exige a comprovação de uma alteração significativa na capacidade psicomotora do condutor, seja por meio de testes da presença/quantidade de álcool no sangue, provas clínicas ou outros meios legalmente admitidos.

A regulamentação dos procedimentos para a constatação da embriaguez ao volante encontra respaldo nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A Resolução nº 81/1998, que substituiu a Resolução nº 52/1998 e foi posteriormente alterada pela Resolução nº 206/2006, estabelece os critérios para a verificação da alcoolemia e da influência de substâncias psicoativas, padronizando os métodos utilizados para comprovação da condição do condutor.

Especificamente, o artigo 1º da Resolução nº 81/1998 determina os procedimentos para atestar a impossibilidade de um motorista conduzir um veículo automotor quando há suspeita de que tenha excedido o limite de seis decigramas de álcool por litro de sangue ou feito uso de substâncias entorpecentes. Conforme a norma, essa verificação pode ser realizada por três métodos: o teste do etilômetro, que indica concentração igual ou superior a 0,3 mg de álcool por litro de ar alveolar; o exame clínico conduzido por um médico da Polícia Judiciária; ou exames laboratoriais especializados designados pelos órgãos de trânsito competentes (Brasil, 1998).

Ainda que o direito ao silêncio, garantido pelo artigo 5º, inciso LXIII, da Constituição Federal e pelo artigo 186 do Código de Processo Penal, assegure ao condutor o direito de recusar-se a realizar o teste do bafômetro, as autoridades policiais dispõem de meios alternativos para demonstrar a embriaguez. Entre as provas admitidas estão testemunhos, registros em vídeo e exames clínicos, conforme previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro. Essa possibilidade reforça a efetividade da norma ao permitir que a infração seja apurada e punida, mesmo diante da recusa do condutor. Além disso, esse entendimento está em conformidade com o artigo 8º do Pacto de San José da Costa Rica, que assegura o direito ao devido processo legal, incluindo garantias processuais mínimas aos acusados.

No entanto, a recusa ao teste do etilômetro levanta um intenso debate jurídico sobre a aplicação do princípio da não autoincriminação no contexto da embriaguez ao volante. Parcela expressiva da doutrina reconhece que o indivíduo não pode ser compelido a colaborar com os referidos testes, pois o *nemo tenetur se detegere* é um princípio fundamental do processo penal. Para Lopes Jr. (2011), Fernandes (2010) e Grinover, Gomes Filho e Fernandes (2011), essa prerrogativa deve ser interpretada de forma ampla, impedindo que a negativa ao teste resulte em punição autônoma. O direito ao silêncio, segundo essa perspectiva, não se limita à recusa de depoimentos, mas se estende à vedação de qualquer conduta estatal que force o acusado a produzir provas contra si mesmo. Esse entendimento encontra respaldo na jurisprudência internacional e na doutrina garantista, que enfatiza a necessidade de proteger o investigado de eventuais abusos do poder punitivo.

Entretanto, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) adota uma abordagem mais restritiva, considerando que a recusa ao teste não pode inviabilizar a persecução penal. Segundo a Corte, a embriaguez pode ser comprovada por outros meios probatórios, como exame clínico, depoimentos testemunhais e registros audiovisuais. Esse entendimento se fundamenta na premissa de que a segurança viária e a proteção da vida são bens jurídicos de interesse coletivo que não podem ser relativizados em excesso. Dessa forma, para o STJ, a recusa do condutor em realizar o teste do etilômetro não impede sua responsabilização, desde que existam provas suficientes que demonstrem a alteração da capacidade psicomotora (STJ, 2009).

No plano doutrinário, Pacelli (2021) e Tourinho Filho (2007) argumentam que uma interpretação absoluta da não autoincriminação comprometeria a funcionalidade do sistema processual penal, inviabilizando a obtenção de provas em diversas situações. Se levado ao extremo, esse entendimento poderia criar um cenário de inviabilidade probatória, comprometendo a efetividade do direito penal e do próprio processo. Para Pacelli, a garantia ao silêncio não pode inviabilizar mecanismos essenciais à persecução penal, como a identificação criminal e o reconhecimento de pessoas. Tourinho Filho, por sua vez, pondera que essa proteção individual deve ser sopesada com o interesse público na repressão de delitos, sendo legítimos determinados procedimentos investigativos, como revistas em aeroportos quando há fundada suspeita de tráfico internacional de drogas.

Não se olvide da existência da infração administrativa autônoma prevista no Código de Trânsito Brasileiro, criada em 2016, para os condutores que se recusam a se submeter ao teste do bafômetro ou a outros exames destinados a verificar a presença de álcool no organismo (art. 277, § 3º, do CTB). Independentemente da comprovação da embriaguez, essa recusa já configura infração, sujeitando o motorista a penalidades como multa e suspensão do direito de dirigir, reforçando o caráter preventivo das normas de trânsito.

Nesse sentido, o Supremo Tribunal Federal (STF), ao julgar o Recurso Extraordinário nº 1.224.374, com repercussão geral, validou a aplicação dessas sanções, destacando que as mesmas não violam direitos fundamentais. Pelo contrário, tratam-se de medidas legítimas para garantir a segurança viária e a efetividade da fiscalização, desestimulando condutas de risco nas vias públicas (BRASIL, STF, 2024).

Assim, embora o tema da não autoincriminação possua desdobramentos relevantes no direito penal e processual penal, sua abordagem neste estudo limita-se ao necessário para contextualizar a aplicação das normas de trânsito em casos de embriaguez ao volante. Considerando sua complexidade e implicações mais amplas, um exame aprofundado dessa questão exige um estudo específico, que excede os objetivos da presente pesquisa.

Em síntese, o Código de Trânsito Brasileiro, por meio dos artigos 165 e 306, estabelece um sistema normativo dual, que articula sanções administrativas e penais com vistas a coibir a embriaguez ao volante. Essa abordagem reflete o esforço contínuo para reduzir os índices de acidentes e preservar a segurança pública, garantindo equilíbrio e proporcionalidade entre medidas preventivas e repressivas no trânsito.

