



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS
UNIDADE ACADÊMICA DE DIREITO
CURSO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS

DEMÉTRIUS BESERRA VILAR

A LEI 11.705/08 NO COMBATE À VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

SOUSA - PB
2008

DEMÉTRIUS BESERRA VILAR

A LEI 11.705/08 NO COMBATE À VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Jurídicas e Sociais do CCJS da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientador: Professor Dr. José Idemário Tavares de Oliveira.

SOUSA - PB
2008

Demétrius Beserra Vilar

A LEI 11.705/08 NO COMBATE À VIOLENCIA NO TRÂNSITO

Aprovada em: de de 2008.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Idemário Oliveira – UFCG
Professor Orientador

Nome – Titulação – Instituição
Professor(a)

Nome – Titulação – Instituição
Professor(a)

Aos meus familiares por acreditarem no meu potencial e pelo apoio que tanto me ajudou a prosseguir.

Dedico.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus que é a causa primeira de estar aqui.

A minha mãe, pai e irmã por sempre caminharem ao meu lado. Por nunca medirem esforços para concretização deste sonho. Por terem a minha felicidade como a deles próprios. Meu mais fiel e sincero agradecimento.

Aos meus demais familiares, em especial a minha tia Celerina que nunca duvidou da minha capacidade.

A minha namorada Manuella por aturar os meus dias ruins (não foram poucos) e que, mesmo sem saber, tanto me ajudou a concluir este curso.

A toda família de Manuella, especialmente Gorete, Kelly, Marcelo, Lassinho, Fatinha e Dona Maroca, por toda receptividade, carinho e ajuda jamais negada.

A Mateus e Mariana, as duas crianças mais lindas que já conheci, por todos os momentos de alegria que me proporcionaram, por toda paciência que me tiraram, por todos os palavrões que ensinei, por todas idas ao parque, enfim, só queria que soubessem o quanto vocês foram importantes e o quanto sentirei falta.

Ao meu amigo Tilly Agra, por sempre estar presente quando necessário, jamais medindo esforços para ajudar-me.

Ao meu amigo Fabio Almeida, pelos cinco anos de companheirismo e amizade em Sousa.

A Izabele por toda amizade e ajuda na confecção deste trabalho.

A Jucelinho, Priquitinho, Floriano e Talyssa pela sincera amizade.

A minha turma, em especial Thyanne, Waleska, Cinelândia, Tércio, Trajano e Laiz, por todos os momentos de alegria proporcionados.

A todos da Princesa Isabel, principalmente Natália, Yuri, Silvinha, Renata e Rafaela, por todos os momentos divertidos.

Aos funcionários do Centro de Ciência Jurídicas e Sociais, em especial Silvio, por toda paciência a ajuda.

Ao Professor Idemário Oliveira, pela orientação e condução do presente projeto.

A Professora Jônica Marques, pelo tempo despendido e valiosa ajuda. Enfim, a todos que de alguma forma contribuíram para esta vitória.

“Se queres progredir não deves repetir a
história
Mas fazer uma história diferente
Para construir uma história nova é preciso
trilhar novos caminhos”

Gandhi

RESUMO

A violência no trânsito é motivo de intensas preocupações e debates em quase todo o mundo. No Brasil, essa questão era tratada de forma branda pelas autoridades, no entanto, os dados alarmantes das estatísticas relativas ao tema, exigiram uma mudança de postura. Esta pesquisa científica procura abordar os principais problemas do trânsito brasileiro, bem como as disposições da Lei 11.705/08, que alterou sensivelmente o tratamento dispensado ao condutor flagrado dirigindo sob efeito de álcool. Através do método exegético jurídico, com utilização de códigos, doutrinas e artigos busca fundamentar e enfatizar a necessidade de uma urgente solução para a caótica situação do trânsito no Brasil. À vista disso, tem-se uma análise objetiva sobre o trânsito, tentando dimensionar, por meio de estatísticas, o tamanho do problema e suas conseqüências na sociedade. Analisam-se as principais alterações penais promovidas pela Lei 11.705/08 no Código de Trânsito Brasileiro, fazendo um estudo comparativo com a legislação anterior e apontando as principais divergências doutrinárias. Por fim, mostra as várias falhas da Lei 11.705/08, estudando os pontos que colidem com a nossa Carta Magna e verifica se a referida norma conseguiu eficazmente atingir o objetivo de enrijecer o tratamento dispensado a quem dirige sob o efeito de álcool.

Palavras-chave: Violência no Trânsito. Lei 11.705/08. Álcool.

ABSTRACT

The traffic violence it's a reason of intense concerns and debates in almost everyone. In Brazil, that subject was treated in a soft way by the authorities, however, the alarming data of the relative statistics to the theme, demanded a posture change. This scientific research tries to approach the principal problems of the Brazilian traffic, as well as the dispositions of the Law 11.705/08, that altered the treatment sensibly spared to the driver caught driving under effect of alcohol. Through the juridical exegetic method, with use of codes, doctrines and goods search to base and to emphasize the need of an urgent solution for the chaotic situation of the traffic in Brazil. To the view of that, an analysis is had it aims at on the traffic, trying to dimension, through statistics, the size of the problem and your consequences in the society. The main penal alterations are analyzed promoted by the Law 11.705/08 in the Code of Brazilian Traffic, making a comparative study with the previous legislation and pointing the main doctrinaire divergences. Finally, it shows the several flaws of the Law 11.705/08, studying the points that collide with our Magna Letter and it is verified referred her norm it got efficiently to reach the objective of rigidifying the treatment released to who drives under the effect of alcohol.

