



Universidade Federal
de Campina Grande

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS – CCJS
UNIDADE ACADÊMICA DE DIREITO - UAD

JULLYAN MATTHEW FERNANDES DOS SANTOS

UMA ANÁLISE CRÍTICA SOBRE O CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

SOUSA

2017

JULLYAN MATTHEW FERNANDES DOS SANTOS

UMA ANÁLISE CRÍTICA SOBRE O CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Monografia apresentada ao Curso de Direito do Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Federal de Campina Grande, como exigência parcial da obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientador: Dr. Jardel de Freitas Soares

SOUSA
2017

JULLYAN MATTHEW FERNANDES DOS SANTOS

UMA ANÁLISE CRÍTICA DO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Monografia apresentada ao Curso de Direito do Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Federal de Campina Grande, como exigência parcial da obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Sousa, _____ de março de 2017.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Jardel de Freitas Soares

Prof. (Nome do professor avaliador)

Prof. (Nome do professor avaliador)

À minha família, pela capacidade de acreditar e investir em mim. Mãe, seu cuidado e carinho foram indispensáveis para eu conseguir seguir. Pai, sua presença significou segurança e certeza de que nunca estive sozinho nessa caminhada, obrigado por sempre me fortalecer, mesmo com todas as dificuldades. Este trabalho é dedicado à vocês.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por até aqui ter me dado força e saúde para superar todas as dificuldades. À esta Universidade, seu corpo docente e coordenadores, em especial à Prof^a. Jacyara Farias e ao Prof. Eduardo Jorge, que desempenham suas funções com maestria e sempre adotaram seus alunos como filhos. Ao Prof. Dr. Jardel de Freitas Soares pela oportunidade, orientação e apoio na elaboração deste trabalho. Ao ilustre professor Dmitre Nóbrega Amorim, Promotor de Justiça do Estado da Paraíba, pelos primeiros conhecimentos em Direito Penal e despertar em mim, essa paixão pelas ciências criminais. À Joanna Pimentel pelo auxílio, carinho e compreensão. Agradeço, em especial, aos meus pais por todo amor, apoio e incentivo incondicional, sem os quais, jamais conseguiria o diploma superior. Obrigado meus irmãos e familiares por sempre me apoiarem em meus momentos de ausência dedicados à graduação. E a todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigado.

“O sucesso nasce do querer, da determinação e persistência em se chegar a um objetivo. Mesmo não atingindo o alvo, quem busca e vence obstáculos, no mínimo fará coisas admiráveis.”

José de Alencar

RESUMO

Desde seu surgimento em nosso ordenamento na década de 90, o crime de embriaguez ao volante sofreu várias modificações até chegar a forma que conhecemos nos dias atuais e muita polêmica foi criada em torno da conduta, especificamente quanto à obrigatoriedade do motorista aos testes de alcoolemia, as consequências advindas de sua negativa e os meios considerados na aferição da embriaguez. Entre as normas que alteraram o tipo, destacaremos as promovidas pela Lei 11.705/2008, conhecida como “Lei Seca” e pela Lei 12.760/2012, nominada de “Nova Lei Seca”. O estudo, através da técnica bibliográfica, trouxe à colação as mais diversas interpretações e os recentes julgados sobre a controvérsia, resultando que não ficou estabelecido um entendimento uniforme acerca das dúvidas suscitadas em torno das penalidades na via administrativa e especialmente da criminal. Nesse aspecto, o estudo agasalha aquele posicionamento que leva em conta o trânsito em condições seguras, sem, no entanto, violar o direito constitucional do motorista, rechaçando, por conseguinte, toda a concepção, seja de ordem legal ou doutrinária, que fuja desse propósito.

Palavras-chave: Crime. Embriaguez. Nova lei seca. Penalidades.

ABSTRACT

Since its emergence in the 90s, the crime of drunk driving has suffered many modifications until it became the way it is nowadays and a lot of controversy was created around its conduct, specially regarding the necessity of the driver to undergo an alcohol testing, the consequences from its negative result and the methods used to assess drunkenness. Among the standards that have altered the type, we will highlight the ones promoted by the Law 11.705/2008, known as the “Dry Law” and the Law 12.760/2012, named the “New Dry Law”. This study, through bibliographic technic, has brought together the most diverse interpretations and the recent judgments on the controversy, as a result, there was no establishment of a uniform understanding regarding the doubts raised over the penalties in the administrative and specially the criminal system. In this aspect, the study embraces the positioning that takes into account the safe traffic without, however, violating the driver’s constitutional rights, rejecting, thus, all conceptions, whether legal or doctrinal, which deviates from this purpose.

Keywords: Crime. Drunkenness. New dry law. Penalties.

SIGLAS

AIT – Auto de Infração de Trânsito.

AT – Acidente de Trânsito.

CNH – Carteira Nacional de Habilitação.

CRLV - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos.

CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 O CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: HISTÓRICO E CONCEITO	12
2.1 O SURGIMENTO DO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NO BRASIL ...	13
2.2 OS CÓDIGOS DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	15
2.2.1 Primeiro código nacional de trânsito	15
2.2.2 Segundo código nacional de trânsito	16
2.2.3 Terceiro código nacional de trânsito.....	17
2.2.4 Quarto e atual código de trânsito	17
2.3 DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO	19
3 LEI 11.705/2008 – A PRIMEIRA “LEI SECA”	24
3.1 ASPECTO ADMINISTRATIVO.....	25
3.2 ASPECTO PENAL	32
3.3 OPERAÇÃO LEI SECA.....	33
3.4 CRIME DE PERIGO ABSTRATO OU CONCRETO.....	35
4 LEI 12.760/2012 – A “NOVA LEI SECA”	37
4.1 ASPECTO ADMINISTRATIVO FRENTE A NOVA LEI SECA	38
4.2 ASPECTO PENAL FRENTE A NOVA LEI SECA.....	43
4.3 POSSIBILIDADE DE AUTUAÇÃO EM PROPRIEDADE PRIVADA	47
4.4 DESPROPORCIONALIDADE DA PENA.....	48
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
6 REFERÊNCIAS	52

1 INTRODUÇÃO

Tendo em vista as várias modificações que o crime de embriaguez ao volante sofreu desde seu surgimento na década de 90, a análise crítica, livre de qualquer preconceito, seja social, cultural ou religioso, impõe-se extremamente importante, não só aos motoristas, como também aos profissionais de trânsito, advogados que defenderão causas e demais agentes do direito. É importante a todos conhecer os aspectos da norma relacionada à matéria de álcool e direção.

Na época da edição da Lei 11.705, de 19 de junho de 2008, foram promovidas importantes alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB — Lei 9.503/97), especialmente no que tange aos aspectos administrativo e criminal dos casos de embriaguez ao volante. Agora, estamos sob a lume da denominada "Nova Lei Seca", Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012, que surgiu para preencher lacunas e colmatar equívocos existentes no diploma anterior.

O presente estudo pretende analisar os diplomas supracitados a partir de sua evolução histórica, compreendendo os fatores que levaram ao surgimento do crime de embriaguez ao volante no Brasil para então analisarmos as suas peculiaridades na seara administrativa e criminal. Para tanto, será utilizado os procedimentos técnicos de pesquisa bibliográfica documental, com trato direto e indireto das fontes.

Aplica-se a pesquisa o método de abordagem dedutivo, partindo da compreensão da regra geral para então analisar as peculiaridades do objeto pesquisado através de consultas à obras de renomados doutrinadores, legislação, jurisprudências, julgados, artigos científicos e dados de acidentes ocorridos no país.

Intenta-se explorar a evolução do crime de embriaguez ao volante, de forma a fazer-se compreender a responsabilidade social do motorista, bem como a entender os direitos sociais frente ao atual texto legal, visto que falhas constitucionais ainda persistem em acompanhar a norma. Neste trabalho não existirá em nenhum momento a intenção de mostrar “brechas” ou formas de burlar a lei.

Destaca-se que o estudo em questão tem por finalidade levar a termo as reflexões sobre os efeitos jurídicos das alterações promovidas pelas Leis 11.705/08 e 12.760/12 no âmbito da conduta de embriaguez ao volante. Efetivamente, torna-se imperativo estabelecer parâmetros entre o que dispunha anteriormente à legislação respectiva e os novos textos legais, de modo a alcançar um panorama mais claro

acerca da transição entre os referidos sistemas a fim de facilitar a atuação dos operadores do Direito, a partir da nova normatização.

No primeiro capítulo será analisado o crime de embriaguez ao volante, o seu surgimento no Brasil, os códigos de trânsito que aqui existiram e findaremos com a projeção de dados brasileiros de acidentes de trânsito que tiveram o envolvimento de álcool e direção.

No segundo capítulo vislumbrar-se-á análise da Lei 11.705/08, a conhecida “Lei Seca”, em seus aspectos administrativos e penais. Em seguida, falar-se-á um pouco sobre a Operação Lei Seca e se crime de embriaguez ao volante trata-se de tipo de perigo concreto ou abstrato, com destaque ao entendimento doutrinário e jurisprudencial.

O terceiro e último capítulo se refere à vigente Lei 12.760/12, a “Nova Lei Seca”. A cerca dela, também minuciaremos seus aspectos administrativos e penais, frente ao diploma anterior. Abordaremos a possibilidade de atuação do condutor embriagado em áreas de propriedade privada e a desproporcionalidade da pena aplicada ao infrator.

Por todo conteúdo que será tratado, vale salientar que o presente estudo consiste apenas em reflexões sobre o tema discutido, em momento que a doutrina ainda é incipiente. Certamente, os assuntos levantados serão melhor desenvolvidos e ampliados ao longo do tempo. Este trabalho cumprirá sua missão se puder desencadear uma reflexão e debate inicial sobre as inovações legislativas operadas no Código de Trânsito Brasileiro, com o advento da Lei 12.760/12 e sua correlação com a antecedente Lei 11.705/08 frente ao crime de embriaguez ao volante.

2 O CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: HISTÓRICO E CONCEITO

Pelo que se constata através da história e dos estudos do professor Basileis (2014) o primeiro acidente de trânsito mencionando a ingestão de bebidas alcoólicas ocorreu no ano de 1897, quando George Smith, um motorista de taxi, bateu com seu veículo em um edifício e assumiu estar embriagado.

A ingestão de bebidas alcoólicas e direção tem sido desde então um dos grandes fatores de acidentes e mortes no trânsito de todo o mundo. Para Mirabete (2001, p. 221) a embriaguez “[...] pode ser considerada como a intoxicação aguda e transitória causada pelo álcool ou por substâncias de efeitos análogos que privam o sujeito da capacidade normal de entendimento”. Sobre a embriaguez, preleciona Mello (1995, p. 279) que:

A embriaguez, ainda que incipiente ou larvada: a) priva o indivíduo do governo de seus músculos; b) altera as imagens produzidas pelos sensórios, produzindo, por exemplo, a diplopia ou visão dupla; c) priva o indivíduo do governo prudente de si mesmo, tornando-o ousado e impulsivo e fazendo-o arrostar o perigo exatamente para provar aos outros que está seguro e firme.

Os países nórdicos da região da Escandinávia foram os primeiros a notarem a necessidade de conter esse grave fator de acidentes no trânsito. Desde fevereiro de 1926, a Noruega decidiu tornar em ilícito penal a ação de dirigir veículo automotor, sob a influência de bebida alcoólica, punindo o infrator com multa ou prisão de até um ano, apreensão da carteira de motorista por no mínimo um ano e cassando-a caso ocorra reincidência na conduta. Desde então o exemplo foi seguido pela Finlândia, ainda no mesmo ano, depois pela Suécia, Dinamarca e daí por inúmeros países.

Então, como em qualquer país, no Brasil também surgiu a necessidade da imposição de medidas mais imponentes para reprimir os motoristas irresponsáveis que, embriagados e sob a certeza da impunidade, provocavam acidentes de trânsito, pondo fim a milhares de vidas ano após ano; e quando as vítimas não morriam, restavam-lhes graves sequelas.

2.1 O SURGIMENTO DO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NO BRASIL

Cinquenta e seis anos depois do primeiro Código de Trânsito Brasileiro de 1941, o legislador brasileiro, sensível à evolução dos fatos sociais, aprovou em 23 de setembro de 1997, entrando em vigor no ano 1998, o atual Código de Trânsito Brasileiro - CTB - com inovações em toda sua estrutura e redação. Um código totalmente moderno e atualizado pelas circunstâncias típicas da época.

Em aspectos penais, inovou tipificando a conduta de dirigir veículo sob a influência de álcool ou de substância de efeitos análogos, ensejando uma mudança no comportamento da população como um todo, fossem pedestres ou condutores, dispostos tanto no trânsito urbano como também no rodoviário, sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos.