3. Aspectos penais nos delitos de trânsito

O CTB regula uma ampla gama de infrações e delitos cometidos no trânsito, estabelecendo responsabilidades, sanções e procedimentos aplicáveis. Suas disposições abrangem desde infrações administrativas até delitos de maior gravidade. Entre os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro que possuem maior relevância para o presente estudo, destacam-se os artigos 302 e 303.

O artigo 302 tipifica o homicídio culposo na direção de veículo automotor, prevendo pena de detenção de dois a quatro anos, além da suspensão ou proibição de obter permissão ou habilitação para dirigir. Já o artigo 303 trata da lesão corporal culposa no trânsito, com pena de detenção de seis meses a dois anos, cumulada com a mesma restrição ao direito de dirigir. Ambos os dispositivos estabelecem sanções específicas para condutas imprudentes no trânsito que resultem em dano à integridade física ou à vida, sendo fundamentais para a análise da responsabilização penal no contexto da embriaguez ao volante (Brasil, 1997).

Capez e Gonçalves (2015) destacam que o CTB introduziu tipificações específicas para homicídio

e lesão corporal culposa no trânsito, diferenciando-as dos delitos análogos previstos no Código Penal. Essa distinção reflete o reconhecimento das peculiaridades do trânsito e da gravidade das condutas que colocam em risco a segurança viária.

Para a aplicação dessas normas, é imprescindível que se identifique um nexo causal entre a conduta do condutor e o resultado lesivo. Por exemplo, se um pedestre desrespeitar a sinalização e for atingido por um motociclista que agia de forma correta, a culpa será do pedestre, sendo o caso regido pela legislação penal comum. Por outro lado, se o motociclista agir de forma imprudente, colocando em risco a segurança de outros usuários da via, as disposições do CTB serão aplicáveis. Assim, fica claro que as normas de trânsito são restritas às condutas de quem está no controle de veículos automotores.

No que concerne ao homicídio e à lesão corporal culposa no trânsito, Di Pietro (2022) ressalta que tais delitos envolvem a ausência de intenção de causar dano, sendo praticados por imprudência, negligência ou imperícia. Para Rogério Greco (2023), a resposta penal nesses casos deve ser acompanhada de medidas educativas, que contribuam para a conscientização e reeducação dos motoristas.

Ainda sobre os aspectos penais, o legislador buscou incluir agravantes (art. 298) e majorantes específicas no CTB, suprimindo lacunas do CP, cujas circunstâncias agravantes genéricas, previstas nos artigos 61 e 62, são aplicáveis quase exclusivamente aos delitos dolosos, a exceção da reincidência. Capez e Gonçalves (2015) explicam que esses dispositivos, além de efeitos da condenação e sanções específicas do CTB, foram introduzidos para garantir rigor punitivo adequado em situações de maior gravidade, como embriaguez ao volante, omissão de socorro, excesso de velocidade ou participação em rachas.

A embriaguez ao volante é especialmente destacada como qualificadora nos delitos de trânsito dos artigos 302 e 303. Bitencourt (2013) aponta que dirigir sob influência de álcool ou drogas, além de constituir infração autônoma, frequentemente intensifica a gravidade dos resultados, como em casos de homicídio ou lesão corporal.

Outro ponto de interesse é a aplicação do princípio da insignificância – ou delito de bagatela – nos delitos de trânsito é um tema de análise relevante. Nucci (2024) defende que tal princípio pode ser aplicado em situações excepcionais, desde que o comportamento do agente não comprometa significativamente o bem jurídico tutelado, que, nesse caso, é a segurança viária. Condutas de menor potencial ofensivo, que não resultem em danos reais ou prejuízos relevantes, podem justificar a exclusão da tipicidade penal.

Prado (2014) ressalta que o Código de Trânsito Brasileiro prevê sanções que podem ser aplicadas tanto na esfera administrativa quanto na penal. A suspensão ou proibição de obtenção da habilitação, por exemplo, pode ser imposta por órgãos de trânsito ou pelo Poder Judiciário. Em casos de reincidência em crimes de trânsito, a legislação determina que o juiz aplique essa penalidade, além das demais sanções penais cabíveis (art. 296).

Essa dualidade reflete o esforço do legislador em assegurar maior efetividade das normas de trânsito, especialmente em casos de reincidência ou condutas de alta gravidade.

Portanto, a aplicação da lei penal nos delitos de trânsito exige uma interpretação criteriosa do CTB, do CP e uma análise detalhada das circunstâncias concretas de cada caso. O equilíbrio entre a punição e a prevenção, aliado ao rigor técnico na execução das normas, é essencial para garantir a proteção do bem jurídico da segurança viária e promover uma maior conscientização social.

3.1 O ato ilícito penal e administrativo e seus aspectos probatórios

A diferenciação entre ilícito administrativo e ilícito penal é essencial para compreender as distintas esferas de responsabilização no ordenamento jurídico brasileiro. O ilícito administrativo refere-se a condutas que violam normas regulatórias e disciplinares impostas pelo Estado, enquanto o ilícito penal envolve infrações de maior gravidade, lesividade e indesejabilidade social, que atentam contra bens jurídicos fundamentais e são punidos com maior rigor.

O ilícito administrativo caracteriza-se pelo descumprimento de normas que disciplinam a ordem pública e o funcionamento da administração, sendo apurado por órgãos administrativos sem necessidade de intervenção judicial. Conforme Gonçalves (2024), esse tipo de infração resulta na aplicação de penalidades como multas, suspensão de direitos e interdições, possuindo caráter preventivo e corretivo. No âmbito do trânsito, como visto, dirigir sob efeito de álcool pode configurar tanto uma infração administrativa quanto um delito, dependendo da quantidade de álcool ingerida pelo condutor.

Já o ilícito penal tem por objeto a repressão de condutas mais graves, sendo sua aplicação norteadada pelo princípio da intervenção mínima do direito penal. Segundo Salo de Carvalho (2015), o direito penal deve ser acionado apenas quando os mecanismos administrativos e civis forem insuficientes para coibir ou remediar a infração cometida para evitar a banalização do direito penal ou o fenômeno do “direito penal simbólico”.

Apesar desta distinção, Busato (2015) observa que o direito penal e o direito administrativo frequentemente se entrelaçam, especialmente nas chamadas normas penais em branco, onde a definição da conduta criminosa depende de regulamentações administrativas. Essa interdependência evidencia como certas infrações podem, simultaneamente, ensejar consequências nas duas esferas, a depender da gravidade do ato e do bem jurídico tutelado.