Keywords: Traffic Violence. Law 11.705/08. Alcohol.

LISTA DE TABELAS

1 Tabela 1 – Ocorrências registradas nas rodovias e estradas federais após a Lei 11.705 (de 20/06 a 20/10 de 2007 e 2008).....	21
2 Tabela 2 – Mudanças no comportamento de acordo com a quantidade de álcool ingerida (g/l).....	23
3 Tabela 3 – Equivalência entre distintos testes de alcoolemia.....	39

SUMÁRIO

RESUMO	6
ABSTRACT	7
INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1 CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRÂNSITO NO BRASIL	12
1.1 Um verdadeiro caos no trânsito	13
1.2 Alto custo para o país	16
1.3 A Lei 11.705/08.....	17
1.3.1 Primeiros meses após a vigência da Lei 11.705.....	19
1.4 Os efeitos causados pelo consumo do álcool	21
1.5 A tolerância ao álcool nas demais nações	23
CAPÍTULO 2 PRINCIPAIS ALTERAÇÕES PENAIAS PROMOVIDAS PELA LEI 11.705/08 NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	26
2.1 Crime de embriaguez ao volante.....	26
2.1.1 Pena aplicável ao crime de embriaguez ao volante.....	35
2.1.2 Efeito extrapenal da condenação	37
2.2 Decreto 6.488	38
2.3 Restrições à aplicação da Lei 9.099/95	39
2.4 Reincidência específica	44
CAPÍTULO 3 PRINCIPAIS CRÍTICAS À LEI 11.705/08.....	46
3.1 Proibição da venda de bebidas às margens das rodovias	46
3.2 Alcoolemia zero e a influência do álcool	49
3.3 Meios de prova da embriaguez ao volante	50
3.4 Dificuldade da prisão em flagrante	54
CONSIDERAÇÕES FINAIS	56
REFERÊNCIAS	58
ANEXO A	61
ANEXO B	65

INTRODUÇÃO

A violência no trânsito tem sido motivo de intensas preocupações e debates em quase todo o mundo. Além de ceifar vidas, esse tipo de violência também deixa um sofrimento inestimável no âmago das famílias e gera um prejuízo significativo para o Estado.

No Brasil, especificadamente, essa questão era tratada de forma branda pelas autoridades, no entanto, os dados alarmantes das estatísticas relativas ao tema, exigiram uma mudança de postura.

Os estudos sobre a matéria mostram que um dos maiores problemas relativos à violência no trânsito refere-se aos acidentes causados por condutores alcoolizados, principalmente pelo fato de mostrarem-se mais graves que os demais.

O Código de Trânsito Brasileiro, em vigor desde Janeiro de 1998, tratava da matéria, no entanto, caiu na vala do esquecimento e não era cumprido pela sociedade, tampouco fiscalizado pelas autoridades responsáveis.

Atento a este fato, o legislador, no dia 20 de Junho de 2008, editou a Lei 11.705 e o Decreto 6.488, ambas as medidas visando, entre outras questões, combater o consumo de álcool pelo condutor. Apelidada de Lei Seca, não demorou muito para a nova legislação sofrer duras críticas pela rigidez e por uma possível inconstitucionalidade.

Com as novas regras relativas ao consumo do álcool o Brasil ingressou no grupo dos países mais rígidos em relação ao tema. Antes estava entre os vinte mais tolerantes.

O propósito do presente estudo é realizar uma análise aprofundada da Lei 11.705/08, as principais alterações promovidas no Código de Trânsito, os equívocos do legislador apontados pela doutrina e observar a eficácia da medida por meio de estatísticas relativas ao período em que a mesma está em vigor, não deixando de mencionar as várias dificuldades enfrentadas pelos órgãos responsáveis pela fiscalização.

O maior desafio desta pesquisa foi encontrar material e recursos bibliográficos suficientes para o desenvolvimento deste estudo, desta forma para a feitura e elaboração da presente pesquisa científica fez-se necessário empregar como metodologia o método exegético jurídico, que visa interpretar o sentido da lei pertinente à matéria, embasando-se em doutrinas, jurisprudências e artigos de internet.

Para uma melhor compreensão do tema, o estudo será dividido em três capítulos.

O primeiro capítulo terá por escopo uma análise objetiva sobre o trânsito no Brasil, tentando dimensionar, por meio de estatísticas, o tamanho do problema e suas conseqüências na sociedade. Também estudará os efeitos que o álcool provoca no organismo do condutor e como as outras nações lidam com a matéria.

O segundo capítulo abordará as principais alterações penais promovidas pela Lei 11.705 no Código de Trânsito Brasileiro, fazendo uma análise comparativa com a legislação anterior e apontando as principais divergências doutrinárias.

Por fim, o terceiro capítulo mostrará as principais falhas da Lei 11.705/08, estudando os pontos que colidem com a nossa Carta Magna e analisando se a Lei conseguiu atingir o objetivo de enrijecer o tratamento dispensado a quem dirige sob o efeito de álcool.

CAPÍTULO 1 CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRÂNSITO NO BRASIL

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional rege-se pela Lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O referido Código fora instituído na tentativa de solucionar a caótica situação do trânsito no País, onde a generalizada indisciplina, aliada ao completo descontrole do sistema de registro de veículos, a corrupção e a deficiente fiscalização fizeram do trânsito brasileiro um dos mais cruéis e insaciáveis instrumentos de fatalidades.