Nos ensinamentos de Rizzardo (2006) àquela foi a solução encontrada no momento para tentar conter o crescimento da violência no trânsito que se perpetuava em virtude da carência de mecanismos ágeis para reprimir os condutores que, alcoolizados, acabavam cometendo grandes atrocidades.

A primeira redação legislativa que considerava infração de trânsito dirigir embriagado foi a redação do artigo 165 do CTB que tinha sua composição da seguinte maneira: “Dirigir **sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue**, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.” (destaque nosso).

No entanto, para a configuração da infração do artigo 165 retratado acima, o artigo 276 do mesmo Código estipulava que a comprovação de que o condutor estaria embriagado somente ocorreria pela comprovação do índice de concentração de álcool por litro de sangue disposto no caput do tipo. Essa comprovação na época só era possível ser realizada pelos testes de alcoolemia ou exames de sangue, conforme constava no artigo 276; posteriormente o artigo 277 do mesmo diploma estabelecia que todo condutor envolvido em acidente de trânsito deveria ser submetidos aos referidos testes:

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

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

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

Em suma, para que o motorista fosse submetido aos exames, deveria em primeiro lugar haver a ocorrência de um acidente de trânsito ou ser alvo de uma fiscalização. No entanto, tanto no acidente como na fiscalização, para configurar a infração, deveria haver uma suspeita de que o condutor havia excedido os limites de ingestão de álcool estabelecidos no caput do artigo 276, e isso só poderia ser provado pelos exames de sangue ou testes de alcoolemia, coisa difícil de comprovar à época.

Nas palavras de Basileis, (2014, pg. 15) “A inovação maior do CTB (em relação a álcool e direção) foi tipificar a conduta criminosa por embriaguez ao volante, porém, esse crime deveria ocorrer por **uma conduta de risco concreto.**” (destaque nosso).

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

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

Por essa regra, provar a caracterização do crime de embriaguez ao volante através da primeira redação dada ao tipo pelo CTB era algo extremamente difícil, tanto para a constatação da infração administrativa de que trata o artigo 165 quanto do próprio crime de embriaguez ao volante, tipificado no artigo 306 do mesmo diploma.

Ainda assim, nos ensinamentos de Zem et al (2012) o crime de embriaguez ao volante foi o que mais trouxe influências na sociedade, pelo simples motivo de estar vinculado como uma das maiores causas dos milhares de acidentes de trânsito e conseqüentemente de vítimas que ocorrem neste país.

2.2 OS CÓDIGOS DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O trânsito é dinâmico e a regulamentação dele precisa mudar e acompanhar às evoluções da sociedade, garantindo mais segurança aos cidadãos e cabe a todos nós, como exercício de cidadania, conhecer e compreender essa legislação. Conforme Honorato (2004, p. 23) antes da edição do primeiro Código de Trânsito Brasileiro, foram lançadas algumas legislações esparsas que tratavam de regulamentar o uso das vias terrestres do Brasil, citando:

- 1) Postura Municipal do Rio de Janeiro nº 858, de 15 de abril de 1902, dispondo que na região urbana do Rio de Janeiro (então Distrito Federal) a velocidade dos automóveis não poderia ser superior a 10 km/h, na região suburbana a 20 km/h e na zona rural a 30 km/h;
- 2) Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis;
- 3) Decreto Legislativo nº 4.460, de 11 de janeiro de 1922, que autorizou a concessão de subvenção ao distrito Federal e aos estados que construíssem e conservassem estradas de rodagem nos respectivos territórios;
- 4) Decreto Legislativo nº 5.141, de 05 de janeiro de 1927, que criou o fundo especial para construção e conservação de estradas de rodagem federais, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estavam sujeitos: gasolina, automóveis, auto-ônibus [sic], auto-caminhão [sic], chassis para automóveis, pneumáticos, câmara de ar, rodas massiças [sic], motocicletas, bicicletas, side-car [sic] e acessórios para automóveis, e deu outras providências;
- 5) E o Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928, que aprovou o regulamento para a circulação internacional de automóveis, no território brasileiro e para sinalização, segurança do trânsito e polícia das estradas de rodagem.

Demonstrado tais legislações, que devido à pouca quantidade de veículos na época eram esparsas, faremos a partir de agora breves explicações sobre cada um dos códigos de trânsito legalmente editados no Brasil.

2.2.1 Primeiro código nacional de trânsito

O nascedouro do primeiro Código Nacional de Trânsito – CNT foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, o qual continha 147 artigos dispondo sobre normas gerais de trânsito, circulação internacional de automóveis no território brasileiro, sinalização viária, veículos, habilitação de condutores, infrações e penalidades. Consoante Honorato (2004, p. 26):

Competia aos Conselhos Regionais de Trânsito, conforme dicção do seu art. 141 “[...]”zelar pela fiel observância deste Código em todo o território do Estado e prover a punição dos responsáveis pela sua transgressão” [...], com as penalidades (art. 118) de admoestação, multa, apreensão da carteira de condutor, e retirada do veículo da circulação. [...]”. Nesta última hipótese, por força do art. 135 do Decreto-Lei nº 2.994/41, o veículo poderia ser confiscado.

O Código também criou o Conselho Nacional de Trânsito que tinha apenas atribuição consultiva e não normativa. Competia-lhe, assim, decidir sobre as consultas formuladas pelos Conselhos Regionais de Trânsito, autoridades ou particulares, relativamente a dúvidas ou omissões que se verifiquem na aplicação deste Código.

2.2.2 Segundo código nacional de trânsito

De breve vigência, o primeiro CNT foi revogado expressamente em 25 de setembro de 1941, pelo Decreto-Lei n. 3.651, que deu nova redação ao Código Nacional de Trânsito. De acordo com obra de Honorato (2004, p. 27):

O segundo Código entrou em vigor nesse mesmo ano, dispondo sobre [...] „o trânsito de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres abertas à circulação pública, em todo o território nacional” (art. 1º, caput), até o ano de 1966.

O Código em comento não realizou alterações quanto às competências do Conselho Nacional de Trânsito, permanecendo este com sua função consultiva, porém, lhe foi atribuído o dever de estudar e propor as medidas de ordem administrativa ou técnica, que se relacionassem com a seleção dos condutores de veículos, a sinalização, a importação de veículos automotores, para passageiros ou carga e a concessão dos serviços de transporte coletivos; e ainda para resolver os casos omissos, verificados na aplicação do referido Código.

Sem maiores modificações quanto ao primeiro Código Nacional de Trânsito, o segundo Código previa as penalidades de multa, apreensão do documento de habilitação, cassação da habilitação, retirada do veículo de circulação e a possibilidade de seu confisco. (HONORATO, 2004).

No que se refere às penalidades de trânsito, de competência então dos Conselhos Regionais de Trânsito, passou a ser exercida, por força do artigo 128, pelas autoridades de trânsito com circunscrição sobre a via terrestre em que foi realizada a infração.

2.2.3 Terceiro código nacional de trânsito

Na data de 21 de setembro de 1966 foi publicada a Lei n. 5.108, que instituiu o terceiro Código Nacional de Trânsito, aplicável ao “trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, aberta à circulação pública (artigo 1º, caput)”. (BRASIL, 1966).

O referido Código era formado por 131 artigos e foi regulamentado pelo Decreto do Poder Executivo nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, o qual continha 264 artigos e dois anexos (Anexo I, Conceitos e definições, e o Anexo II, Sinais de trânsito).

O então Diploma Legal criou o Sistema Nacional de Trânsito, composto por órgãos normativos, executivos e julgadores. Ao Conselho Nacional de Trânsito, foram atribuídas as funções normativas e coordenadoras da política e do Sistema Nacional de Trânsito.

Aos órgãos executivos de trânsito, os Departamentos de Trânsito dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, cabiam-lhes: exercer a fiscalização de trânsito, impor penalidades e cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito. Nos ensinamentos de Honorato (2004) o Código de 1966, não previa a apreensão de veículo, o que culminava no seu confisco, conforme os Códigos anteriores, haja vista preceito constitucional que vedava o ato. A matéria só passou a ser disciplinada pela Lei n. 6.575, de 30 de setembro de 1978, que tratava sobre o depósito e venda de veículos removidos, apreendidos e retidos, em todo o território nacional.

2.2.4 Quarto e atual código de trânsito

O atual Código de Trânsito foi instituído pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 e trouxe como inovação um capítulo inteiro tratando dos crimes de trânsito “[...] compreendendo uma parte geral e outra especial, com a descrição de tipos penais de injusto relacionados ao trânsito, denominados crimes de trânsito propriamente ditos.” (HONORATO, 2004, p. 32).

Sobre esse Código pesa controvérsias de inconstitucionalidade da Lei que o instituiu, visto que lhe foi suprimido uma das fases do procedimento legislativo durante sua aprovação, mas tais alegações não levaram a canto algum e o mesmo é vigente até os dias atuais.

O referido Código nos trouxe inovações quanto à alcoolemia e direção. Este diploma previa sanções ao condutor que fosse flagrado conduzindo o veículo sob o efeito de substância alcoólica, nos termos do artigo 165 do CTB, regulamentado pela Resolução 75/98 do CONTRAN.

O legislador anterior ao novo código já havia previsto algumas medidas aplicáveis ao condutor que fosse flagrado conduzindo veículo sob o efeito de álcool, nos termos da Resolução 737 de 28 de dezembro de 1989 do CONTRAN, a qual previa:

Art. 1º As autoridades de trânsito ou os seus agentes, quando em campanha educativa para a segurança do trânsito, ou em outras quaisquer atividades rotineiras de fiscalização de trânsito, que visem ao cumprimento da legislação respectiva, coibir abusos ou evitar acidentes, poderão submeter os condutores de veículos automotores ao teste do aparelho de ar alveolar (bafômetro) ou a outros quaisquer meios técnico-científicos, particularmente a exame médico, que possam comprovar o teor alcoólico no sangue ou no ar expelido pelos pulmões.

Parágrafo único. Quando houver acidentes de trânsito com vítimas, a autoridade policial deve, obrigatoriamente, submeter os motoristas envolvidos à dosagem de embriaguez alcoólica.

Desta forma, o exame de alcoolemia poderia ser aplicado em campanhas educativas quando o condutor abordado demonstrasse sinais de embriaguez e ainda sempre que condutores fossem envolvidos em acidentes de trânsito com vítima. Restaria comprovada a embriaguez nos casos em que o condutor obtivesse concentração de 8 decigramas de álcool por litro de sangue, ou de 0,4 mg por litro de ar expelido dos pulmões nos testes do etilômetro, nos moldes do artigo 2º da mesma resolução:

Art. 2º Fica estabelecido que a concentração de oito decigramas de álcool por litro de sangue, ou de 0,4 mg por litro de ar expelido dos pulmões, comprovam que o condutor de veículo se acha sob a influência do estado de embriaguez alcoólica.

Parágrafo único. O teste com o aparelho sensor de ar alveolar (bafômetro) o exame clínico, com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador ou outros quaisquer meios técnico-científicos que possam certificar o teor alcoólico constituirão provas para todo e qualquer efeito.

Assim, ao condutor que fosse flagrado dirigindo em estado de embriaguez alcoólica comprovada, aplicava-se multa, apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e do veículo, conforme os parágrafos do mesmo artigo:

§ 1º A apreensão da Carteira se dará contra recibo, por decisão fundamentada da autoridade de trânsito.

§ 2º O veículo será liberado logo após cumprimento das exigências

legais.

§ 3º Face a apreensão, o direito de dirigir será suspenso pelo prazo de um a doze meses.

A suspensão do direito de dirigir, aliada a multa e a imediata retenção da Carteira de Habilitação eram medidas que já estavam previstas desde a legislação brasileira de 1989, conforme a Resolução 737/89 do CONTRAN e que foram mantidas pelo atual código.

2.3 DADOS DE ACIDENTES ENVOLVENDO ALCOOL E DIREÇÃO

A grande quantidade de acidentes de trânsito (AT) com vítimas fatais que ocorreram no Brasil entre os anos de 2000 a 2007 foi o que ensejou a ascensão da Lei 11.705/2008 que previa penas mais graves para os condutores flagrados dirigindo sob efeito de álcool ou outra substância de efeitos análogos.