Além das diferenças quanto à gravidade da conduta e às sanções aplicáveis, os ilícitos administrativo e penal se distinguem pelo processo de apuração. No âmbito administrativo, a apuração segue um procedimento menos formalista, pautado pelo princípio da razoabilidade e da proporcionalidade, conferindo maior discricionariedade à autoridade competente para avaliar as provas e aplicar sanções.

O processo penal, por sua vez, é regido por princípios rígidos como o devido processo legal, o contraditório e a ampla defesa. Nucci (2024) destaca que a presunção de inocência impõe ao Estado o ônus de provar a culpa do acusado, exigindo a comprovação da materialidade e autoria do delito antes da aplicação da pena. Essa diferenciação impede que sanções penais sejam aplicadas sem a devida comprovação, protegendo os direitos individuais e assegurando um julgamento justo.

Nucci (2024) explica ainda que o termo “prova” tem origem no latim *probatio*, relacionando-se a conceitos como verificação, exame e demonstração. No campo jurídico, a prova assume diferentes dimensões, abrangendo o ato de verificar a veracidade de uma alegação no curso do processo, os instrumentos utilizados para demonstrar essa verdade e o resultado obtido a partir da análise das provas apresentadas. O autor aponta ainda que a prova pode ser dividida em três categorias principais: o *ato de provar*, que consiste no procedimento pelo qual se busca verificar a exatidão dos fatos alegados; os *meios de prova*, representados pelos instrumentos utilizados, como depoimentos, documentos ou perícias; e o *resultado da ação probatória*, que corresponde ao produto final da análise desses instrumentos, destinado a estabelecer a verdade sobre o fato em questão.

A legislação brasileira veda expressamente o uso de provas obtidas por meios ilícitos. O artigo 5º, inciso LVI, da Constituição Federal estabelece que provas produzidas em violação a direitos fundamentais são inadmissíveis no processo. De forma complementar, o artigo 157 do Código de Processo Penal determina que tais provas devem ser desentranhadas dos autos, não podendo fundamentar decisões judiciais (Brasil, 1988; Brasil, 1941).

Os meios de prova no processo penal são instrumentos essenciais para a reconstrução dos fatos e a formação da convicção judicial. Conforme Pacelli (2021), o sistema brasileiro adota a liberdade probatória, admitindo elementos como perícias, confissão, testemunhas, reconhecimento, documentos e busca e apreensão, desde que observados os princípios da licitude e do contraditório. No entanto, essa liberdade não é irrestrita, pois provas obtidas por meios ilícitos devem ser desentranhadas do processo, garantindo a observância das garantias fundamentais do acusado.

No contexto do trânsito brasileiro, a admissão de novas modalidades de provas, especialmente no âmbito tecnológico, tem ganhado destaque. A crescente demanda por segurança no trânsito, aliada ao avanço das tecnologias, tem impulsionado o desenvolvimento de métodos inovadores de fiscalização e produção de provas. Greco (2023) destaca a importância de dispositivos como radares, câmeras de monitoramento e bafômetros na produção de provas concretas e objetivas. Esses instrumentos são essenciais para documentar infrações e aplicar as penalidades previstas nas esferas administrativa e penal. No mesmo sentido Gomes (2022) enfatiza o papel das gravações de vídeo e fotografias capturadas por dispositivos de fiscalização eletrônica, que auxiliam na documentação de condutas como ultrapassagem de sinal vermelho, excesso de velocidade e uso de celular ao volante.

Marcão (2024) menciona que registros de GPS e dados de aplicativos de transporte fornecem informações valiosas, como localização e velocidade do veículo no momento da infração, permitindo reconstituir a dinâmica dos acidentes. Ludgero e Nucci (2024) reforçam a importância de registros eletrônicos, como tacógrafos digitais, para comprovar o cumprimento de normas de trânsito, especialmente em casos de excesso de velocidade ou desrespeito a tempos de descanso.

Os testemunhos e relatórios técnicos continuam a desempenhar um papel crucial na análise de infrações de trânsito. Bitencourt (2013) aponta que relatos de indivíduos presentes no local do incidente podem complementar os relatórios técnicos, tornando-os mais claros e detalhados. Di Pietro (2022) ressalta que os relatórios periciais sobre a dinâmica de acidentes viários são indispensáveis para atribuir responsabilidades de forma justa e precisa.

A utilização de dispositivos móveis, como celulares e tablets, tem se consolidado como alternativa prática na produção de evidências digitais. Imagens e vídeos capturados no momento da infração podem documentar condutas perigosas de outros motoristas e servir como elementos probatórios em processos administrativos ou judiciais. No entanto, Di Pietro (2022) alerta para a necessidade de garantir a autenticidade e a integridade dessas provas, uma vez que estão sujeitas a manipulações. Soluções como sistemas de criptografia e assinaturas digitais têm sido sugeridas para assegurar a confiabilidade das evidências.

Por fim, o avanço tecnológico, embora seja uma ferramenta indispensável para aprimorar a fiscalização e a produção de provas no trânsito, deve ser sempre acompanhado do respeito aos limites constitucionais e legais. A legitimidade das provas é um dos pilares do processo justo, e sua observância é imprescindível para garantir a efetividade das normas e a proteção dos direitos fundamentais.

3.2 A relevância do elemento subjetivo na definição da responsabilidade penal

A correta distinção entre delito doloso e culposo é essencial para a caracterização da responsabilidade penal e a definição do regime jurídico aplicável. No entanto, não se pretende aqui esgotar a análise do conceito analítico de delito, tampouco detalhar todos os elementos e variações do tipo penal. O foco recai sobre o elemento subjetivo geral do tipo, pois ele determina se a conduta será enquadrada no Código Penal, quando dolosa, ou no Código de Trânsito Brasileiro, quando culposa. Essa diferenciação tem reflexos diretos na punição: enquanto no Código Penal a pena pode chegar a 30 anos de reclusão ou mais (homicídio qualificado ou feminicídio), sujeitando o réu ao procedimento do Tribunal do Júri, no Código de Trânsito Brasileiro a punição raramente ultrapassa 4 anos de detenção, além de contar com a possibilidade de benefícios como a substituição da pena privativa de liberdade por sanções alternativas, conforme decisão do juiz singular.