Elaborado desde 1991 por uma comissão composta por doze especialistas criada pelo Ministério da Justiça, o CTB foi entregue em Julho de 1992, com 190 artigos, obedecendo a estrutura do anterior, de 1966. Também foram recebidas inúmeras sugestões da sociedade civil, mais de 5.000, algumas delas foram incorporadas, a exemplo da permissão temporária para dirigir no primeiro ano da habilitação. O projeto foi encaminhado ao Congresso em 1992, sendo aprovado cinco anos depois.

O CTB teve inspiração na ordem, impôs um rigor jamais visto na habilitação de novos condutores, traçou normas severas para a educação no trânsito e agravou sensivelmente o sistema punitivo criando um limite máximo de infrações que o condutor poderia cometer as penalidades administrativas de cassação e de suspensão do direito de dirigir, enfim, fez da disciplina a baliza da liberdade do condutor.

De início muitas foram as críticas, porém, importante ressaltar que muito se melhorou em aspectos administrativos e criminais com o advento do referido código. Os brasileiros tiveram a sensação de que com o rigor e a “certeza” da punibilidade oriunda do CTB poderiam erradicar ou ao menos melhorar os abusos, irregularidades e desmandos na área de trânsito.

Fato é, porém, que nos anos posteriores a entrada em vigor da lei observou-se uma tendência em querer abrandar o Código de Trânsito Brasileiro. Tentativas para que fossem diminuídos os valores das multas, paralisações foram realizadas por caminhoneiros com o objetivo de forçar um aumento no limite de pontos na carteira no período de um ano, anistias de multas foram concedidas, etc.

Todos esses fatores, aliados a redução da fiscalização e de campanhas de mídia colocaram em descrédito o código. Segundo o professor de Engenharia de Transporte da PUC-RJ, José Eugênio Leal (apud O DIA, 2008), “inicialmente, os condutores se assustaram com o valor das multas e o rigor da fiscalização, ‘depois todos descobriram que o controle não seria tão generalizado’.”

Este ano o Código de Trânsito Brasileiro completou dez anos de entrada em vigor no dia 22 de Janeiro de 2008 e amarga o fato de que até mesmo aspectos claros do seu texto vêm sendo desconsiderados, outros sequer ainda foram regulamentados e a fiscalização mostra-se insuficiente. Outro resultado não poderia ser esperado, desde 2001 o número de acidentes e mortos no trânsito não pára de crescer e já alcançou os mesmos patamares anteriores à vigência do código. São mais de 35.000 vidas por ano.

1.1 Um verdadeiro caos no trânsito

Apesar da influência do álcool, na ocorrência de acidentes, dominar grande parte das discussões, não podemos esquecer que esse é apenas um dos problemas, não podendo deixar passar em brancas nuvens os demais que, dependendo do ponto de vista, chegam a ser mais importantes na prevenção de acidentes.

O setor automotivo continua batendo recordes. De acordo com a Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE), o primeiro semestre de 2008 foi o melhor da história da indústria automobilística nacional, com 2.405.212 unidades vendidas. Na comparação com o primeiro semestre de 2007, as vendas de veículos, principalmente automóveis, caminhões e motos, cresceram 27,14%. A frota brasileira registrada pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) cresceu 8,3% no período de um ano, chegando à marca histórica de 51.200.120 veículos em Junho de 2008. Nas palavras do Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Inspetor Hélio Cardoso Derenne (DPRF, 2008), “o que é bom para economia também provoca conseqüências no trânsito. A experiência da PRF mostra que em época de euforia econômica, as estatísticas rodoviárias disparam”.

Na contramão deste crescimento da frota está o efetivo da Polícia Rodoviária Federal, órgão que possui competência nas rodovias e estradas federais, onde ocorre grande parcela das mortes no trânsito, são cerca de nove mil homens (grande parte atuando em atividades administrativas) responsáveis pelo policiamento dos 61 mil quilômetros de malha viária federal. Segundo orientação do Tribunal de Contas da União, o Órgão deveria contar com 18 mil policiais. Para fazer frente ao volume de tráfego nas estradas, que atingem picos nos feriados prolongados, são adotadas medidas emergenciais, tais como escalas extras e emprego de policiais do serviço administrativo.

Para se ter uma idéia da imprudência dos condutores, no período compreendido entre 20 de Junho a 19 de Agosto do corrente ano a PRF aplicou impressionantes 125.591 autos de infração por desrespeito ao limite de velocidade e mais 34.271 por realização de ultrapassagens em locais proibidos. No mesmo período foram registradas 1.091 mortes apenas nas rodovias e estradas federais¹. Estima-se que aproximadamente 60% dos acidentes

¹ Estatísticas disponíveis em www.dprf.gov.br

ocorridos nas rodovias federais acontecem à luz do dia, com tempo bom e pistas simples e mais de 70% ocorre em linha reta (DENATRAN; IPEA, 2008).

A receita para mudar esse quadro de completo descaso para com a legislação de trânsito encontra-se no próprio código. Mais especificadamente naquilo que o legislador estabeleceu como direito de todos e dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), ou seja, a “educação para o trânsito”. Alguns dos dispositivos do capítulo que versa sobre o tema parecem estar completamente esquecidos, tais como o art. 75 que trata das campanhas de trânsito, ou o art. 76 que determina que a educação para o trânsito deve ser promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus.