De acordo com a base do Sistema Único de Saúde – SUS houve um aumento de 30% nas mortes de envolvidos nesse tipo de acidente naquele período. Entre 1997 e 1999, as mortes em acidentes terrestres estavam caindo, mas voltaram a crescer a partir de 2000, atingindo um pico histórico em 2007, com 66.837 mortes segundo dados da Seguradora Líder, gestora do seguro DPVAT – um número extremamente elevado e alarmante, que colocava o Brasil entre os países com mais mortes no trânsito no mundo.

Essa comparação com os países desenvolvidos mostrou que em 2008, proporcionalmente à população, o trânsito brasileiro matou 2,5 vezes mais do que nos Estados Unidos e 3,7 vezes mais do que na União Europeia. Em 2008, enquanto os Estados Unidos obtiveram uma taxa de 12,5 mortes a cada 100.000 habitantes, o Brasil obteve uma taxa de 30,1, sendo que a frota de carros norte-americana é o triplo da brasileira.

Quadro 1 – Comparativo entre Brasil, EUA e União Européia

Quadro comparativo entre Brasil, EUA e União Européia - 2008			
País	Mortes por AT em 2008	População 2008 (milhões)	Coefficiente de mortalidade/100 mil hab.
Brasil	57.116	189,6	30,1
Estados Unidos	37.261	304,0	12,5
União Européia	38.876	498,0	7,8

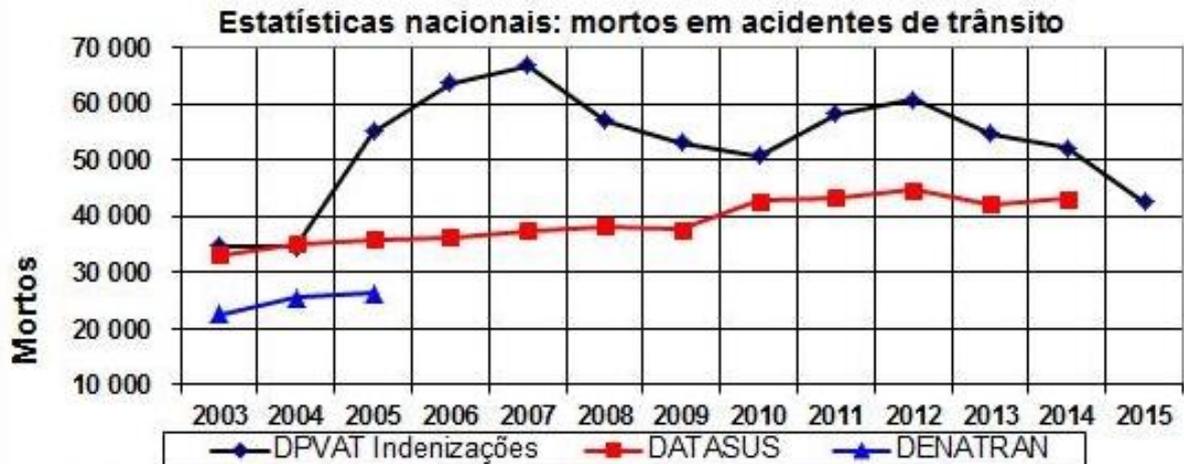
Fonte: Inter. Transport Forum, European Commission Transport, Seguros DVPAT (elaboração CNM¹)

Esta abordagem baseada na população é considerada válida para análises comparativas entre países e diferentes localidades. Todavia, não leva em conta o fato de que há, proporcionalmente, muito menos veículos no Brasil do que nos outros locais considerados. O cálculo das vítimas fatais a cada 10.000 veículos registrados mostra que, no ano de 2008, o Brasil teve aproximadamente 10,5 mortes a cada 10.000 veículos, e os Estados Unidos teve por volta de 1,2 mortes a cada 10.000 veículos. Essa abordagem é mais próxima da realidade e mostra que o Brasil perdeu 8,7 vezes mais pessoas no trânsito do que os Estados Unidos em 2008, segundo os dados da frota brasileira fornecidos pelo Denatran e pelo US Department Transportation – Federal Highway Administration apud Confederação Nacional dos Municípios (2009).

Com base nas 57 mil mortes de 2008, obtemos a média de, no mínimo, 156 mortes em acidentes de trânsito por dia no Brasil (aproximadamente 6 por hora), em 2008. Em 2007, um ano de pico de mortes no trânsito no país, esse cálculo ficou ainda mais alarmante: 183 mortes por dia (7,6 por hora).

¹ BRASIL. Confederação Nacional dos Municípios. **Mapeamento das mortes por acidentes de trânsito no Brasil**. Comando de Policiamento Militar Rodoviário. Florianópolis/SC, 2009, p. 7. Disponível em: <<http://www.pmr.v.sc.gov.br/publicacoesETrabalhosArquivo.do?cdPublicacao=2490>> Acesso em: 06 fev 2017.

Quadro 2 – Mortos em acidentes de trânsito



Fonte: DATASUS e DPVAT (2016) – elaborado pelo site vias-seguras.com²

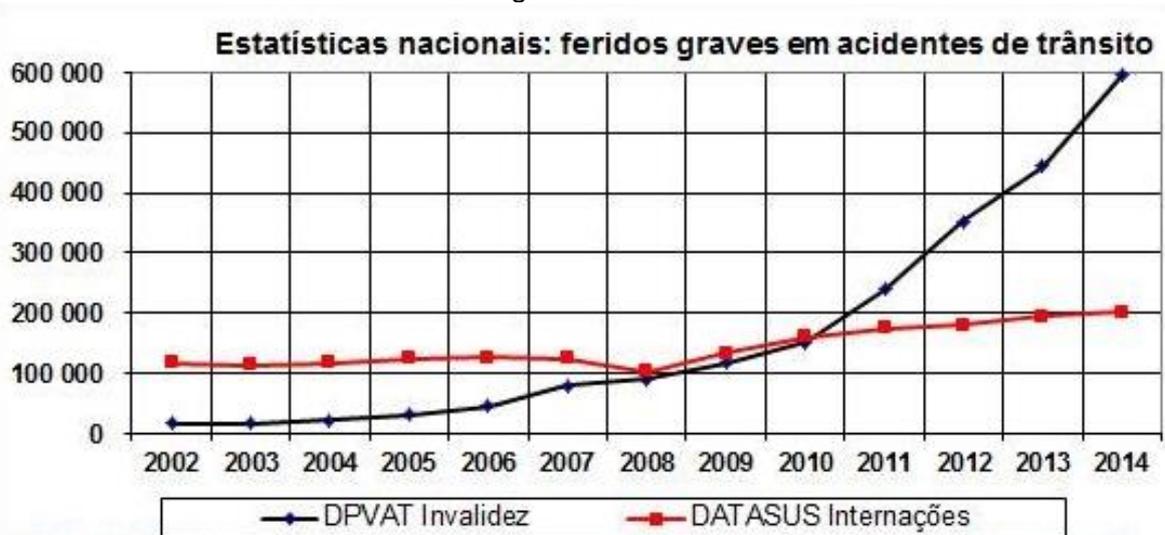
No gráfico acima, a curva “DPVAT Indenizações” representa o número de indenizações pagas a cada ano às vítimas de acidentes. Isto não corresponde ao número de óbitos ocorridos no ano, pois certos processos de indenizações podem levar vários anos. A forma irregular da curva traduz unicamente a evolução dos processos administrativos de indenização, sem maiores ligações com a evolução do número de ocorrências. A curva "DATASUS" representa o número de óbitos registrados pelo Ministério da Saúde a cada ano.

A influência do álcool no comportamento dos condutores de veículo automotor é um fenômeno sociológico que se pode observar em países de todo mundo. Cada nação procura desenvolver políticas públicas para combater tal epidemia, que influencia a sociedade de forma geral e também a economia destes países, onerando demasiadamente os cofres públicos em fator dos altos índices de vítimas fatais, danos patrimoniais ocasionados, custas hospitalares e lesões permanentes ocasionadas em virtude dos acidentes de trânsito envolvendo condutores em estado de embriaguez.

O gráfico a seguir mostra dados do número de pessoas declaradas inválidas após acidentes de trânsito e a quantidade de internações de vítimas resultantes também de acidentes de trânsito.

² Vias-seguras.com. Estadísticas nacionais de acidentes de trânsito. 2016. Disponível em: http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estadisticas/estadisticas_nacionais Acesso em: 06 fev 2017.

Quadro 3 – Feridos graves em acidentes de trânsito



A curva "DATASUS" representa o número de pessoas que foram internadas em hospital em decorrência de acidentes de trânsito.

A curva "DPVAT" representa o número de pessoas que foram indenizadas por invalidez permanente cada ano. Isto não corresponde ao número de lesões ocorridas no ano, pois certos processos de indenização podem levar vários anos. A grande diferença entre as ordens de grandeza dos números de indenizações antes e depois do ano de 2007 se deve a uma maior facilidade de acesso ao seguro à população a partir daquele ano.

No dia 20 de fevereiro de 2013, em declaração realizada pelo então Ministro da Saúde, Alexandre Padilha, o mesmo apresentou dados obtidos através de uma pesquisa realizada por seu Ministério a respeito da relação do álcool com acidentes de trânsito acontecidos no Brasil no ano de 2011.

Os dados da pesquisa revelaram que entre as pessoas envolvidas em acidentes de trânsito, 22,3% dos condutores, 21,4% dos pedestres e 17,7% dos passageiros apresentavam sinais de embriaguez ou confirmaram consumo de álcool. Entre os atendimentos por acidentes, a faixa etária mais prevalente foi a de 20 a 39 anos. A pesquisa também alertou que na época 78,3% das vítimas de AT que não ingeriram bebida alcoólica receberam alta logo após o atendimento de urgência e emergência. Entre os que beberam, esse número caiu para 66,2%.

³ Vias-seguras.com. Estadísticas nacionais de acidentes de trânsito. 2016. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estadisticas/estadisticas_nacionais> Acesso em: 06 fev 2017.

Os dados são do VIVA (Vigilância de Violência e Acidentes) e foram obtidos através de estudo feito em 71 hospitais que realizam atendimentos de urgência e emergência pelo SUS. Um total de 47 mil pessoas foram ouvidas em todas as capitais e no Distrito Federal. Os dados foram coletados em 2011, analisados no ano de 2012 e divulgados em 2013.

Em 2015, a chamada Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) realizada pelo Ministério da Saúde em parceria com o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - revelou que 24,3% dos motoristas entrevistados afirmaram ter assumido a direção de veículo automotor após terem consumido bebida alcoólica e que em 2014, foram registradas 172.780 (cento e setenta e dois mil, setecentos e oitenta) interações relacionadas a acidentes de trânsito⁴.

⁴ Portal Brasil. **Um a cada quatro motoristas brasileiros dirige após consumir álcool**. 2015. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2015/02/um-a-cada-quatro-motoristas-brasileiros-dirige-apos-consumir-alcool>>.

3 LEI 11.705/08 – A PRIMEIRA “LEI SECA”

Passados 11 anos após a edição do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e tendo em conta o grande número de acidentes de trânsito com vítimas fatais nas estradas e vias públicas do Brasil, tendo como uma das causas relevante à embriaguez ao volante, a legislação de trânsito, através do apelo público e propagações midiáticas, veio a sofrer diversas modificações em 2008, buscando em princípio, um trânsito seguro, nos termos que foi concebido pelo CTB.

No entanto, segundo Texeira (2010) muito embora medidas dessa envergadura sejam necessárias para o combate à mortandade no trânsito, não obstante, a questão não se exaure com a mera interpretação literal do texto legal.

O que parece óbvio com a simples análise superficial dos dispositivos legais, torna-se controversos quando realizada uma leitura mais acertada das expressões utilizadas, surgindo, então, equívocos que ensejam as mais variadas interpretações jurídicas. Não rara às vezes, por falhas técnicas na sua elaboração.

É sabido que os acidentes de trânsito têm a embriaguez ao volante como uma de suas causas inquestionáveis e os meios de comunicação nos noticiam repetidamente todos os anos a perda de milhares de vidas, vítimas desse tipo de acidente.

Nesse norte, a cada mudança legislativa sobre o trânsito e especificamente sobre a questão da embriaguez ao volante, os debates sobre o tema tornaram-se mais intensos, com o surgimento de diversas posições quanto ao texto e interpretação legal da nova norma. É nesse contexto, que passaremos a destacar e analisar as mudanças realizadas pela denominada “Lei seca” de nº 11.705 e que entrou em vigor na data de 19 de Junho de 2008.

Sancionada pelo ex-presidente da república Luiz Inácio Lula da Silva, a Lei 11.705/2008 que instituiu a alcoolemia zero, alterou os artigos 165, 276, 277, 291 e 306 do CTB e trouxe alterações tanto no âmbito administrativo quanto no âmbito penal. Verificaremos esses dois aspectos separadamente, analisando seus pontos principais e consequências jurídicas.