Nos termos do artigo 18 do CP, o delito doloso ocorre quando o agente deseja o resultado (dolo direto) ou assume o risco de produzi-lo (eventual). Já no delito culposo, o resultado decorre da inobservância do dever objetivo de cuidado, sem que haja intenção de sua concretização, por imprudência, negligência ou imperícia. Como destaca Busato (2015), a distinção entre dolo e culpa é medular no direito penal, pois envolve diferentes graus de reprovabilidade da conduta. No dolo eventual, o agente prevê o resultado e o aceita, prosseguindo com a ação independentemente das consequências. Na culpa consciente, por outro lado, o agente também prevê o resultado, mas acredita que conseguirá evitá-lo, assumindo um risco menos acentuado e, por isso, recebendo um tratamento penal mais brando em caso de condenação (Zaffaroni, 2021).

A análise de decisões judiciais permite compreender como os tribunais interpretam e aplicam os conceitos teóricos na prática, especialmente no que se refere à distinção entre dolo eventual e culpa consciente nos delitos de trânsito. Considerando a relevância desse tema e a necessidade de verificar sua concretização jurisprudencial, foram selecionadas decisões do Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR), que refletem desafios recorrentes enfrentados pelo Judiciário ao julgar casos de embriaguez ao volante. Além disso, a escolha do TJPR justifica-se pela delimitação geográfica deste estudo, que busca examinar a realidade jurídica no contexto paranaense.

Decisões do Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR) ilustram com clareza essas nuances, evidenciando os critérios utilizados para diferenciar a responsabilidade penal dos condutores e a consequente definição da pena aplicável. A seguir, dada a limitação de espaço, serão analisados apenas alguns julgados que exemplificam essa problemática e suas implicações jurídicas.

Em um julgamento envolvendo um motorista que, sob influência de álcool e dirigindo em alta velocidade, causou um acidente fatal, o TJPR entendeu que a conduta configurava dolo eventual. O tribunal destacou que a combinação de embriaguez e velocidade excessiva demonstrava que o agente aceitou conscientemente o risco de causar danos graves, superando os limites da culpa consciente e exigindo uma resposta penal proporcional à gravidade do comportamento (BRASIL, TJPR, 2024a).

Outro caso paradigmático analisado pelo TJPR envolveu a prática de rachas em vias públicas, resultando em múltiplas vítimas fatais. O tribunal concluiu que a decisão de participar de uma competição ilegal indicava que o agente aceitou os riscos inerentes à conduta, evidenciando a configuração de dolo eventual. Nesse julgamento, enfatizou-se que o comportamento do motorista

extrapolava a mera imprudência, refletindo uma desconsideração total pela segurança de terceiros e pelos potenciais danos (BRASIL, TJPR, 2024b).

Em contraposição, em um caso onde um motorista dirigia em alta velocidade, mas tentou evitar um acidente, o TJPR enquadrrou a conduta como culpa consciente. A decisão ressaltou que, embora a atitude fosse negligente, não havia evidências suficientes de que o agente aceitara o resultado lesivo, permanecendo no campo da previsão sem aceitação dos riscos (BRASIL, TJPR, 2023c).

Embora, por razões de espaço, apenas alguns julgados tenham sido citados, a pesquisa envolveu a análise de diversas outras decisões, nas quais se constatou que a resposta do Judiciário varia significativamente conforme as particularidades de cada caso. Detalhes aparentemente sutis revelaram-se determinantes para a definição do enquadramento jurídico, exigindo do Judiciário um exame minucioso das particularidades de cada caso. Generalizações podem parecer soluções tentadoras, pois tornariam os julgamentos mais ágeis e previsíveis, mas comprometem a individualização da pena e abrem margem para injustiças.

O direito penal não admite que o elemento subjetivo seja objeto de presunções, devendo sua caracterização decorrer da análise concreta das circunstâncias. Ou seja, não basta o excesso de velocidade para fazer presumir o dolo eventual, assim como a embriaguez ao volante ou outros fatores isolados não podem, por si sós, determinar automaticamente a intenção do agente. É essencial verificar a conduta no seu conjunto, avaliando o grau de previsibilidade do resultado e a aceitação do risco em cada situação específica.

Essas decisões dialogam com entendimentos do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que frequentemente aborda casos de trânsito envolvendo a distinção entre dolo eventual e culpa consciente. Refutando soluções fáceis e genéricas, a Corte tem afirmado que o dolo eventual pode ser configurado em situações onde a conduta do agente, como dirigir embriagado, em alta velocidade ou em circunstâncias particularmente perigosas, evidencia a aceitação dos riscos inerentes à sua ação (BRASIL, STJ, 2023). Contudo, o STJ enfatiza a necessidade de provas robustas, como registros de tacógrafos, laudos técnicos e testemunhos, para fundamentar a identificação precisa do elemento subjetivo do tipo penal.

A doutrina oferece suporte essencial à análise jurídica dessas distinções. Di Pietro (2022) observa que a análise das circunstâncias concretas do caso é indispensável para a correta tipificação da conduta, considerando tanto a previsibilidade quanto a aceitação dos riscos por parte do agente. Greco (2023) reforça que a diferenciação entre dolo eventual e culpa consciente é fundamental para assegurar que as penas aplicadas sejam proporcionais à gravidade do comportamento, prevenindo distorções na tipificação penal.

Esses elementos se entrelaçam com o princípio da individualização da pena, consagrado no artigo 5º, inciso XLVI, da Constituição Federal. Tal princípio assegura que a sanção seja proporcional à culpabilidade do agente e adequada às circunstâncias do caso concreto.

Portanto, a análise do elemento subjetivo do tipo penal nos delitos de trânsito não é apenas uma questão técnica, mas um esforço para garantir que a justiça penal seja aplicada de forma proporcional e alinhada aos princípios fundamentais do ordenamento jurídico. A jurisprudência e a doutrina convergem ao enfatizar a relevância de uma investigação detalhada e cuidadosa, que permita diferenciar adequadamente entre culpa e dolo, promovendo um equilíbrio entre punição e prevenção no âmbito da segurança viária.