Outro ponto que merece ser, também, repensado é o valor das multas de trânsito que estão completamente defasados. Uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), de 2002, congelou os valores das multas de modo que, hoje em dia, não representam mais um valor que reprima o cometimento de infrações. Para se ter uma idéia, a conduta de ultrapassar outro veículo pela contramão em uma curva sem visibilidade suficiente, fato este que pode gerar uma tragédia de grandes proporções, gera uma multa de apenas R\$: 191,54 e mais, se a penalidade for paga até a data do vencimento expressa na notificação o valor cairá para aproximadamente R\$: 153,00. O condutor passa a ter mais medo da pontuação (sete pontos) que será incluída na carteira, haja vista que pode gerar uma eventual suspensão do direito de dirigir, do que do próprio valor da multa.

A educação, aliada a uma fiscalização eficiente e um sistema punitivo rigoroso são, na visão da maioria dos especialistas que lidam com o tema, a melhor maneira de amenizar o problema do trânsito brasileiro.

1.2 Alto custo para o país

Uma parceria entre o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), gerou um projeto denominado “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras” em 2006. Esse esforço conjunto permitiu transformar dados avulsos e dispersos sobre os acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras em informações articuladas e imprescindíveis a tomadas de decisões e à formulação de políticas públicas para enfrentar o desafio da redução das mortes, das seqüelas físicas e psicológicas de pessoas, além das perdas materiais decorrentes desses acidentes.

Os resultados expressos pelo projeto, que apresenta os custos totais de acidentes ocorridos nas rodovias brasileiras, no período de um ano, chegaram a cifra impressionante de aproximadamente 22 bilhões de reais, tais custos apenas refletem os custos dos seguintes componentes:

a) Custos relativos às pessoas = Ccuidados em saúde (Cpré-hospitalar + Chospitalar + Cpóshospitalar) + Cperda de produção + Cremoção/translado.

b) Custos relativos aos veículos = Cdanos materiais ao veículo + Cperda de carga + Cremoção/pátio.

c) Custos relativos à via/ambiente do acidente = Cdanos à propriedade pública + Cdanos à propriedade privada.

d) Custos institucionais = Catendimento do acidente.

O estudo chegou à conclusão que os custos médios dos acidentes são fortemente influenciados pela sua gravidade. Um ileso adiciona ao acidente um custo médio de R\$: 1.207; uma vítima classificada como ferida adiciona R\$: 38.256; e uma vítima fatal, R\$: 281.216. Os acidentes registrados no DATATRAN, da Polícia Rodoviária Federal, no período

determinado para a estimativa dos custos (Julho de 2004 a Junho de 2005), envolveram um total de 468.371 pessoas. Dessas, 84,4% foram classificadas como ilesas; 14,2%, classificadas como feridas; e 1,4%, classificadas como mortas. As estimativas mostraram que nos acidentes classificados pela PRF como sem vítimas, o custo médio padrão foi de R\$16.840,00 (dezesseis mil, oitocentos e quarenta reais) por acidente, em valores de dezembro de 2005. Os acidentes classificados como não-fatais e os determinados como fatais tiveram um custo médio padrão 5 vezes e 25 vezes maior, respectivamente (DENATRAN; IPEA, 2008).

Outros custos como, por exemplo, o tempo perdido nos congestionamentos, judiciais, de reposição do veículo acidentado, de limpeza da pista, entre outros, não foram considerados no referido estudo devido as limitações de tempo e recursos financeiros do projeto.

Os custos oriundos das seqüelas psicológicas deixadas pelo acidente, tais como os decorrentes das perdas de vida ou de lesões permanentes que impossibilitam uma vida normal, que incidem tanto sobre os envolvidos nos acidentes como sobre as pessoas com as quais mantêm relações, são impossíveis de mensurar, mas, quando existem, na maioria das vezes, superam os demais. Como não existe tradução monetária para tais custos não foram, nem poderiam ser considerados no referido estudo.

Com essas ressalvas, não se deve perder de vista o fato de que os custos mencionados são sempre menores do que os realmente incorridos. Ainda assim, esses valores dão um forte indicativo de quanto custa não fazer nada, ou fazer muito pouco, para reduzir a quantidade e, principalmente, a gravidade dos acidentes.

1.3 A Lei 11.705/08

Na tentativa de ao menos diminuir o número alarmante de tragédias no trânsito o governo federal editou a Lei 11.705 que, dentre outras medidas, alterou dispositivos do CTB referentes ao limite de álcool tolerado para o condutor. A resposta da mídia, sociedade e órgãos responsáveis pela fiscalização foi imediata. Parece que até esqueceram que anteriormente já existia uma lei tratando da matéria.

É bem verdade que a legislação anterior caíra no esquecimento da população, como grande parte das normas do CTB. Apenas para conduzir veículos nas rodovias federais existia um temor maior por parte do condutor haja vista que a Polícia Rodoviária Federal era um dos poucos órgãos que dispunham do equipamento necessário (etilômetro) para auferir a concentração de álcool no sangue do condutor.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelecia uma tolerância de seis decigramas de álcool por litro de sangue em seu art. 276. Embora tal medida, em tese, contribuísse para a redução das fatalidades no trânsito, na prática era mais uma das leis não cumpridas. Segundo a pesquisa “Beber e dirigir no Brasil”, elaborada pelos médicos Ronaldo Laranjeira e Sérgio Duailibi, concluída em 2007, “apenas 15% dos motoristas tinham conhecimento de limite máximo de ingestão de álcool permitido”, sem falar que a fiscalização era irrisória (MAGALHÃES, 2008)

A Lei 11.705 de Junho de 2008, dentre outras medidas, extinguiu o anterior limite de tolerância para a infração administrativa e determinou que a condução de veículo com uma concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas passe a configurar crime punível com detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (art. 306 do CTB).