3.1 ASPECTO ADMINISTRATIVO

O texto original do art. 165 do CTB, dispositivo que regula a infração administrativa do condutor flagrado dirigindo sob a influência de álcool, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, já havia sido objeto de modificação através da Lei nº 11.275/2006, a fim de excluir a tolerância de seis decigramas de álcool por litro de sangue, como base para não se configurar a infração administrativa.

Com as alterações introduzidas pela Lei nº 11.705/2008, a chamada 'Lei seca', no artigo 165 teve mudança apenas redacional, eliminando de sua estrutura as expressões "substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica" passando a ter o caput do citado dispositivo redigido da seguinte forma: "Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência." (BRASIL, 2009).

Art. 165: Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:
 Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa (**cinco vezes**) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; (destaque nosso)
 Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Assim, tínhamos que o artigo 165, em comento, não exigia um estado de embriaguez propriamente dito, mas que o motorista estivesse dirigindo sob a influência do álcool. De tal forma, não era necessário que o condutor estivesse em condições de embriaguez completa ou plena para a caracterização da infração administrativa de trânsito. Pela referida norma, bastava que o mesmo tivesse ingerido e se encontrasse sob a influência de qualquer tipo de bebida alcoólica para que fosse autuado e punido.

Destarte, a intenção do legislador foi a de punir com tolerância zero quem dirigisse veículo automotor em via pública, após ingerir bebida alcoólica. Intenção reforçada também pela nova redação dada ao artigo 276 do referido diploma, que ficou mais objetiva e definitivamente evidenciava a finalidade da lei 11.705/08, que era de alcoolemia zero. O referido artigo ditava:

Art. 276. **Qualquer concentração** de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.
 Parágrafo único: Órgão do Poder Executivo Federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos. (destaque nosso).

No entanto, se a intenção era punir administrativamente o condutor que se encontrasse com qualquer concentração de alcoolemia no sangue, a redação do artigo 165 deixou margem para interpretações, quando estabeleceu categoricamente que cometia a infração o motorista que dirigisse sob a influência de álcool. Nesse sentido entende Leal e Leal (2008, p. 5), que:

A redação do caput do art. 165, não está corretamente colocada, deixando margem à interpretação. Ao ser inserida a expressão **sob influência de álcool** na norma transparece que é preciso obrigatoriamente à constatação de concentração de álcool no sangue em nível suficiente para causar efetiva influência na capacidade de condução de veículo automotor. (destaque no original).

Ao contrário, se a ingestão de álcool não produzir anomalia na condução do veículo, não há que se afirmar que o indivíduo está conduzindo sob a influência de álcool. No entendimento de Leal e Leal (2008), seria uma afronta ao Princípio da Razoabilidade punir alguém apenas por ter ingerido uma pequena quantidade de álcool quando o motorista se encontrasse em condições normais de conduzir.

Pela dicção da lei, a infração somente se configurava quando o condutor apresentasse concentração de álcool no sangue, de modo a exercer influência na sua capacidade de raciocínio ou apresentasse uma concentração alcoólica de 06 (seis) decigramas de álcool no sangue, conforme entendimento médico, que define um comprometimento da capacidade de dirigir. Nesta última hipótese, não haveria a necessidade de o motorista colocar em perigo a incolumidade pública. Aduz Leal e Leal (2008, p. 6):

Daí o equívoco ou, ao menos, o transtorno hermenêutico criado pela Lei 11.705/08. De forma expressa, prescreve alcoolemia zero em seu art. 1º e nova redação que deu ao art. 276, do CTB. No entanto, exige que o motorista esteja dirigindo 'sob a influência do álcool', circunstância que exige determinada taxa de concentração de álcool no sangue do condutor.

Na mesma senda de pensamento, se posiciona Jesus (2008, p. 33), textualmente:

A figura não se perfaz com a simples direção de veículo após o condutor ingerir álcool ou substância similar. É necessário que o faça 'sob a influência' dessas substâncias. Assim, não basta que ocorra, ao contrário do que determina o art. 276 do CTB, 'qualquer concentração de álcool por litro de sangue' para sujeitar 'o condutor às penalidades previstas no art. 165', de onde se originou incorretamente a expressão 'tolerância zero', de maneira que não há infração administrativa quando o motorista realiza o tipo sem esse elemento subjetivo.

Pondera ainda Jesus (2008) que, a interpretação do artigo 276 do CTB, leva ao falso entendimento que, se o motorista fosse flagrado dirigindo veículo na via pública, com qualquer concentração de álcool, estaria sujeito às penalidades do artigo 165. Significando que se bebesse e dirigisse, cometeria infração administrativa.

Posicionando-se, portanto, de forma contrária às interpretações que levavam a esse entendimento, Jesus (2008) defendia que para se caracterizar a infração administrativa de que tratava o artigo 165, CTB, havia que ser estabelecidas três condições: que o condutor tivesse bebido; que estivesse sob a influência da bebida; e que, por causa do efeito da ingestão de álcool ou substância análoga, dirigisse o veículo de forma anormal.

Não obstante, ainda para Jesus (2008), pelas regras do parágrafo único do artigo 276 do CTB, inseridos pela Lei nº 11.705/2008, o limite previsto de dois decigramas de álcool por litro de sangue ou 0,3 miligramas de álcool por litro de ar expelido no bafômetro seria taxa de tolerância. Sendo assim, somente a partir desses limites é que se poderia começar a verificar a existência de infração administrativa. (BRASIL, 2008, p. 49).

No entanto, para Araújo (2009), embora concorde que o fator influência do álcool deva estar presente na ação do condutor na direção de veículo automotor, não bastando apenas ter consumido bebida alcoólica - reafirmando que o indivíduo tem que estar sob influência de tal substância – entende que, uma vez detectada qualquer concentração de álcool no organismo do motorista, por equipamento ou exames laboratoriais, as penalidades do artigo 165 do CTB deveriam ser aplicáveis ao caso. Nas palavras de Araújo (2009, p. 209):

Foi com a alteração dada ao art. 276 que se estabeleceu alcoolemia zero para quem dirige veículo automotor. No entanto, há que ser observado que o parágrafo único do citado artigo, previu margem de tolerância para casos específicos.

Entretanto, na concepção de Moura (2008) a norma inserida pela Lei nº 11.705/2008, através do artigo 165, CTB, estabeleceu total intolerância ao álcool na condução de veículo automotor, ficando sujeito o motorista que dirigisse com qualquer concentração de bebida etílica por litro de sangue, às sanções administrativas. Nesta senda, Moura (2008, p. 26), leciona:

Assim, ao analisar a infração administrativa, um das grandes novidades teria sido facilitar a prova da embriaguez, pois esta não

estaria restrita a qualquer percentual de álcool por litro de sangue. Ocorre que, ao regulamentar a questão [...] o Governo acabou estabelecendo uma pequena margem de tolerância para a apuração da infração administrativa, persistindo, dessa forma, a dificuldade probatória, caso o agente não venha a se submeter a qualquer exame que estabeleça com precisão o percentual de álcool por litro de sangue.

Vê-se, portanto, que, das diversas posições acerca da condução de veículo automotor sob a influência de álcool, que o “X” da questão reside objetivamente na condição de estar ou não o motorista sob os efeitos psicomotores da ingestão de bebida alcoólica. Nessa linha, tem-se que os estudiosos, não obstante os pequenos aspectos divergentes, compactuam que a condicionante “sob a influência de álcool” tem que estar atuando nas circunstâncias.

Esgotado o entendimento acerca da controvérsia envolvendo o artigo antecedente, partimos para o estudo do artigo 277 e seus parágrafos, não menos polêmico que o anteriormente analisado.

Com a introdução da Lei 11.705/08, foram mantidos o caput e o paragrafo 1º do artigo 277 conforme a lei anterior (Lei 11.275/2006), sendo alterado por àquela o paragrafo 2º e incluído o parágrafo 3º, ficando uma redação um tanto quanto autoritária, repreensiva e inconstitucional, com a seguinte redação:

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

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

§ 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. .

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor **que se recusar** a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. (destaque nosso)

Determinava o dispositivo legal que o condutor sempre que fosse envolvido em acidente de trânsito ou fosse alvo de fiscalização, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool, seria submetido à realização dos exames de detecção da alcoolemia. Nesta acepção, surgem outros direitos inerentes ao indivíduo, tornando

controvertida a obrigatoriedade da sujeição do motorista em se submeter ao teste com etilômetro (bafômetro) ou a exame de sangue.

As controvérsias a serem superadas se iniciam com o princípio da presunção de inocência, consagrado em nossa Carta Magna (CF/88, art. 5º, LVII), expressando que “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”.

Sob esta ótica, a Declaração Universal dos Direitos do Homem, promulgada pela ONU, tendo o Brasil como Estado-Membro, em 10 de dezembro de 1948, estabeleceu que:

Artigo 11º.1. Todo ser humano acusado de um ato delituoso tem o direito de ser presumido inocente até que a sua culpabilidade tenha sido provada de acordo com a lei, em julgamento público no qual lhe tenham sido asseguradas todas as garantias necessárias à sua defesa.

O entendimento jurisprudencial brasileiro é que o motorista não pode ser obrigado, compelido à realização do teste de alcoolemia. Neste caso fica amparado pelas normas e princípios constitucionais, sendo que “ninguém está obrigado a produzir provas contra si mesmo”. Contudo, ao elaborar o texto legal, o legislador ordinário não exara um comando imperativo simplesmente obrigando o motorista a submeter-se ao teste de alcoolemia, pelo contrário, claramente avilta a possibilidade de o mesmo recusar-se ao procedimento. No entanto, se essa fosse a escolha do condutor, este recairia na infração administrativa de embriaguez ao volante de que trata o artigo 165 do CTB e sofreria as sanções que lá foram estabelecidas.

Observemos a acertada declaração feita pelo Ministério Público de Santa Catarina no parecer CCR n.º 005/2008⁵ o qual retrata a interpretação daquela casa sobre o assunto:

Sinceramente, não se vislumbra óbice constitucional para o legislador determinar, por lei, que quem se recusar a submeter-se ao exame de alcoolemia deve sujeitar-se às mesmas sanções administrativas daquele que está dirigindo sob a influência de álcool. Ora, diante da situação atual vivenciada nas estradas brasileiras (o que justifica a proporcionalidade), o legislador entendeu que quem se recusar a fazer o teste de bafômetro, por exemplo, está praticando uma infração administrativa. O motorista não tem a obrigação de submeter-se ao bafômetro e, conseqüentemente, fazer prova contra si. Isso é certo. Todavia, se assim entender, está praticando uma infração administrativa punida com a mesma sanção prevista no art.

⁵ PARECER do Ministério Público de Santa Catarina sobre a Lei 11.705/2008, que penaliza a embriaguez ao volante. Centro de Apoio Operacional Criminal (CCR). Parecer n. 005/2008. Disponível em: <<http://nagib.net/index.php/eventos/2-uncategorised/798-transito>>. Acesso em: 06 de janeiro de 2017.

165 do CTB. Não há obrigatoriedade, porque o motorista pode optar entre fazer o teste ou arcar com a sanção administrativa. Qual a inconstitucionalidade desse novo comando legislativo? É imperioso observar que a ninguém é dado o direito de dirigir veículo automotor indistintamente. Esse direito é concedido administrativamente pelo Estado, *lato sensu* considerado. Para poder dirigir o motorista tem que se submeter aos testes escritos (avaliação teórica), físicos (avaliação médica) e de direção (avaliação prática). Só depois de ultrapassar todas essas etapas é que está apto a dirigir. O poder público, finalmente, pode conceder-lhe esse direito. Posteriormente, diante do seu poder de polícia, compete à administração pública fiscalizar se o condutor continua apto a dirigir ou não. Não podemos esquecer que as habilitações têm prazo de validade, devendo ser renovadas periodicamente, submetendo-se o motorista a novas avaliações. De igual sorte, não há óbice ao Estado proceder à fiscalização contínua dos motoristas nas estradas, a fim de saber se estão dirigindo a contento ou não, se continuam aptos ou não, permanente ou transitoriamente. Esse é o típico poder de polícia da administração pública. Pode, então, é claro, haver fiscalização no trânsito da embriaguez ao volante, quando o agente público suspeitar desta condição. E, se pode, é justo que os motoristas tenham o indiscriminado direito de recusar-se a essa fiscalização, sob a alegação de que não podem ser submetidos aos exames de alcoolemia, porque não estão obrigados a fazer prova contra si, num eventual futuro processo penal, invocando o seu direito constitucional ao silêncio num simples processo administrativo? Francamente!