4. Embriaguez ao volante: análise das ocorrências em Curitiba

A embriaguez ao volante é uma das principais causas de acidentes de trânsito no Brasil, resultando em graves consequências sociais, econômicas e emocionais. Em 2021, o país registrou uma média de 1,2 mortes por hora devido à combinação de álcool e direção, totalizando 10.887 óbitos (Agência Brasil, 2023). O consumo de álcool foi associado a 36,7% dos acidentes entre homens e 23% entre mulheres, conforme dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) (CISA, 2023).

Esses números revelam um problema sistêmico que não apenas compromete vidas, mas também impõe custos elevados à sociedade. Estima-se que o impacto econômico de acidentes causados por embriaguez, incluindo despesas com saúde, previdência social e perda de produtividade, ultrapasse bilhões de reais anualmente. Esses custos refletem a necessidade de políticas públicas que vão além da punição, abrangendo ações preventivas e educativas.

O Brasil registra anualmente cerca de 1,5 milhão de acidentes de trânsito, resultando em 34 mil mortes e mais de 400 mil feridos, o que equivale a uma média diária de 80 vítimas fatais e mil feridos. Além do impacto humano, os custos econômicos são alarmantes. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), o custo médio de um acidente em área urbana varia de R\$ 3.262,00 (sem vítimas) a R\$ 144.143,00 (com óbito), totalizando R\$ 3,6 bilhões anuais. Já nas rodovias, de acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), os gastos ultrapassam R\$ 4,8 bilhões por ano, sendo que um acidente fatal pode custar R\$ 374.811,00.

A maior gravidade dos acidentes em rodovias, associada à velocidade, reflete-se tanto na mortalidade quanto nos custos médico-hospitalares, que representam 39,26% dos gastos nas estradas e 13,3% nas áreas urbanas. Esse impacto sobrecarrega o sistema de saúde, com hospitais chegando a destinar 50% dos leitos a vítimas de trânsito e centros de reabilitação como a Rede Sarah, onde 38,5% dos internamentos decorrem desse tipo de acidente (DETRAN/PR, 2006).

Embora o estudo tenha sido realizado em 2006, seus dados continuam relevantes, pois evidenciam a gravidade da situação e o impacto expressivo dos acidentes de trânsito no Brasil. Além disso, a tendência observada na pesquisa permite inferir que, se atualizados, os valores possivelmente refletiriam um cenário ainda mais alarmante.

Os sinistros de trânsito nas rodovias federais brasileiras seguem alarmantes. Outro estudo apresenta que, no primeiro semestre de 2024, foram registrados 29.435 acidentes, resultando em 2.906 mortes e um custo superior a R\$ 7,5 bilhões, dos quais R\$ 2,8 bilhões referem-se a ocorrências com óbitos e R\$ 4,4 bilhões a sinistros com feridos (Portal do Trânsito, 2024).

A Lei Seca, implementada em 2008, marcou um avanço significativo na segurança viária brasileira. A legislação endureceu as penalidades para motoristas flagrados sob efeito de álcool, resultando em uma redução inicial nos índices de acidentes. Contudo, a eficácia da lei tem sido comprometida pela diminuição das fiscalizações e pela falta de campanhas educativas consistentes, gerando uma falsa sensação de impunidade (Autoesporte, 2024).

Entre janeiro e maio de 2024, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) registrou um aumento de 6,5% em relação ao mesmo período do ano anterior. Esse dado preocupa, pois contrasta com os avanços esperados após mais de uma década de vigência da Lei Seca. Especialistas apontam que a falta de campanhas regulares e a ausência de fiscalização intensa são fatores que contribuem para a

persistência do problema (Autoesporte, 2024).

No estado do Paraná, o cenário reflete essas dificuldades. No primeiro semestre de 2021, o Batalhão de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do Paraná registrou um aumento de 27% nas prisões por embriaguez ao volante em comparação ao mesmo período de 2020, totalizando 105 detenções (Secretaria da Segurança Pública do Paraná, 2021). Paralelamente, acidentes graves envolvendo motoristas alcoolizados continuam a ser uma constante nas estradas estaduais.

Por outro lado, entre janeiro e agosto de 2023, houve uma redução de 42,6% nas multas por embriaguez ao volante no Paraná em comparação com 2019, passando de 8.114 notificações para 4.654. Especialistas atribuem essa queda a campanhas de conscientização, que têm contribuído para a mudança gradual de comportamento entre os motoristas (Bem Paraná, 2023).

Ainda assim, episódios graves continuam a ocorrer. Em dezembro de 2024, na PR-495, em Santa Helena, um motorista embriagado tentou trocar de lugar com a passageira para evitar a fiscalização, mas foi flagrado pela PRF. O teste do bafômetro indicou 0,45 mg/L de álcool, configurando delito grave (Aqui Agora, 2024). Casos como esse evidenciam a persistência de condutas imprudentes, apesar das medidas punitivas existentes.

Em Curitiba, a capital paranaense, a embriaguez ao volante representa um desafio ainda maior. Dados de 2022 indicam 370 ocorrências relacionadas a motoristas alcoolizados no primeiro semestre, enquanto, no mesmo período de 2023, houve uma redução para 290 casos. Embora a diminuição seja positiva, o número de vítimas envolvidas nesses acidentes continua alarmante (BPTran, 2023).

Casos emblemáticos destacam a gravidade da situação. Silva e Padilha (2023) relatam o acidente envolvendo uma advogada que, ao sair de um jogo de futebol, colidiu com um veículo de aplicativo, causando ferimentos às passageiras. Em outro episódio, um motorista alcoolizado atropelou uma família inteira, resultando na morte de uma criança. O condutor foi indiciado por homicídio doloso, evidenciando as implicações legais graves de tais condutas.

Dados históricos reforçam a relevância do problema. Em 2020, o BPTran registrou 496 acidentes relacionados à embriaguez ao volante em Curitiba, representando uma redução de 20,2% em relação aos 622 casos de 2019. Apesar da queda, esses acidentes resultaram em quatro mortes e 169 feridos, números que refletem a gravidade do impacto social e humano do álcool no trânsito (Polícia Militar do Paraná, 2021).