O decreto 6.488 estipulou uma margem de tolerância, para efeito de caracterização da infração administrativa, de dois decigramas de álcool por litro de sangue ou um décimo de

miligrama por litro de ar expelido dos pulmões quando a aferição for feita por meio de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar. Tal margem de tolerância fora estipulada com o escopo de evitar que o sujeito fosse punido mesmo em casos onde não ocorresse a ingestão alcoólica propriamente dita, como por exemplo, o consumo de medicamentos que possuíssem álcool na sua fórmula.

A partir da publicação da nova legislação quem for surpreendido dirigindo com uma concentração de álcool superior a margem de tolerância estipulada no decreto 6.488 será submetido à multa de aproximadamente R\$: 950,00, terá o direito de dirigir suspenso por um ano, o veículo retido até a apresentação de condutor habilitado e a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) recolhida. Caso a concentração etílica seja igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue ou, em caso de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar, igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões, o condutor responderá pelo crime tipificado no art. 306 do CTB.

Apelidada de Lei Seca, não demorou muito para a nova legislação sofrer duras críticas pela rigidez e por uma possível inconstitucionalidade. Vários setores da sociedade manifestaram-se contrários à nova lei, para eles a legislação anterior já era suficientemente rigorosa, o que faltava era fiscalização.

Ao lado dos que defendiam a medida estavam as estatísticas relativas aos acidentes fatais que, logo no início da vigência da lei, foram acentuadamente reduzidas, no entanto, com o passar do tempo e abrandamento da fiscalização perderam o ritmo de queda.

1.3.1 Primeiros meses após a vigência da Lei 11.705

As ocorrências registradas nas rodovias e estradas federais brasileiras nos quatro meses de vigência da Lei 11.705 mostram que a violência no trânsito continua caindo, porém, em velocidade cada vez menor.

Nos quatro primeiros meses de vigência da nova Lei, a quantidade de mortes nos 61 mil quilômetros de rodovias federais reduziu cerca de 5% em comparação com igual período do ano passado. O número de acidentes fatais também apresentou baixa de 5,5%. A diminuição da letalidade dos acidentes de trânsito também fica comprovada no novo recorte estatístico que a Polícia Rodoviária Federal passou a utilizar, no ano de 2007 havia um desastre fatal registrado para cada 21,3 acidentes, este ano a proporção saltou para 24,8 (DPRF, 2008).

Analisando os números, verifica-se que a diminuição da velocidade de queda vem sendo observada há três meses. Nas férias de Julho, primeiro mês de vigência da lei, as mortes haviam caído 14,5% em comparação com 2007. No bimestre Julho/Agosto, a redução foi para 12,7%. O trimestre Julho/Agosto/Setembro apontou diminuição de 6,1%. E na contabilização do quadrimestre de Julho a Outubro indica baixa de 5%.

A própria Polícia Rodoviária Federal, por meio de nota publicada no site da instituição (DPRF, 2008), reconheceu que os índices de redução de mortes, agora cristalizados em um único dígito percentual, mostram que a expressiva queda observada nos primeiros momentos da lei foi favorecida pelo envolvimento de milhões de motoristas que pararam voluntariamente de beber, por força da conscientização e do temor da fiscalização. Contudo, muitos condutores que colaboraram no início estão retomando o hábito etílico e apostam nas deficiências da fiscalização, sobretudo no interior do país, para não serem punidos.

Mesmo passados quatro meses da entrada em vigor da Lei 11.705, cerca de vinte condutores ainda são presos diariamente por estarem com quantidade de álcool no sangue

acima do tolerado. Nesses 120 dias, foram 3.655 reprovações no teste do bafômetro, mais de trinta por dia.

Tabela 1 – Ocorrências registradas nas rodovias e estradas federais após a Lei 11.705 (de 20/06 a 20/10 de 2007 e 2008)

	2007	2008	VARIAÇÃO
Acidentes	40.991	45.080	+9,98
Feridos	24.934	25.392	+1,84
Mortos	2372	2.254	-4,97
Acidentes com mortos	1925	1.819	-5,51
Pessoas socorridas	5492	5.047	-8,10
Autuações	386.066	639.948	+65,76
Letalidade dos acidentes	21,29	24,78	-1,81

Fonte: DPRF, 2008.

Percebe-se que a eficácia da lei está diretamente relacionada ao rigor da fiscalização. O Brasil, com frequência peca, não por ausência de normas e sim pela leniência no seu cumprimento, foi o que ocorreu com a antiga legislação sobre o tema, ante a ausência de fiscalização ninguém temia a chamada direção embriagada. Apenas em casos de alcoolemia extrema verificava-se alguma punição ao condutor.

1.4 Os efeitos causados pelo consumo do álcool

Segundo alguns registros arqueológicos, os primeiros indícios do consumo de álcool pelo ser humano datam de mais de oito mil anos. No primeiro momento, as bebidas eram produzidas apenas pela fermentação e, por isso, tinham um baixo teor alcoólico.

Com o desenvolvimento do processo de destilação, começaram a surgir as primeiras bebidas mais fortes e mais perigosas. Com a Revolução Industrial, a bebida passou a ser

produzida em série, o que aumentou consideravelmente o número de consumidores e, por conseqüência, os problemas sociais decorrentes do uso excessivo da substância.

O álcool é uma das poucas drogas que têm o consentimento da sociedade para a sua utilização, o que facilita sua aquisição e o uso indiscriminado em qualquer faixa etária. É uma substância psicoativa que pode alterar percepções e comportamentos, aumenta a agressividade e diminui a atenção, é tido como a principal fonte de vários problemas sociais, ai incluído os acidentes de trânsito.