Ainda na mesma ocasião do referido parecer, a situação foi muito bem exposta pelo então Procurador da República, Bruno Freire de Carvalho Calabrich:

É um princípio jurídico pacificamente aceito que “ninguém está obrigado a produzir prova contra si mesmo” (tradução do brocardo latino “*nemo tenetur se detegere*”). Lido o princípio de outra forma, diz-se que ninguém pode ser constrangido a contribuir para a própria acusação. Assim, o agente de trânsito ou qualquer outra autoridade não podem forçar ninguém a fazer o teste do bafômetro nem a se submeter a nenhum outro procedimento que possa resultar em uma prova contrária a seus interesses. Considerando esse princípio, a lei, como visto, tratou de prever sanções (precisamente as referidas penalidades e medidas administrativas) para aquele que se recuse a fazer o teste, de modo a tornar “interessante” para o motorista tal opção – para não ser punido administrativamente, o motorista pode “arriscar” o exame. O motorista, dessa forma, terá sempre a opção; jamais poderá ser “forçado” (coagido) a realizar o exame. A recusa a se submeter ao exame não é, a rigor, um “direito” do motorista, e sim, uma obrigação, para cujo descumprimento a lei prevê sanções no âmbito administrativo. Mas, estando o condutor ciente de que pode ser punido administrativamente, a não submissão ao exame é, afinal, uma opção exclusivamente sua. As alternativas à sua frente, assim, são: (a) submeter-se ao exame e arriscar conseqüências [sic] penais mais gravosas, caso seja detectada uma concentração superior a 6 decigramas por litro de sangue; ou (b) não se submeter ao exame e sofrer as sanções administrativas previstas no art. 165 do CTB, a serem aplicadas de imediato (apreensão da habilitação e retenção provisória do veículo) e ao final de um processo

administrativo regular (multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses). Claro que todas essas considerações, na prática, não valem para o motorista que não tem dúvidas quanto a seu estado de embriaguez. Aquele que não ingeriu nenhuma bebida alcoólica provavelmente não terá nenhuma objeção quanto a se submeter a qualquer exame.

Portanto, é de salutar importância trazer a colação os enunciados acima para que, junto com as demais interpretações doutrinárias, cheguemos ao final, ao posicionamento que melhor se adequa ao tema escolhido no presente trabalho.

Todavia, em se tratando de prova de embriaguez ao volante, fundamenta que ninguém está obrigado a constituir prova contra si mesmo, pois, quem está autorizado por uma norma, não pode ser proibido por outra.

Na concepção de Gomes (2008), o motorista pode se recusar a fazer exame de sangue e o teste do etilômetro, mas não pode se negar ao exame clínico. Na negativa deste último, poderão ser aplicadas ao condutor as penalidades e medidas administrativas do no artigo 165 do CTB.

Para Araújo (2009), teria o condutor que se submeter a exames de alcoolemia nas situações previstas no caput do artigo 277 somente em situação de suspeita de dirigir alcoolizado, e não por submissão aleatória a cargo do agente de trânsito.

Contudo, à luz do § 2º do citado artigo, permite-se ao agente de trânsito a constatação objetiva diante dos notórios sinais de embriaguez do motorista. Tratando-se assim, de uma das formas de comprovação da embriaguez, independente da recusa do condutor aos demais exames.

Entende-se que a constatação objetiva é necessária por conta do caput do artigo 277, que menciona a palavra suspeita como condicionante a submissão do motorista aos exames elencados, vez que, por princípio de hermenêutica jurídica, os parágrafos de um artigo devem ser interpretados em harmonia com o seu caput.

Dessa forma, estando o condutor sob suspeita de ter ingerido álcool na direção de veículo automotor e se recusar aos exames de sangue e ar alveolar, restam dois outros exames: o clínico e a constatação objetiva do agente de trânsito. Por esses exames, pouco importa a participação do condutor, já que os dados são coletados visualmente, sem necessidade do fornecimento de qualquer material.

A título de informação mas não nos aprofundando no assunto, visto que foge à temática central de nosso estudo, nas Disposições Gerais da parte dos Crimes de Trânsito, o artigo 291 do CTB também sentiu as alterações dadas pela Lei

11.705/08, que passou a ter o inciso I do paragrafo 1º disciplinando como agravante a situação de alcoolemia aos crimes de lesões culposas cometidos na direção de veículo automotor e não configurando dois crimes independentes, evitando assim o *bis in idem*, visto que a alcoolemia neste caso é fator gerador da culpabilidade.

3.2 ASPECTO PENAL

Por tudo debatido até o presente, chegamos, a priori, ao artigo que deu causa a presente pesquisa. A partir de então será analisado o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro que trata do crime de embriaguez ao volante. Seguindo as mudanças proporcionadas pela Lei 11.705/08, o referido artigo passou a contar com a seguinte redação:

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

Tal mudança levou a uma estagnação quanto à comprovação jurídica da ação. Antes, tínhamos a caracterização de tal crime quando exposto a incolumidade pública a um dano em potencial. A partir de então, tínhamos uma redação onde não era prescindível um ato concreto do motorista/piloto para caracterização do crime. Passou-se a exigir do condutor um ato abstrato, onde seria comprovado o crime por um índice de alcoolemia constatado através dos chamados bafômetros.

Não precisa ser especialista na área para compreender que a nova redação do artigo 306 foi ineficaz. O condutor, para ser indiciado pelo crime de embriaguez ao volante, ao tempo da lei 11.705/08, necessitava ao ser flagrado, que fosse comprovado um teor mínimo de 6 decigramas de álcool por litro de ar alveolar.

Essa quantidade não significava muito. Qualquer homem médio ao consumir duas ou quatro cervejas atingiria essa concentração alcoólica facilmente. A inaplicabilidade da referida lei ficava por conta de sua redação ao exigir tal concentração alcoólica para configuração do delito. Como já foi visto anteriormente, com base em princípios constitucionais, o autuado não pode ser coagido a produzir provas contra si mesmo e sem produção de provas, o condutor não poderia ser indiciado.

Ao tempo de vigência da “Lei Seca” a população brasileira pôde constatar uma das maiores ineficiências legislativas do país, pois a hermenêutica da lei

possibilitava ao condutor flagrado em situação de alcoolemia fazer o teste do etilômetro ou não. Nesse sentido era o entendimento majoritário dos tribunais à época, que concordavam que ao condutor flagrado em blitz policiais não poderia ser impostos testes de alcoolemia, a menos que o próprio condutor concordasse com a feição do teste, o que obviamente não acontecia, pois ninguém queria ser autuado propositalmente.

Não logrando êxito em reduzir as taxas de acidentes e mortandade, a fracassada Lei Seca abriu precedentes para novos debates e sugestões perante o Congresso Nacional. A população estava cansada de ver culpados de acidentes saírem impunes através do pagamento de cestas básicas e prestações de serviços, ou até mesmo sem nenhuma sanção penal.

3.3 OPERAÇÃO LEI SECA

Com surgimento em Março de 2009 na cidade do Rio de Janeiro - RJ, as primeiras abordagens realizadas nas blitz da Lei Seca, também chamadas de “Abordagem Cidadã” eram estruturadas em dois pilares: fiscalização e educação. Com caráter não apenas punitivo, mas principalmente educativo, os funcionários públicos envolvidos na abordagem não só eram responsáveis pelos procedimentos de constatação de alcoolemia nos condutores, como também transmitiam conhecimentos a respeito da legislação ao condutor.

Com a importante missão de diminuir estatísticas preocupantes e alertar a população sobre todos os riscos da combinação do álcool com a direção de veículos, o Governo do Estado do Rio de Janeiro mobilizava diariamente centenas de motoristas na Capital, Região Metropolitana e Baixada Fluminense.

Na prática, nos dias atuais, a Autoridade ao abordar o condutor do veículo, solicita a sua documentação e do veículo (CNH e CRLV) para que o agente responsável pela abordagem possa avaliá-los e, caso seja necessário, tomar as medidas administrativas previstas para o caso.

Via de regra, as operações específicas da Lei Seca envolvem agentes do DETRAN. Estes, após checarem a documentação, convidam o condutor à ir até a barraca montada com todos os equipamentos necessários para a realização do teste de alcoolemia. Chegando à barraca, é mostrado ao condutor que o bocal do etilômetro (bafômetro) é descartável e é pedido ao condutor que o mesmo visualize

todas as informações do visor do bafômetro, principalmente o valor de álcool indicado.

Sendo realizado o teste do bafômetro e caso o resultado do teste seja negativo, ou seja, não registre qualquer teor de álcool expelido pelos alvéolos pulmonares (pulmões), o condutor é liberado.

Quem for flagrado sob efeito de álcool (qualquer concentração) é enquadrado no artigo 165 do CTB: comete infração gravíssima, punido com 7 pontos na CNH e penalidade de multa no valor de R\$ 2.934,70 (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. O veículo ainda fica retido até a apresentação de outro condutor habilitado e em condições de dirigir. Em caso de reincidência em menos de 12 (doze) meses, o valor da multa é dobrado, ou seja, de R\$ 5.869,40 (cinco mil, oitocentos e sessenta e nove reais e quarenta centavos) e a suspensão do direito de dirigir é transformada em cassação.

Quem for flagrado sob efeito de álcool que apresente resultado igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue (exame de sangue) ou 0,34 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (teste de etilômetro) ou ainda que na recusa dos testes, apresente sinais de alteração da capacidade psicomotora comete crime de trânsito, pelo artigo 306 do CTB, que prevê penas de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Além dos teste do bafômetro ou exame de sangue, a perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova, também podem ser utilizados para comprovar embriaguez do condutor.

A abordagem é um tanto aleatória, não há um padrão de identificação para uma abordagem, o motorista é abordado e verificado seu estado, documentos e se tudo estiver correto de conformidade com a lei, ele é liberado.

3.4 CRIME DE PERIGO CONCRETO OU ABSTRATO

Em sua redação original, o crime do artigo 306, CTB, ainda da lei 9.503/97, foi considerado, predominantemente, como um delito de perigo concreto.

Não sem controvérsias, segundo Cabette (2015 apud JESUS, 2002, p. 165) afiliavam-se à tese do perigo concreto Luiz Flávio Gomes, Ariosvaldo de Campos Pires, Sheila Jorge Selim de Sales, Cezar Roberto Bitencourt e Vicente Cernicchiaro. Em sentido oposto, defendiam a tese de perigo abstrato Luiz Otávio de Oliveira Rocha e Arnaldo Rizzardo.

Tamanha polêmica se enredava em torno da frase que encerrava a descrição do tipo: “Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, **expondo a dano potencial a incolumidade de outrem**” (destaque nosso).

O entendimento pela tese de perigo concreto se fazia em razão da frase em destaque acima, que exigia a efetivação de um perigo real, verificado em cada caso submetido à análise. Aqueles que defendiam a tese do perigo abstrato persistiam que só o fato de alguém dirigir embriagado já culminava em perigo, que podia ser presumido, tratando-se a frase final do artigo de mera redação estéril.

Isso é característico dos crimes de perigo concreto, já que nos crimes de perigo abstrato não menção de perigo no tipo. Conforme Cabette (2015, p. 45 apud SILVEIRA, 2003, p. 97) “nos crimes de perigo abstrato não se menciona o perigo entre seus elementos, mas se limita a definir uma ação perigosa, pois entende que o surgimento do perigo deduz-se da realização de uma ação com certas características”.

Essa velha discussão ganhou novo impulso com a alteração promovida pela Lei 11.705/08 na redação do artigo 306, CTB. Em sua nova estrutura, o tipo penal em destaque não mais ostentava a exigência de “exposição a dano potencial”. Era criminalizada a mera conduta de “conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 decigramas, ou sob a influência de qualquer substância psicoativa [...]”. (BRASIL, 2008).

Tal perigo agora se deduzia da concentração de álcool no sangue ou da influência de outra substância psicoativa. Então, diante da nova redação propiciada pela lei 11.705/08, impôs-se o reconhecimento de que o artigo 306, CTB, descrevia

crime de perigo abstrato conforme nos aduz Cabette (2015, p.46 apud MARCÃO, 2002).

A partir de então, mesmo que uma pessoa fosse surpreendida dirigindo normalmente, mas sob efeito de álcool, em taxa superior à tolerada para fins penais, ela incidiria na prática criminosa, pois a infração consagrava-se somente pela condução nas condições descritas no tipo penal.