No primeiro trimestre de 2021, houve um aumento de 3,4% nas prisões por embriaguez em Curitiba, totalizando 121 detenções. Além disso, foram registrados 95 acidentes envolvendo motoristas alcoolizados, que resultaram em 33 feridos e um óbito (Agência Estadual de Notícias, 2021). Esses números reforçam que, mesmo com esforços contínuos, o problema persiste como um desafio para a segurança pública na cidade.

Diante destes números, além das medidas punitivas, é essencial promover uma mudança cultural que valorize a ética viária. Campanhas educativas que destaquem os impactos devastadores da imprudência e reforcem o papel de cada cidadão na construção de um trânsito mais seguro são fundamentais para transformar comportamentos.

Curitiba tem implementado diversas ações para combater a embriaguez ao volante, reforçando seu compromisso com a segurança no trânsito. Em dezembro de 2023, o Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran) realizou uma megaoperação na região central da cidade, abordando 53 veículos

e realizando 48 exames etilométricos, dos quais 22 resultaram em constatações de embriaguez. Dois condutores foram encaminhados à Delegacia de Delitos de Trânsito, conforme o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (PMPR, 2023).

Anteriormente, em novembro de 2023, outra operação do BPTran abordou 112 veículos e realizou exames etilométricos, identificando 44 casos de embriaguez ao volante. Quatro indivíduos foram encaminhados à Delegacia de Delitos de Trânsito, e 17 pessoas foram detidas por porte de drogas (Bem Paraná, 2023).

Além disso, a Guarda Municipal de Curitiba tem intensificado suas ações preventivas. De janeiro até fevereiro de 2023, foram registrados 39 acidentes na Linha Verde, com sete prisões por embriaguez ao volante. A maioria desses incidentes ocorreu durante madrugadas de fins de semana, indicando padrões específicos de comportamento de risco (Trânsito Curitiba, 2023).

Essas iniciativas refletem o esforço contínuo das autoridades curitibanas em promover um trânsito mais seguro, buscando não apenas punir, mas também conscientizar os condutores. Curitiba se posiciona como uma referência para outras cidades brasileiras no enfrentamento da embriaguez ao volante, combinando fiscalização rigorosa e campanhas educativas. A integração entre políticas públicas robustas e ações preventivas é indispensável para mitigar os efeitos da embriaguez ao volante. Além de salvar vidas, tais iniciativas fortalecem a confiança da população no sistema de trânsito, promovendo um ambiente mais seguro para motoristas, pedestres e passageiros.

Esses esforços, contudo, não podem ser isolados. É necessário um compromisso coletivo que envolva órgãos de trânsito, instituições de justiça, sociedade civil e líderes comunitários. Somente assim será possível enfrentar a embriaguez ao volante de maneira eficaz, transformando esse desafio em uma oportunidade para avançar em direção a um trânsito mais humano e responsável.

A persistência de números elevados de acidentes e vítimas fatais no trânsito brasileiro, mesmo diante de algumas reduções pontuais, demonstra que o problema continua sendo uma questão crítica. Contudo, para que mudanças legislativas e tecnológicas sejam plenamente eficazes, é necessário abordar as raízes culturais do problema. A educação no trânsito é um pilar fundamental para transformar comportamentos de maneira duradoura. Incluir programas educativos no currículo escolar, desde as séries iniciais, e reforçá-los com campanhas públicas contínuas pode criar uma cultura de responsabilidade viária. Além disso, programas de reeducação para motoristas infratores devem ir além da penalidade formal, utilizando abordagens práticas e emocionais, como simulações de acidentes e relatos de vítimas, prestação de serviços em hospitais, que sensibilizem os condutores sobre as consequências de suas ações.

No campo das políticas públicas, a oferta de alternativas seguras ao transporte individual é indispensável. Melhorar a acessibilidade ao transporte público e incentivar o uso de serviços de transporte por aplicativo são medidas práticas e eficazes para prevenir infrações. Durante eventos de grande porte ou períodos festivos, campanhas que promovam descontos em corridas de aplicativos ou transporte coletivo podem desestimular o uso de veículos particulares, reduzindo significativamente o número de motoristas embriagados nas vias.

Do ponto de vista ético e social, o trânsito deve ser compreendido como um espaço de convivência coletiva, onde o respeito à vida e à segurança de todos deve prevalecer. A negligência no trânsito não pode ser vista como mero descuido, mas como uma violação dos valores fundamentais que sustentam a sociedade. Penalidades mais rígidas, quando aplicadas com justiça e proporcionalidade, não apenas reforçam a responsabilização dos infratores,

mas também servem como um instrumento de reafirmação de compromissos éticos com o bem-estar coletivo.

Ademais, a perspectiva filosófica do trânsito como reflexo da organização social destaca a necessidade de um esforço coletivo para transformar a cultura viária. Não basta punir infratores; é preciso investir em ações que promovam o respeito mútuo e a empatia **entre motoristas, pedestres e ciclistas**. A introdução de práticas de mobilidade sustentável, como ciclovias seguras e transporte público de qualidade, pode contribuir para criar um ambiente viário mais inclusivo e seguro.

A tecnologia pode ser uma importante aliada na prevenção de infrações de trânsito relacionadas ao consumo de álcool, contribuindo para a efetividade das normas e a redução da reincidência. Um exemplo dessa aplicação é o uso de dispositivos de bloqueio de ignição para motoristas reincidentes, impedindo a partida do veículo caso seja detectado teor alcoólico acima do permitido.

A segurança no trânsito, portanto, não é apenas uma questão normativa, mas um reflexo de quem somos como sociedade. Um sistema viário seguro depende de um esforço conjunto entre governo, empresas e indivíduos, comprometidos com a preservação da vida e a construção de um futuro mais humano.

5. Considerações finais

Conforme exposto, a embriaguez ao volante é uma das mais graves manifestações de desrespeito às normas de trânsito, com consequências devastadoras para a sociedade brasileira. Esse comportamento imprudente resulta em milhares de vidas perdidas anualmente, além de sobrecarregar o sistema de saúde e o judiciário, gerando altos custos econômicos e sociais. Apesar dos avanços na legislação e na fiscalização, os desafios persistem, exigindo uma abordagem multifacetada e integrada que vá além das medidas punitivas.