No que tange a este ponto específico, apesar do Brasil apresentar uma alta taxa de acidentes envolvendo condutores alcoolizados, são escassos os estudos sobre a matéria.

Aproximadamente 23% dos condutores acreditam que a bebida não influencia negativamente sua capacidade de dirigir, sobretudo se adotam medidas tidas como protetoras, tais como tomar café e dirigir com mais cautela.

Segundo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET, 2008), “condutores com alcoolemia igual ou superior a 0,2 g/l ficam com as habilidades necessárias para a condução prejudicadas, como funções de atenção dividida, visuais e acompanhamento de movimento”. O risco de envolvimento em um acidente fatal para condutores com alcoolemia entre 0,2 e 0,5 g/l é de 2,6 a 4,6 vezes maior do que o de um condutor sóbrio.

Ainda segundo a ABRAMET, “a maioria dos indivíduos se encontra significativamente debilitada com alcoolemia de 0,5 g/l. O risco relativo de se envolver em um acidente fatal como condutor é de 4 a 10 vezes maior para motoristas com alcoolemia entre 0,5 e 0,7g/l, se comparados com motoristas sóbrios”.

Vale a pena ressaltar que além da quantidade de álcool que a pessoa ingeriu, a concentração no seu sangue dependerá, também, de fatores individuais, tais como peso, sexo, velocidade da ingestão alcoólica, presença de alimento no estômago, habito ou não de consumir bebidas alcoólicas, entre outros.

A tabela abaixo correlaciona os níveis de concentração de álcool no sangue e os sintomas clínicos correspondentes:

Tabela 2 – Mudanças no comportamento de acordo com a quantidade de álcool ingerida (g/l)

0,1 a 0,2	Leve falta de coordenação; A visão lateral diminui; Fica mais difícil calcular a velocidade de aproximação de um veículo.
0,3 a 0,5	As reações anteriores se intensificam; Torna-se complicado prestar atenção em outro carro cruzando a via.
0,6 a 0,8	Perdem-se os reflexos e a noção dos riscos (como atravessar o sinal vermelho); Maior dificuldade em suportar a luminosidade.
0,9 a 1,5	Aumenta a dificuldade de executar manobras rápidas, se necessário.
1,6 a 2,0	O motorista fica com visão dupla ou muito borrada.
2,1 a 5,0	Embriaguez acentuada e agravamento dos sintomas anteriores.
5,1 em diante	Risco de inconsciência, de falência respiratória e de morte.

Fonte: ISTOÉ nº 2017, 2008.

1.5 A tolerância ao álcool nas demais nações

A nova legislação sobre consumo de álcool para quem dirige aproxima o Brasil de países como Jordânia, Qatar e Emirados Árabes Unidos, que não permitem nenhuma concentração de álcool no sangue dos motoristas, com punições que vão de multas à prisão. A maioria dos países da União Européia, assim como os Estados Unidos e Argentina, tem uma legislação mais flexível em relação ao tema, (ver gráfico abaixo).

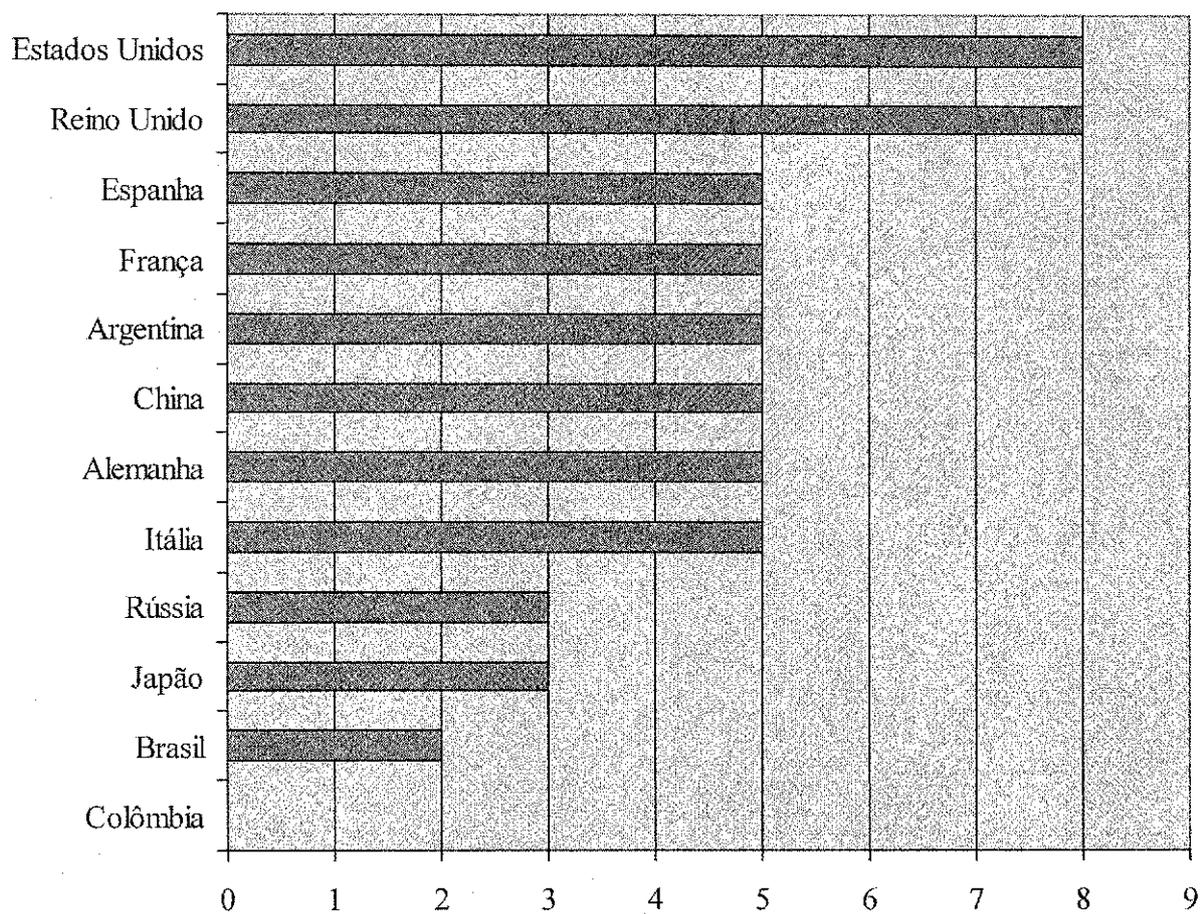
A maioria dos países árabes, por serem Estados islâmicos, tem uma política de absoluta intolerância para com as bebidas alcoólicas. “No Qatar, por exemplo, quem é pego com qualquer quantidade de álcool no sangue enfrentará penas que vão de prisão e multa a deportação, caso seja estrangeiro” (G1, 2008).