Na mesma senda seguiu o STJ em decisão proferida em Habeas Corpus de relatoria da Ministra Laurita Vaz, confirmando tratar-se o artigo 306, CTB, sob a égide da Lei 11.705/08, de crime de perigo abstrato:

O crime do art. 306 do Código de Trânsito é de perigo abstrato, pois no tipo penal em questão há somente descrição da conduta de conduzir veículo sob a influência de álcool, acima do limite permitido, sendo desnecessária a demonstração da efetiva potencialidade lesiva da conduta.

Por fim, importa mencionar que o STF também se manifestou pela tese do perigo abstrato. A 2ª Turma do STF, em julgamento do HC 109269, Araxá – MG, negou-lhe provimento por unanimidade. O Ministro Relator, Ricardo Lewandowski, afirmou ser irrelevante apurar, se o condutor ébrio chegou a atingir efetivamente ou não algum bem jurídico, porque o crime é de perigo abstrato, não exigindo perigo concreto. Lewandowski comparou ainda o crime de embriaguez ao volante com o crime de porte de arma do Estatuto do Desarmamento, onde o simples porte constitui crime de perigo abstrato, porque outros bens estão em jogo.

Mudança significativa foi que a Lei 11.705/08 alterou os critérios de aplicação da Lei 9.099/95 a certos crimes de trânsito. Atualmente aos crimes de embriaguez ao volante estão vedadas a aplicação de qualquer instituto ligados às infrações de menor potencial ofensivo. Aos autores desses crimes, porém, poderá ser aplicado o instituto da suspensão condicional do processo, previsto no artigo 89 da Lei 9.099/95, que não é exclusivo para infrações de menor potencial.

4 LEI 12.760/12 – A “NOVA LEI SECA”

Depois de mais de quatro anos de vigência da Lei 11.705/08, intitulada de Lei Seca, a qual foi criada para enrijecer as penalidades impostas aos condutores de veículos automotores visando uma diminuição de acidentes que tinham o álcool como causa, o comportamento dos condutores parecia continuar o mesmo.

Os índices de acidentes relacionados ao ato de beber e dirigir não caíam conforme era esperado, então o governo entendeu que precisava ser feito algo urgentemente, pois a sociedade estava cansada de ver motoristas que bebiam e dirigiam sair impunes dos tribunais pagando cestas básicas ou prestações de serviços ou até mesmo sem nenhuma sanção penal quando da prescrição de tais delitos e, portanto, clamava por punição.

Foi então que, com algumas idas e vindas à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal que outra lei, mas rígida ainda em termos de alcoolemia, entra em vigor. Apelidada de “Nova Lei Seca”, a Lei 12.760/12, entrou em vigor na pressa e correria do final do ano, na data de 20 de Dezembro de 2012, tentando preencher lacunas e corrigir equívocos existentes do diploma anterior.

Fruto do Projeto de Lei nº 5.607/2009 de autoria do Deputado Federal Hugo Leal, a PL que a priori, visava apenas a concentração de álcool por litro de ar alveolar pulmonar, sujeitando o condutor às penalidades do art.165 do CTB e outras providências, foi-lhe sendo incorporadas outras mudanças, resultantes de intensos debates ideológicos entre as autoridades políticas, com destaque para o Senador Ricardo Ferraço.

Em suma, a Lei 12.760/12 complementa a Lei 11.705/08 e repara alguns procedimentos. Teve como objetivo maior aumentar a pena pecuniária tipificada na infração do artigo 165 do CTB, passando a mesma do valor equivalente a cinco vezes o valor da multa gravíssima para dez vezes o valor da multa gravíssima, o à época totalizava R\$ 1.915,30 (um mil, novecentos e quinze reais e trinta centavos).

Importa destacar que, após novas mudanças no Código de Trânsito Brasileiro, efetuadas pela Lei Federal nº 13.281/2016, a quantia citada no parágrafo anterior, imposta aos condutores flagrados sob efeito de álcool ou que se negarem à soprar o etilômetro (bafômetro), **passou ao valor de R\$ 2.934,70** (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos). (Porta Brasil, 2016). (destaque nosso).

4.1 ASPECTO ADMINISTRATIVO FRENTE À NOVA LEI SECA

O Código de Trânsito Brasileiro dispõe em seus artigos 165, 276 e 277, sobre as penalidades administrativas, formas de comprovação da embriaguez e o nível de concentração de álcool no sangue. Esses são os dispositivos que iremos retratar nesta etapa do presente trabalho.

A redação vigente anterior à Lei 12.760/12, já descrevia em seu artigo 165, que era considerado infração administrativa “gravíssima” a ação de “dirigir sob influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”. Neste sentido, a ‘Nova Lei Seca’ não alterou a redação do caput do art. 165, CTB, e a natureza da infração continua sendo gravíssima.

Atualmente, a Lei 12.760/12 não alterou a medida administrativa do tipo, o que mudou foi apenas sua redação, mantendo substancialmente seu conteúdo. Hoje, a redação é a seguinte: “Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4o do art. 270 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro.” (BRASIL, 2012).

Na verdade, as medidas são exatamente as mesmas, quais sejam, recolhimento da CNH e retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado. Foi alterada apenas a ordem da redação, falando primeiro no recolhimento da habilitação; e depois, na retenção do veículo, o que em nada difere na prática.

Quanto ao recolhimento imediato da habilitação, de acordo com Cabette (2015, p. 4):

É preciso [...] empregar uma interpretação e uma prática condizentes com as garantias constitucionais. Assim sendo, esse ‘recolhimento’ jamais pode ser confundido com a ‘apreensão’ da CNH, por ocasião da aplicação da sanção administrativa de “suspensão do direito de dirigir”. Para a tomada destas últimas providências, mister se faz o devido processo legal no âmbito administrativo, com garantia de ampla defesa e contraditório (artigos 5º, LIV e LV, CF; 265, CTB e Resolução Contran 182/05).

Dessa forma, o recolhimento da habilitação é um ato provisório, praticado pela Autoridade somente enquanto dure o estado de embriaguez do condutor, devendo ser liberado o documento ao mesmo tão logo ele não se apresente mais

sob efeito alcoólico. A restrição definitiva ao direito de dirigir só poderá ocorrer após devido processo administrativo.

Ainda em termos de penalidades administrativas, a 'Nova Lei Seca' muda a redação do Parágrafo Único do art. 165, CTB, passando a prever a aplicação em dobro da multa prevista no "caput", em caso de reincidência do condutor no período de até 12 meses. Destacamos que o que dobra é o valor da multa, pois que, no caso de reincidência dentro do prazo de 12 meses, a medida de suspensão do direito de dirigir será substituída por cassação da CNH (artigo 263, II, CTB).

Ademais, a expressiva mudança foi puramente pecuniária, quando do aumento do valor da multa de cinco para dez vezes, fixando um valor de R\$ 1.915,30 (um mil, novecentos e quinze reais e trinta centavos) – valor que permaneceu em vigência até o início de novembro de 2016, quando a por força da Lei 13.281/16, esse valor subiu para R\$ 2.934,70 (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos) conforme citado anteriormente.

Com o surgimento da Lei 12.760/12, foi mantida a regra de que "qualquer concentração de álcool" no sangue impede o condutor de dirigir, conforme também prevista pela Lei 11.705/08. No entanto, a lei passa a ser mais clara quanto aos métodos válidos para essa aferição, fazendo menção expressa aos exames de alcoolemia e de aparelho de exame de ar alveolar.

Se havia alguma dúvida quanto à legitimidade do etilômetro, aparelho que ficou mais conhecido como "bafômetro", para aferição do impedimento da direção de veículos automotores, a nova redação do artigo 276, CTB veio para dirimir qualquer questionamento. A Lei 12.760/12 é expressa e inelutável, ela define que o etilômetro é aparelho hábil para aferição de alcoolemia e pode sujeitar o condutor às penalidades do artigo 165, CTB.

Atualmente, a Lei 12.760/12 estabelece no artigo 276, Parágrafo Único, que "o Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica". Em termos de efetividade, a dicção dada pela então Lei 11.705/08 era obscura, já que não definia claramente que "Órgão do Poder Executivo Federal" seria aquele e nem mesmo a espécie normativa. Agora, a lei estabelece claramente que é o Contran o órgão incumbido dessa tarefa e que tal missão será executada por meio de Resolução.

Quanto ao exame por etilômetro, cabe também ao Contran, por meio de Resolução, estabelecer a margem de tolerância dos níveis aferidos. Isso foi

procedido por meio da Resolução 432, de 23 de Janeiro de 2013 do referido Órgão que estabeleceu em seu artigo 60, II, que a concentração de álcool igual ou superior a 0,05 mg/l de ar alveolar sujeita o condutor à infração administrativa do artigo 165, CTB. No entanto, podemos dizer que a tolerância é realmente "zero", fazendo jus ao apelido de "Nova Lei Seca", isso porque o índice abaixo de 0,05 mg./l tolerado, nada mais é do que a chamada margem de erro do aparelho de ar alveolar, "bafômetro".

Contudo, é bom que haja essa regulamentação, pois se as margens de tolerância fossem deixadas em aberto, haveria uma situação de dúvida e insegurança jurídica, que certamente beneficiaria o condutor infrator pelo "princípio do *favor rei*", tornando temporariamente inaplicáveis os artigos 165 e 276, CTB, conforme nos ensina Cabette (2015, p. 8):

Afinal, se a lei previsse margens de tolerância para casos especiais e não definisse quais sejam as referidas margens e casos, restaria uma enorme dúvida nos casos concretos. E na dúvida beneficia-se o indivíduo: haveria uma margem de tolerância; não se saberia qual era; portanto tudo passaria a ser tolerado até que se definisse a faixa de permissibilidade e de proibição.

Felizmente, a lacuna existente foi preenchida pela edição da Resolução 432/13 do Contran, com a finalidade de dar efetividade à tolerância zero entre álcool e direção, nos termos do novo artigo 276, Parágrafo Único, CTB.

Dentro do que se propõe o tema do trabalho, a dissecação do próximo artigo será de fundamental importância para os fins almejados, pois, através da interpretação do dispositivo pelos experts da área, chegaremos ao melhor posicionamento, acerca da questão que envolve a embriaguez na condução de veículo automotor.

A atual Lei 12.760/12 já começa por revogar expressamente o § 1º, do artigo 277, CTB. O § 1º sob comento apenas fazia a menção de que não somente aqueles suspeitos de dirigirem sob efeito de álcool seriam submetidos a testes ou perícias para comprovação desse estado, mas também as pessoas que pudessem estar sob influência de "substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos". Ocorre que, com o advento da Lei 12.760/12, essa hipótese já está inclusa no "caput" do artigo 277, CTB, quando fala nos exames e testes para aferição não somente da presença de álcool, como também de "outra substância psicoativa que determine dependência".

O artigo 277, CTB confirma aquilo que já vem expresso no artigo 165 do mesmo diploma, ou seja, que não somente a direção sob efeito de álcool pode gerar a responsabilidade administrativa do condutor, mas também a direção sob influência de outras substâncias psicoativas, sejam elas lícitas ou ilícitas.

Antes a lei falava que todo condutor seria submetido aos exames ou testes; agora, diz a lei que o condutor poderá ser submetido. Essa alteração parece estar umbilicalmente ligada à outra mudança vocabular da legislação. A lei antecedente dizia que todo condutor seria (usava o verbo no imperativo - "será") submetido aos exames e/ou testes. Agora, diz que "poderá ser" submetido aos exames e/ou testes. Quando a legislação inovadora troca essas palavras, provoca uma ingente alteração no sentido do texto. Aquilo que poderia gerar confusão, como sendo uma determinação obrigatória, deixa de ser.

A lei ordinária se adaptou à Constituição como, aliás, somente poderia ser. Então, não é "todo" condutor que "será" obrigado a se submeter a testes, mas poderão os condutores ser submetidos aos testes, respeitando seus direitos individuais.

Desde a anterior alteração, promovida pela Lei 11.705/08, o antigo § 2º, do artigo 277, CTB, foi desmembrado em dois novos parágrafos (§§ 2º e 3º). O § 2º aperfeiçoou o texto anterior, reiterando a determinação de que a infração do artigo 165, CTB, poderia ser caracterizada pelos agentes de trânsito por todos os meios legais de prova em direito admitidos, "acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor", de forma que a nova conformação do dispositivo deixava muito mais claro que seu campo de incidência era estritamente administrativo, não devendo extrapolar para a seara penal (CABETTE, 2016).