A análise dos julgados demonstrou a complexidade envolvida na distinção entre dolo eventual e culpa consciente nos delitos de trânsito, especialmente nos casos de embriaguez ao volante. Cada situação exige um exame detalhado das circunstâncias concretas, uma vez que a definição do elemento subjetivo da conduta não pode ser feita de forma automática ou presumida por mais que pareça ser “simples e tentador”. O direito penal não admite simplificações, demandando uma avaliação criteriosa dos elementos probatórios e do contexto fático para assegurar a correta aplicação da norma e a justa responsabilização do agente.

Essa atuação deve ser acompanhada por um fortalecimento das políticas de fiscalização. Operações como as “*blitz* da Lei Seca” têm se mostrado eficazes ao flagrar motoristas embriagados, mas sua frequência e abrangência ainda são limitadas. O uso de tecnologias avançadas, como câmeras inteligentes, dispositivos de bloqueio de ignição e sistemas de monitoramento eletrônico, deve ser ampliado para garantir maior eficiência na fiscalização e prevenção de infrações. Além disso, a integração de bancos de dados entre órgãos de trânsito e sistemas judiciais permitiria uma análise mais eficaz do comportamento de infratores reincidentes, facilitando a aplicação de sanções proporcionais e direcionadas.

Conclui-se que harmonizar o CTB e o CP, fortalecer a fiscalização, modernizar a infraestrutura tecnológica e promover uma mudança cultural são medidas que, quando aplicadas de forma coordenada, têm o potencial de salvar vidas e transformar as ruas e estradas do país em espaços de respeito e convivência harmoniosa rumo a construção de um trânsito mais justo, onde a preservação da vida seja o princípio norteador de todas as ações.

Referências bibliográficas

- BITENCOURT, Cezar Roberto. Penas alternativas: análise político-criminal das alterações da Lei n. 9.714/98. 4. ed., rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2013.
- BRASIL. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 26 fev. 2025.
- BRASIL. CÓDIGO DE PROCESSO PENAL. Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Brasília, DF: Presidência da República, 1941. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3689.htm. Acesso em: 26 fev. 2025.
- BRASIL. Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984. Altera dispositivos do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1984. Disponível em: <https://bit.ly/3XpTnLT>. Acesso em: 30 maio 2024.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: <https://bit.ly/4i2kAMm>. Acesso em: 30 maio 2024.
- BRASIL. Resolução nº 81, de 19 de novembro de 1998. Conselho Nacional de Trânsito. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 22 fev. 2025.
- BRASIL. [Código de processo Civil (2008)]. Lei nº 11.690, de 9 de junho de 2008. Altera dispositivos do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal, relativos à prova, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11690.htm. Acesso em: 30 maio 2024.
- BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Recurso Extraordinário nº 1.224.374 - Tema 1.079. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=501092&ori=1>. Acesso em: 20 fev. 2025.
- BUSATO, Paulo César. Direito penal: parte geral. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2015.
- CAPEZ, Fernando; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios Gonçalves, Victor Eduardo Rios. Aspectos criminais do Código de Trânsito Brasileiro. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.
- CARVALHO, Salo de. Antimanual de Criminologia. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.
- CECARELLI, Camila Franchitto. A disciplina da prova no Código de Processo Penal português. In: FERNANDES, Antonio Scarance; ALMEIDA, José Raul Gavião de; MORAES, Maurício Zanoide de (Coord). Provas no processo penal: estudo comparado. São Paulo: Saraiva, 2011.
- CNTC. Conselho Nacional de Trânsito-Contran. Resolução nº 81, de 19 de novembro de 1998. Disciplina o uso de medidores da alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Brasília, DF: República Federativa do Brasil, 1998. Disponível em: https://www.cetesb.sp.gov.br/licenciamento/documentos/1998_Res_SMA_81.pdf. Acesso em: 4 jun. 2024.
- COUTINHO JUNIOR, Bazílio de Alvarenga; ZULIANI, Danilo Cinti. Breves considerações sobre a constatação da embriaguez ao volante. Revista JurisFiB, v. 5, n. 5, p. 493-509, dez. 2014. Disponível em: <https://bit.ly/3Ruulaw>. Acesso em: 4 jun. 2024.
- DETRAN/PR. Revista Detrânsito – Edição 38. 2006. Disponível em: <https://www.detransito.pr.gov.br/arquivos/File/revistadetransito/2006/detransitoedicao38.pdf>. Acesso em: 26 fev. 2025.

- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. 36. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022.
- FERNANDES, Antonio Scarance. Processo Penal Constitucional. 6ª ed. São Paulo: Saraiva, 2010.
- FERNANDES, Fernando. Dolo eventual nos crimes de trânsito: necessidade de ampliar o conceito atual da culpa consciente para julgamento pelo tribunal de júri. 2005. Dissertação (Pós-Graduação em Master Of Science em Direito) - Universidade Internacional, Instituto de Investigação Científica e de Pós-Graduação, Lisboa, 2005.
- GARCIA, Pedritta Marihá. Especialistas alertam para o aumento de acidentes de trânsito em Curitiba. Câmara Municipal de Curitiba, 09 maio 2024. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/especialistas-alertam-para-o-aumento-do-numero-de-acidentes-de-transito-em-curitiba>. Acesso em: 30 maio 2024.
- GOMES, Luiz Flávio. Direito penal: parte geral: introdução. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2022.
- GONÇALVES, Antonio Baptista. O bafômetro e a embriaguez no volante: análise constitucional e aspectos penais. Revista da Seção Judiciária do Rio de Janeiro, v. 20, n. 36, abr. 2013. Disponível em: <https://bit.ly/3RuQx4p>. Acesso em: 4 jun. 2024.
- GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. Direito Processual Penal Esquematizado. São Paulo: Saraiva, 2024.
- GRECO, Rogério. Curso de direito penal: artigos 1º a 120 do código penal. 25. ed. Barueri, SP: Atlas, 2023.
- GRINOVER, Ada Pellegrini; GOMES FILHO, Antonio Magalhães; FERNANDES, Antonio Scarance. As Nulidades no Processo Penal. 12ª ed. São Paulo: Saraiva, 2011.
- HUNGRIA, Nelson. Ilícito administrativo e ilícito penal. Revista de Direito Administrativo, v. 1, n. 1, p. 24–31, 1945. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/8302>. Acesso em: 15 jun. 2024.
- JACOMINI, Grasiani. Carreta desgovernada causa acidentes em Curitiba; motorista estava alcoolizado. CBN Curitiba, 14 jan. 2023. Disponível em: <https://cbncuritiba.com.br/materias/carreta-desgovernada-causa-acidentes-em-curitiba-motorista-estava-alcoolizado/>. Acesso em: 4 jun. 2024.
- JORNAL DA USP. Álcool e direção são responsáveis por mais de 10 mil mortes no trânsito no País. São Paulo, 21 jun. 2023. Disponível em: <https://jornal.usp.br/radio-usp/alcool-e-direcao-sao-responsaveis-por-mais-de-10-mil-mortes-no-transito-no-pais>. Acesso em: 26 fev. 2025.
- LOPES JR., Aury. Direito Processual Penal e sua Conformidade Constitucional. 8ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.
- LUDGERO, Paulo Ricardo. A revolução digital no trânsito brasileiro: como as provas digitais estão transformando a aplicação do código de trânsito. JusBrasil, Disponível em: <https://bit.ly/3RzOBYu>. Acesso em: 4 jun. 2024.
- MARCÃO, Renato. Crimes de trânsito. 7. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024.
- MELLO, Celso Antonio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiros, 2010.
- MOLETA, Paulo. A origem do trânsito e do CTB: uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito. JusBrasil, 2015. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/a-origem-do-transito-e-do-ctb/206526711>. Acesso em: 30 maio 2024.
- MORAES NETO, Ubiracy Ribeiro de; ASSIS, Herberth Bruno Magalhães. Impunidade no crime de trânsito: embriaguez ao volante. Revista FT, v. 28, 134, 05 maio 2024. Disponível em: <https://revistaft.com.br/impunidade-no-crime-de-transito-embriaguez-ao-volante/>. Acesso em: 30 maio 2024.
- NUCCI, Guilherme de Souza. Manual de direito penal: volume único. 20. ed., rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2024.