Nos Estados Unidos, a lei permite o consumo de até oito decigramas de álcool por litro de sangue, no entanto, as penalidades variam de acordo com a lei do estado onde foi praticada a infração. Geralmente o condutor é preso em flagrante e posto em liberdade no dia subsequente, quando já se encontra sóbrio, posteriormente a autoridade competente define a pena que varia dependendo do caso concreto (multa, suspensão da licença para dirigir e, em caso de reincidência, algumas semanas de detenção).

Na Inglaterra, o limite também é de oito decigramas de álcool por litro de sangue, no entanto, a pena é mais rigorosa. O condutor que for surpreendido dirigindo fora da concentração etílica tolerada é preso em flagrante, a licença para dirigir é suspensa por pelo menos um ano e estará sujeito a pena de até seis meses de detenção.

Em situação oposta a do Brasil esta a Rússia que depois de adotar a política de "tolerância zero", o governo aumentou o limite para três decigramas de álcool por litro de sangue. A Rússia tem um dos piores índices de segurança no trânsito do mundo, com cerca de 33 mil pessoas mortas em acidentes automobilísticos no ano passado, estima-se que 50% dessas fatalidades tenham sido provocadas por condutores alcoolizados, segundo dados do governo.

Com o novo limite de tolerância ao álcool o Brasil ingressou no grupo dos quinze países mais rígidos em relação ao tema, entre as oitenta e duas nações listadas pelo Centro Internacional de Políticas do Álcool. Antes estava entre os vinte mais tolerantes.



■ Gráfico 1 - A tolerância no mundo (dg/l)

Fonte: REVISTA DA SEMANA, 2008.

CAPÍTULO 2 PRINCIPAIS ALTERAÇÕES PENAIS PROMOVIDAS PELA LEI 11.705/08 NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

A alteração legislativa promovida pela Lei 11.705/08 conta com dois objetivos primordiais estabelecidos em seu art. 1º: instituir alcoolemia zero no trânsito e impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool. Quis o legislador enfrentar uma das tragédias mais gritantes do nosso país.

Este capítulo terá como escopo a análise das principais alterações penais operadas pela Lei 11.705/08 no Código de Trânsito Brasileiro, bem como o exame da anterior legislação que regia a matéria.

2.1 Crime de embriaguez ao volante

A embriaguez ao volante sempre foi tratada como infração penal, antes do Código de Trânsito Brasileiro era considerada contravenção penal, art. 34 do Decreto-Lei 3.688 de 1941, assim redigido: “Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia; Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa”.

Com a entrada em vigor do CTB, em 1998, a conduta de dirigir perigosamente sob efeito de álcool ou outra substância de efeitos análogos passou a ser considerada crime e foi mais severamente apenada:

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.

A contravenção penal prevista no art. 34 do Decreto-Lei 3.688/41 passou, então, a ser aplicável apenas as embarcações que porventura estivessem pondo em perigo a segurança alheia em águas públicas, estando revogada a parte referente aos veículos que passou a ser disciplinada pelo CTB (NUCCI, 2007).

Pois bem, fato é que os acidentes envolvendo condutores alcoolizados atingiram patamares insuportáveis, como já mencionado no capítulo anterior, o que fez com que o Poder Público editasse a lei 11.705/08 (em vigor desde o dia 20.06.2008), que dentre outras medidas alterou a redação do art. 306 do CTB, que passou a vigorar da seguinte forma: “Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”. A pena foi mantida a mesma.

É de fácil conclusão que o objeto jurídico tutelado pelo legislador foi a segurança viária. O sujeito ativo do delito é a pessoa que dirige veículo automotor na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Por sua vez o sujeito passivo é a coletividade.

Dentre os requisitos necessários para configuração do delito em tela, tem-se:

a) **Conduzir**: em outros termos significa guiar, dirigir, governar, ter sob seu controle direto os aparelhamentos de velocidade e direção. Como bem assevera Gonçalves (2008, p. 212):

Considera-se ter havido condução ainda que o veículo esteja desligado (mas em movimento) ou quando o agente se limita a efetuar uma pequena manobra. Não estão, entretanto, abrangidas as condutas de empurrar ou apenas ligar o automóvel, sem colocá-lo em movimento.

b) **Veículo automotor:** o próprio código trouxe em seu bojo um anexo prevendo vários conceitos e definições do CTB. Tem-se, então, veículo automotor como:

Todo veículo a motor de propulsão que circule sobre seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulem sobre trilhos (ônibus elétrico).