Ainda segundo Cabette (2016), na nova redação dada pela então Lei 11.705/08, o legislador dizia expressamente que era a infração do artigo 165, CTB, que poderia ser comprovada por outros meios legais de prova. No que tange à parte criminal, seguia imprescindível a prova pericial ou ao menos a documentação formal do teste do etilômetro. Na nova redação da Lei 12.760/12, essas características, acima mencionadas, permanecem iguais.

Houve apenas um progresso redacional, onde a lei passou a explicitar as formas pelas quais os sinais de ebriedade poderão ser aferidos pelo agente de trânsito, à exemplo de: imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem

alteração da capacidade psicomotora na forma disciplinada pelo Contran, dentre outros. Essa relação de meios de comprovação não é taxativa, mas meramente exemplificativa, pois que o dispositivo é finalizado com a previsão da possibilidade de "produção de quaisquer provas em direito admitidas".

O § 3º acrescentado ao artigo 277 do CTB pela Lei 11.705/08 não sofreu alteração pela Lei 12.760/12, porém, sofreu alteração pela recente Lei 13.281/16. Este parágrafo passou a determinar que o condutor que se negar a colaborar com os testes e exames previstos no "caput" será penalizado com as sanções previstas para a infração administrativa do artigo 165-A, CTB.

Por sua vez, o novo dispositivo integrado ao CTB por força da Lei 13.281/16 dita o seguinte:

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetidos a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo artigo 277. .
 Infração - gravíssima; .
 Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; .
 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270. .
 Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

Considerando esse comando, passa o condutor a ser obrigado a submeter-se aos testes e exames previstos no artigo 277, CTB. O que o legislador fez foi criar uma espécie de infração administrativa por equiparação. Ele equiparou a negativa de submissão aos testes e exames à infração efetiva ao artigo 165, CTB. Inacreditável que o legislador ainda insista nessa espécie de coação inconstitucional à produção de prova contra si mesmo, acrescentando a isso também uma flagrante violação ao Princípio da Inocência ou não culpabilidade.

Não se entende por que o legislador reformulou o caput do artigo 277, CTB, acomodando-o à Constituição Federal e manteve intacto o seu § 3º, o qual exige um maior esforço interpretativo para salvá-lo da inconstitucionalidade gritante.

Ademais, na própria Resolução do Contran n.º 432/13, encontra-se tratamento mais correto da matéria. O seu artigo 6º, Parágrafo Único, estabelece que:

Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB ao condutor que recusar a se submeter a qualquer um dos procedimentos previstos no artigo 3º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no artigo 306, CTB **caso o condutor**

apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora.
(destaque nosso).

Já o artigo 3º da Resolução 432/13 do Contran estabelece que:

Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:

I – exame de sangue;

II – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

III – teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);

IV – verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

§ 1º Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido.

§ 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.

§ 3º Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5º ou haja comprovação dessa situação por meio do teste de etilômetro e houver encaminhamento do condutor para a realização do exame de sangue ou exame clínico, não será necessário aguardar o resultado desses exames para fins de autuação administrativa.

Com essa redação, fica claro que não apenas a recusa conduz à penalização do suspeito, mas a efetiva aferição das condições psicomotoras, através de outros meios legais postos à disposição do Estado, sem necessariamente ferir o direito de não produzir prova contra si mesmo.

Feitas estas observações, acerca do novo tratamento administrativo do tema enfocado neste trabalho, passaremos à análise das alterações promovidas na seara criminal.

4.2 ASPECTO PENAL FRENTE À NOVA LEI SECA

Com a vigência da Lei 12.760/12, houve uma nítida mudança estrutural do artigo 306, CTB em termos de técnica legislativa se comparada a redação dada pela Lei 11.705/08. Talvez por pena do legislador de 2008, o importante dispositivo em comento era composto apenas de um "caput" e um Parágrafo Único.

Com a redação da época, a Lei 11.705/08 criou um grande campo de impunidade, ao estabelecer que a direção perigosa, por abuso de álcool, somente

seria comprovada por meio da constatação da concentração de 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou exame de aparelho de ar alveolar com equivalência respectiva a 3 décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

Ao estabelecer a concentração alcoólica como elemento do tipo, o legislador fez com que o dispositivo ficasse sob o controle não mais das agências estatais, mas do próprio infrator. Foi nesse contexto que surgiu a iniciativa do legislativo em aprovar a Lei 12.760/12, a fim e consertar os equívocos cometidos na edição da lei anterior.

No que tange à parte criminal, referente ao crime de embriaguez ao volante, nas palavras de Cabette (2015, p. 52) “a Lei 11.705/08 bem poderia ter sido apenas um pesadelo jurídico. [...] A iniciativa de 2008 foi uma das maiores trapalhadas do Congresso Nacional”.

Para corrigir essa confusão, a Lei 12.760/12 alterou inclusive a estrutura legislativa do artigo 306, CTB. Ele agora não se compõe somente de um "caput" e um Parágrafo Único. O referido parágrafo foi substituído por três parágrafos e dois incisos, e a conduta criminosa ficou com a seguinte redação:

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

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

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

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; **ou** (destaque nosso). .

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

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

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

Nas palavras de Cabette (2015, p. 52) “Com uma dicção mais sofisticada, o legislador tenta disfarçar a vergonha de ter de retomar a antiga redação de 1997 do artigo 306, CTB”. E na verdade foi isso mesmo, retomou-se a sistemática da simples "influência" de álcool ou outras substâncias, sem necessidade nenhuma de referência a índices de alcoolemia.

Outra mudança foi a exclusão da necessidade de que a conduta se processe na "via pública", passando agora o tipo a abranger também a possibilidade de autuação do condutor em áreas privadas, conforme trataremos especificamente do assunto no tópico posterior.

Abordando as modificações no tipo, temos que o § 1º, incisos I e II, está diretamente ligado ao "caput". Esses dispositivos legais estabelecem como se constatará a alteração da capacidade psicomotora do condutor. Notasse na transcrição do item feito anteriormente, que os incisos I e II são ligados pela conjunção alternativa "ou". Ou seja, não há necessidade, para a comprovação da alteração da capacidade psicomotora, que o agente incida nos incisos I e II, mas, sim, que incida no inciso I "ou" no inciso II, e nesse sentido aduz Cabette (2015, p. 53):

Calejado pela triste experiência da Lei 11.705/08, o legislador na nova Lei Seca, embora tenha voltado a mencionar índices de alcoolemia, para aferição da alteração da capacidade psicomotora no inciso I, reservou o inciso II para tratar de outros sinais também capazes de indicar a mesma alteração.

Destarte, ostenta o item que é crime dirigir com a capacidade psicomotora alterada em razão de álcool ou outras substâncias. O § 1º, inciso I, nos aduz que essa alteração será constatada através de exames e testes de alcoolemia que indiquem os índices legalmente previstos, e o § 2º possibilita que a alteração também seja comprovada por sinais demonstrados pelo condutor, na forma disciplinada pelo Contran (artigo 5º, da Resolução 432).

Em resumo, por meio de testes e exames de alcoolemia, se estabelece a mesma sistemática então vigente na Lei 11.705/08. Sendo constatados os índices de concentração de que regula o § 1º, inciso I, conclui-se que o condutor estava com a capacidade psicomotora alterada. Tal constatação científica torna o fato notório, independentemente da situação de perigo oferecida pelo agente.

Pelo inciso II, caberá à acusação indicar quais são os sinais indicativos de alcoolemia e perigo concretamente existentes, demonstrados pelo condutor. Esses sinais que podem ser: o andar cambaleante, fala pastosa, agitação, depressão, sono ao volante, falta de concentração, consciência alterada, direção em descontrole, falta de coordenação motora ou sua deficiência etc.

É no inciso II que encontramos o conserto da falha promovida pela Lei 11.705/08. Agora, a recusa do condutor, usando de um direito constitucional seu, a

submeter-se aos exames de sangue ou de etilômetro, nos ensinamentos de Cabette (2015) não impede sua prisão em flagrante, seu processo e condenação, com base em outras provas, dentre as quais se destaca aquela que sempre foi a protagonista nestes casos, qual seja, o exame clínico de embriaguez realizado por médico-legista.

Com a nova redação dada pela Lei 12.760/12, não depende mais somente do próprio suspeito a produção de provas contra si. As agências estatais estão aptas a produzir as provas necessárias, seja através de exames, testes ou outros meios legais, independentemente da colaboração do autuado.

Importante frisar que, de acordo com o Código de Processo Penal, sempre que a infração deixar vestígios torna-se indispensável à realização de perícia. Nessa senda ensina Cabette (2015, p. 62):

Mesmo diante de uma prova testemunhal ou de um teste de alcoolemia é necessário o encaminhamento do suspeito ao Instituto Médico Legal para a realização do exame clínico e/ou sangue. Essa obrigatoriedade da prova pericial nos chamados "crimes de fato permanente", somente pode ser superada muito excepcionalmente nos termos do artigo 167, CPP, nos casos em que a falta de perícia não se dê por disídia [sic] dos agentes estatais, mas por obra do próprio infrator.

Assim, testemunhas, vídeos e outros meios de prova seriam utilizados apenas de maneira subsidiária, quando não for possível a realização de perícia, de acordo com o já citado artigo 167, CPP ou como suplementares aos exames periciais. Destacamos que o suspeito também poderá submeter-se a exames realizados por perito particular. Ambos os laudos serão analisados pelo Delegado e pelo Juiz para formação de seus convencimentos.

Destarte, havendo divergências entre os resultados apresentados por laudos dos peritos, particular e público, deverá ser analisado cautelosamente caso a caso pelo julgador, havendo uma dúvida razoável sobre a embriaguez, se impõe a absolvição com base no princípio *in dubio pro reo*.

4.3 POSSIBILIDADE DE AUTUAÇÃO EM PROPRIEDADE PRIVADA

Mais uma das mudanças de relevo que se operou pela Lei 12.760/12 em relação ao crime de embriaguez ao volante, artigo 306, CTB foi com certeza a possibilidade de agora, os condutores flagrados em situação de alcoolemia, poder ser autuados em áreas de propriedade privada.

Durante a vigência da Lei 11.705/08, o texto legal mencionava a condução de “veículo automotor, na via pública”. Com isso, a zona da conduta deveria se dar em vias públicas, de modo que se a direção embriagada ocorre-se em local particular, sem acesso ao público, não poderia se configurar a infração. (CABETTE apud CAPEZ, 1999).

Neste ponto, notamos uma importante alteração da norma promovida pela Lei 12.760/12, que ao redefinir a redação do artigo 306, CTB retira o elemento objetivo do tipo consistente em que a conduta do agente tenha que se dar em “via pública”.

Essa modificação implica que, com a vigência da supracitada lei, o motorista que for flagrado dirigindo veículo automotor, com a capacidade psicomotora alterada, poderá ser preso em flagrante, mesmo que tal fato ocorra em uma área privada, como estacionamentos, condomínios, propriedades rurais, etc.

Entretanto, essa questão ainda pode gerar alguma discussão doutrinária e jurisprudencial, na medida em que o artigo 1º, do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que ele regulará “o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, **abertas à circulação**”. Destarte, se o CTB se aplica somente às vias “abertas à circulação”, isso significa que suas normas seriam aplicáveis tão somente às vias públicas. (destaque nosso).

No entanto, não existe ainda um consenso sobre essa eventualidade. O que existe de fato é essa abertura tipológica para as áreas privadas. Contudo, aceitando essa possibilidade da abertura do tipo para as vias privadas, surge outra linha de discussão: Há lesividade que justifique a tipificação criminal da condução, sob efeito de álcool ou outra substância entorpecente, em área privada? Haveria nessa situação perigo concreto ou mesmo abstrato que justificasse a intervenção penal?

As possibilidades de ocorrências são as mais variadas possíveis, mas somente com a análise detida de cada caso concreto submetido à jurisdição poderíamos solucionar o problema. Nos ensinamentos de Cabette (2015, p. 26):

Pode haver caso em que exista algum perigo, inclusive concreto; e, também, pode haver outro caso em que não se justifique a

movimentação do aparato estatal criminal, devido à ausência de tutela de bens jurídicos postos em risco. Exemplificando: no primeiro caso, um indivíduo dirige embriagado um carro no quintal muito espaçoso de sua casa e na presença de várias pessoas, inclusive crianças que participam de um churrasco. No segundo, o sujeito está só num sítio, afastado completamente de qualquer contato social, e guia seu carro nos limites da propriedade, sem que haja qualquer pessoa ou propriedade alheia correndo risco de dano. Assim sendo, a conclusão é a de constitucionalidade ou inconstitucionalidade da norma, em relação à condução ébria em locais privados, será aferida na efetiva aplicação da lei e não abstrata e genericamente falando.