- NUCCI, Guilherme de Souza. Processo penal e execução penal. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense; Método, 2022.
- NUCCI, Guilherme de Souza. Código penal comentado. 4. ed., rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2024.
- OGAMA, Willian Oguido. Art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro: do Texto Original às Mudanças Surgidas com o Advento da Lei n. 12.760/12. UNOPAR Cient., Ciênc. Juríd. Empres., Londrina, v. 15, n. 2, p. 201-209, set. 2014. Disponível em: <https://bit.ly/3XrsFSQ>. Acesso em: 4 jun. 2024.
- OLIVEIRA, Bruno. PR tem média de 10 casos de embriaguez ao volante por dia nas rodovias federais. CBN Curitiba, 17 jun. 2024. Disponível em: <https://cbncuritiba.com.br/materias/parana-tem-media-de-10-flagrantes-de-embriaguez-ao-volante-por-dia-nas-rodovias-federais/>. Acesso em: 18 jun. 2024.
- ORNELES, Beatriz Primon de. Responsabilidade por ato ilícito na esfera penal e administrativa. Migalhas, 28 maio 2008. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/61406/responsabilidade-por-ato-ilicito-na-esfera-penal-e-administrativa>. Acesso em: 4 jun. 2024.
- PACELLI, Eugênio. Curso de Processo Penal. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2021.
- POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. PRF registra queda nos sinistros de trânsito provocados por ingestão de álcool. Brasília, 19 jun. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias/nacionais/2024/junho/prf-registra-queda-nos-sinistros-de-transito-provocados-por-ingestao-de-alcool>. Acesso em: 26 fev. 2025.
- PORTAL DO TRÂNSITO. Brasil registra número alarmante de sinistros de trânsito nas rodovias federais até junho de 2024. 2024. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/mobilidade-e-tecnologia/seguranca/brasil-registra-numero-alarmante-de-sinistros-de-transito-nas-rodovias-federais-ate-junho-de-2024/>. Acesso em: 26 fev. 2025.
- PRADO, Luiz Regis. Tratado de direito penal brasileiro: volume 1: parte geral. São Paulo: Thomson Reuters Revista dos Tribunais, 2014.
- PRADO, Luiz Regis. Direito Penal Brasileiro. 13. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.
- SILVA, Rodrigo; PADILHA, Mariana. Curitiba registrou 477 autuações por embriaguez ao volante no primeiro semestre de 2023: “falsa sensação de liberdade”. Banda B, 25 jul. 2023. Disponível em: <https://www.bandab.com.br/transito/curitiba-registrou-477-autuacoes-por-embriaguez-ao-volante-no-primeiro-semester-de-2023-falsa-sensacao-de-liberdade/>. Acesso em: 18 jun. 2024.
- SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Recurso Especial nº 1.111.566 - DF (2009/0025086-2). Relator: Min. Marco Aurélio Bellizze. Brasília, 2009. Disponível em: <https://www.stj.jus.br>. Acesso em: 26 fev. 2025.
- TJPR. Tribunal de Justiça do Paraná. Processo n. 0000049-12.2021.8.16.0090. 1ª Câmara Criminal. Relator: Desembargador Miguel Kfoury Neto. Julgado em: 08 jun. 2024. Disponível em: <https://bit.ly/413EWPn>. Acesso em: 05 jun. 2024.
- TJPR. Tribunal de Justiça do Paraná. Apelação Cível n. 0034554-25.2015.8.16.0030. 10ª Câmara Cível. Relator: Desembargador Marco Antonio Antoniassi. Julgado em: 13 nov. 2023. Disponível em: <https://bit.ly/3LegCRG>. Acesso em: 05 jun. 2024.
- TJPR. Tribunal de Justiça do Paraná. Recurso em Sentido Estrito n. 0014812-18.2023.8.16.0035. 1ª Câmara Criminal. Relator: Desembargador Adalberto Jorge Xisto Pereira. Julgado em: 28 fev. 2024. Disponível em: <https://bit.ly/3RYkjP3>. Acesso em: 05 jun. 2024.
- TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. Processo Penal. Vol. 3. 29ª ed. São Paulo: Saraiva, 2007.
- ZAFFARONI, Eugenio Raúl. Manual de direito penal brasileiro [livro eletrônico]: parte geral / Eugenio Raúl Zaffaroni, José Henrique Pierangeli. -- 14. ed. -- São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021.