Neste norte, prevalece a tese de que com a vigência da Nova Lei Seca, a direção embriagada passa a ser crime, seja nas áreas privadas ou públicas, dependendo apenas da conjectura do caso concreto sobre a existência de perigo na ação do condutor.

4.4 DESPROPORCIONALIDADE DA PENA

Voltando a analisar as penalidades administrativas impostas pelo artigo 165, CTB, conforme já vistas anteriormente, temos: multa no valor de R\$ 2.934,70 (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses e retenção provisória do veículo, caso não tenha motorista habilitado a conduzir o mesmo no momento do flagrante.

Neste ponto há uma possível inconstitucionalidade da pena que impõe uma penalidade fixa de 12 meses de suspensão da CNH para qualquer condutor, sem a previsão de balizas mínima e máxima, impossibilitando uma individualização e proporcionalidade sancionatória da medida. Seria justo o condutor que é flagrado dirigindo sob o efeito de 1 (um) copo de cerveja ter a mesma pena de outro condutor flagrado dirigindo seu carro entorpecido pela ingestão de uma quantidade absurda de álcool?

O problema é complexo e gera polêmicas. Entretanto, um argumento em defesa do dispositivo questionado pode ser a interpretação sistemática do CTB, considerando que o legislador equiparou para todos os fins, a direção sob o efeito de qualquer concentração de álcool no sangue uma situação de risco comum, não permitindo distinções ou gradações. Se analisarmos sob o ângulo ordinário, o argumento procede.

No entanto, resta saber se o legislador infraconstitucional podia proceder a essa indistinção sem ferir Princípios Constitucionais. Também se deve indagar se a

equiparação de qualquer concentração, para a configuração da infração, poderia conduzir a uma pena fixa para a dita infração, desconsiderando a individualização dos casos concretos.

Afinal, o fato de que se admita uma "forma livre" de cometimento da infração, citando Capez (2005, p.266) "crimes de forma livre são aqueles que podem ser praticados por qualquer meio de execução", pode induzir à adoção de uma pena fixa?

Neste diapasão, segundo Cabette (2015) a resposta deve ser negativa. Uma vez que, fazendo um paralelo com o campo penal, certamente não seria viável entender que nos casos dos chamados "crimes de forma livre" seria possível a previsão de uma pena fixa, apenas pelo fato de que são aceitas inúmeras maneiras de praticar a conduta incriminada.

5 CONSIDERAIS FINAIS

No decorrer deste trabalho desenvolveu-se uma análise crítica das principais inovações promovidas pela Lei 12.760/12, em correlação com a Lei 11.705/08 no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), especialmente quanto à questão da embriaguez e suas repercussões nas searas administrativa e penal.

A compreensão da gênese, conteúdo e objetivos da chamada "Nova Lei Seca" somente foi possível, mediante o estudo da evolução do tratamento do tema, perpassando a originalidade do Código de Trânsito Brasileiro, o advento da Lei 11.703/08 com suas mazelas e pontos positivos e, finalmente o surgimento da Lei 12.760/12, procurando colmatar lacunas e equívocos da legislação anterior.

No que diz respeito aos binômios álcool/substâncias psicoativas e direção, o CTB adotou um critério de "tolerância zero" no âmbito administrativo mas estipulou limites de tolerância para a configuração criminal da conduta. O prazo da penalidade de suspensão do direito de dirigir por infração ao artigo 165, CTB, foi fixado em 12 meses, sem possibilidade de balizas mínima e máxima de individualização.

Para fins administrativos, a comprovação da infração ao artigo 165, CTB, pode operar-se por diversas vias, não se atrelando exclusivamente na modalidade da prova pericial ou teste do etilômetro. A partir da Lei 12.760/12, a pena de multa passa a ser aplicada em dobro, para os casos de reincidência, no período de até 12 meses. Isso, através de alteração promovida na redação do Parágrafo Único do artigo 165, CTB.

A Lei 12.760/12 alterou a redação do "caput" do artigo 277, CTB, permanecendo válidos os testes e exames para aferição de alcoolemia ou alteração psicomotora por outras substâncias psicoativas. Demonstrou-se na presente pesquisa que a interpretação e aplicação do § 3º do artigo 277, CTB, sob o ponto de vista de que o condutor é obrigado aos testes e exames, sob pena de submeter-se às sanções do artigo 165, CTB, diretamente, que por via de suposta presunção de culpa é claramente inviável perante a ordem constitucional, por violação direta ao direito a não autoincriminação e ao Princípio da Não-culpabilidade.

A única aplicação viável do referido dispositivo é aquela que considera que, acaso o suposto infrator não colabore nos testes e exames, então estará sujeito à apuração do Agente de Trânsito por meio de todas as provas em direito admitidas,

mas somente sofrendo sanção após o devido processo legal administrativo, com direito à ampla defesa e contraditório.

O novo artigo 306, CTB (embriaguez ao volante), que era somente de perigo abstrato, de acordo com a redação dada pela Lei 11.705/08, passou agora a ostentar duas hipóteses sob a égide da nova Lei 12.760/12. No caso do artigo 306, § 1º, inciso I, CTB o crime continua sendo de perigo abstrato, pois segue utilizando para a caracterização da embriaguez taxas de alcoolemia, previamente estabelecidas na lei. Já no caso do artigo 306, § 1º, inciso II, CTB, quando menciona a legislação sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora, o crime é de perigo concreto, já que tais sinais deverão ser demonstrados e comprovados em cada caso. O tipo penal tornou-se, portanto, anômalo, pois que é parcialmente de perigo abstrato e parcialmente de perigo concreto.

Nos casos de ebriedade em homicídios ou lesões culposas no trânsito, o crime de embriaguez ao volante segue sendo absorvido, enquanto elemento conformador da imprudência. Não há no bojo da Lei 12.760/12 nenhum dispositivo que determine que a prática de homicídio ou lesão corporal na direção de veículo automotor, estando o condutor sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa, configurará crime doloso, por incidência de dolo eventual. A decisão acerca da presença de culpa consciente ou dolo eventual depende da análise detida de cada caso concreto sob os enfoques objetivos e subjetivos. Os danos materiais causados em acidente pelo condutor embriagado devem ser postulados na seara civil.

Outra alteração de monta, levada a efeito pela Lei 12.760/12 no artigo 306, CTB é que na redação do tipo penal não há mais referência a que a conduta se processe na "via pública". Embora o tema ainda possa ser objeto de discussão, doutrinadores entendem que atualmente o crime pode ser cometido em áreas públicas ou particulares, desde que a conduta produza realmente algum perigo a bens jurídicos.

6 REFERÊNCIAS

ARAUJO, Jolyver Modesto. **Trânsito, reflexões jurídicas**: comentários e aspectos polêmicos dos principais artigos do Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Letras Jurídicas, 2009.

BASILEIS, Alexandre. **Alcoolemia Zero - Uma questão de cidadania**. 1ª ed. Espírito Santo: Clube de autores, 2014.

BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. **Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm>. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. **Lei n. 12.760, de 20 de dezembro de 2012**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. **Lei n. 13.281, de 4 de maio de 2016**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13281.htm>. Acesso em: 08 jan. 2017.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. Confederação Nacional dos Municípios. **Mapeamento das mortes por acidentes de trânsito no Brasil**. Comando de Policiamento Militar Rodoviário. Florianópolis/SC, 2009. Disponível em: <<http://www.pmr.v.sc.gov.br/publicacoesETrabalhosArquivo.do?cdPublicacao=2490>>. Acesso em: 06 jan. 2017.

BRASIL. **Resolução do CONTRAN nº 432, de janeiro de 2013**. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Diário Oficial, Brasília, 23 de janeiro de 2013. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf)>. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. Supremo Tribunal de Justiça. **Habeas Corpus nº 175385 - MG**. Relator: Laurita Vaz. Brasília, 04 de abril de 2011. Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/18787078/habeas-corpus-hc-175385-mg-2010-0103018-8/inteiro-teor-18787079>> Acesso em: 18 de janeiro de 2017.

BRASIL. Tribunal de Justiça: 4ª Câmara Criminal. **Recurso em Sentido Estrito nº 00427214520128190000**. Relator: Maria Sandra Kayat Direito, Rio de Janeiro, 11 de setembro de 2012. Disponível em: <<http://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/115098144/recurso-em-sentido-estrito-rse-427214520128190000-rj-0042721-4520128190000>> Acesso em: 10 jan. 2017.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Atualizações no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 13.281/16)**. Site Jusbrasil, julho de 2016. Disponível em: <<https://eduardocabette.jusbrasil.com.br/artigos/337856822/atualizacoes-no-codigo-de-transito-brasileiro-lei-13281-16>> Acesso em: 16 jan. 2017.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Nova Lei Seca**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2015.

CALABRICH, Bruno Freire de Carvalho. **O teste do bafômetro e a nova lei de trânsito**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 13, n. 1828, 03 de julho de 2008. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/11461>>. Acesso em: 06 fev. 2017.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal**. v. 1. 9ª ed. São Paulo: Saraíva, 2005.

HONORATO, Cássio Mattos. **Sanções do Código de Trânsito Brasileiro: análise das penalidades e das medidas administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97**. São Paulo: Millennium, 2004.

JESUS, Damásio E. de. **Crime de embriaguez ao volante: A alteração do art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro e o nível de tolerância na ingestão de substância alcoólica ou de efeito análogo (taxa de alcoolemia)**. Rio de Janeiro: Revista do Ministério Público, v. 1, n. 26, p. 75-77, jul./dez. 2007.

MIRABETE, Juliano Fabbrini. **Manual de Direito Penal: Parte Geral**. 17ª ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MELLO, Bandeira de. apud PIREZ, Ariosvaldo de Campos; Sales, Sheila Jorge Selim de, **Crimes de trânsito na lei n. 9.503/97**, Belo Horizonte: Del Rey, 1998. 214 p.

MOURA, Humberto Fernandes de. **Alguns aspectos sobre a lei seca**. Porto Alegre: Revista de Direito Penal e Processual Penal, v. 9 n. 52, p. 21-31, out./Nov. 2008.

ONU (Organizações da Nações Unidas). **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Disponível em: <http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/por.pdf> Acesso em: 12 jan. 2017.

PARECER do Ministério Público de Santa Catarina sobre a Lei 11.705/2008, que penaliza a embriaguez ao volante. Centro de Apoio Operacional Criminal (CCR). Parecer n. 005/2008. Disponível em: <<http://nagib.net/index.php/eventos/2-uncategorised/798-transito>>. Acesso em: 06 jan. 2017.

PORTAL Brasil. **Multa para motoristas alcoolizados aumenta a partir de novembro**. Publicado em 13 de Outubro de 2016. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/cidadania-e-justica/2016/10/multa-para-motoristas-alcoolizados-aumenta-a-partir-de-novembro>>. Acesso em: 19 jan. 2017.

PORTAL Brasil. **Um a cada quatro motoristas brasileiros dirige após consumir álcool**. Publicado em 14 de fevereiro de 2015. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2015/02/um-a-cada-quatro-motoristas-brasileiros-dirige-apos-consumir-alcool>> Acesso em: 15 fev. 2017.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 5ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais LTDA, 2004.

SCHMIDT, Fabiane; ESPINDOLA, Carlos. **Álcool está em 21% dos acidentes no trânsito**. Portal da Saúde, SUS. Mato Grosso do Sul, 19 de fevereiro de 2013. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/cidadao/principal/agencia-saude/noticias-antiores-agencia-saude/3280->>. Acesso em: 09 jan. 2017.

Site Vias-seguras.com. **Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito**. 2016. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em: 06 jan. 2017.

TEXEIRA, Renato Heitor. **Embriaguez ao volante e a questão da prova para fins da reprimenda administrativa e penal**. 2010. São José. 82f. Monografia (Especialização em Direito e Gestão de trânsito) – Instituto de Certificação e Estudos em Trânsito e Transporte, Faculdade UNIBAN, São José/SC. Disponível em: <http://www.acadepol.sc.gov.br/index.php/download/doc_view/33-embriaguez-ao-volante-e-a-questao-da-prova-para-fins-da-reprimenda-administrativa-e-penal>. Acesso em: 09 jan. 2017.

ZEM, A. A.; ASSUNÇÃO, E. O.; HILGEMBERG, C. M. A. T. *O crime de embriaguez ao volante*. **Formulação e Gestão de Políticas Públicas no Paraná** – v. 1, cap. 4. p. 331-357. Disponível em: <http://www.escoladegestao.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao_e_gestao_de_politicas_publicas_no_parana/volume_1/capitulo_4_seguranca_publica/4_4.pdf> Acesso em: 16 jan. 2017.