Abrange, portanto, os automóveis, as camionetas, as motocicletas, tratores, utilitários, ônibus, caminhões, etc. Por sua vez, estão excluídos do conceito os veículos de propulsão humana (ex: bicicletas) e os de tração animal (ex: carroças).

c) **Na via pública:** o CTB em seu art. 2º estabelece que “são vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias...” o parágrafo único do mesmo artigo inclui as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas no conceito de vias terrestres.

Por sua vez, não se considera via pública o interior de fazenda particular, o interior de garagem da própria residência, o pátio de um posto de gasolina, o interior de estacionamentos particulares de veículos, os estacionamentos de *shopping centers*, entre outros (CAPEZ, 2007).

Os conceitos envolvendo vias terrestres servem de base para o conceito de vias públicas, segundo a doutrina dominante.

d) Estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: é aqui que reside a principal alteração promovida pela Lei 11.705/08 no crime de embriaguez ao volante. Pela redação anterior, só caracterizar-se-ia o crime caso alguma pessoa fosse exposta a risco, como bem coloca Nucci (2007, p. 1.032):

Não é imprescindível, para caracterização desse delito, a individualização de vítimas, vale dizer, é dispensável a identificação de quem, efetivamente, correu o risco de ser atingido, sofrendo lesão, em virtude do comportamento do agente. Basta que existam provas suficientes, como, por exemplo, testemunhal, dando conta de que o autor dirigia de modo a colocar em perigo pessoas em geral.

Na opinião do referido autor tratava-se de crime de perigo concreto², ou seja, em tais crimes não se exige prejuízo efetivo ao bem tutelado, mas é essencial a prova da probabilidade de ocorrência do dano (ex: invadindo a contramão ou subindo na calçada e quase atingindo pedestres, por exemplo).

A maioria dos tipos penais incriminadores do CTB é constituída por delitos de perigo (abstrato ou concreto), excetuam-se o homicídio culposo e a lesão corporal culposa praticada na direção de veículo automotor que são crimes de dano.

Com a recente alteração promovida, o crime de embriaguez ao volante, por interpretação literal da lei, melhor classifica-se como de perigo abstrato ou presumido que na definição de Capez (2007, p. 332):

² Posição compartilhada pelo STJ: “O delito de embriaguez ao volante, previsto no art. 306 da Lei 9503/97, por ser de perigo concreto, necessita, para a sua configuração, da demonstração da potencialidade lesiva” (REsp 515526-SP, 5.ª T., rel. Felix Fischer, 02.12.2003, v.u., DJ 16.08.2004, p. 598).

É aquele cuja existência dispensa a demonstração efetiva de que a vítima ficou exposta a uma situação concreta de risco. Contrapõe-se ao perigo concreto, que exige a comprovação de que pessoa determinada ou pessoas determinadas ficaram sujeitas a um risco real de lesão.

Ou seja, para configuração do crime de perigo abstrato basta a realização da conduta, sendo desnecessária a avaliação subsequente sobre se o comportamento, no caso concreto, gerou efetivo perigo à coletividade. Como exemplo pode-se citar o crime previsto no art. 310 do CTB (entrega de veículo a pessoa não habilitada), para configuração do delito basta a demonstração da prática da conduta prevista no tipo (permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança) fazendo-se desnecessária a prova de que alguém esteve efetivamente exposta à perigo.

Agindo desta forma, pretende o legislador tutelar a vida, a integridade corporal e a segurança das pessoas contra agressões em seu estágio embrionário. É o que ocorre com os delitos previstos nos arts 12 a 18 da Lei 10.826/03 (Estatuto do Desarmamento), cujos tipos penais não mencionam, em momento algum, como elemento necessário à adequação típica, a prova da efetiva exposição de outrem a risco.

No que refere-se a constitucionalidade dos crimes de perigo abstrato, existe um evidente conflito por parte da doutrina.

Para Capez (2007, p. 325- 326):

Presumir perigo não significa inventar perigo onde este jamais pode ocorrer. Perigo presumido não é sinônimo de perigo impossível. Em suma, entendemos que a ofensividade ou lesividade é um princípio que deve ser aceito, por se tratar de princípio constitucional do direito penal, diretamente derivado do princípio da dignidade humana (CF, art. 1º, III). Sua aplicação, no entanto, não pode ter o condão de abolir totalmente os chamados crimes de perigo abstrato, mas tão-somente temperar o rigor de uma presunção absoluta e inflexível. A ofensividade deve ser empregada para afastar as hipóteses de crime impossível, em que o comportamento humano jamais poderá levar o bem jurídico a lesão ou a exposição a risco de lesão. No mais, deve-se respeitar a legítima opção política do legislador de resguardar, de modo mais abrangente e eficaz, a vida, a integridade corporal e a dignidade das pessoas, ameaçadas com a mera conduta [...] Negar vigência ao dispositivo nos casos em que não se demonstra perigo real, sob o argumento de que atentaria contra a dignidade humana, implica reduzir o âmbito protetor do dispositivo, com base em justificativas no mínimo discutíveis.

Posição semelhante é compartilhada por Nucci (2007, p. 1.016):

Esses delitos não ofendem nenhum princípio constitucional. Ao elaborar um tipo penal incriminador, valendo-se das regras de experiência, o legislador pode idealizar a proibição de uma conduta por gerar perigo indesejado à sociedade... ex: é crime trazer consigo arma de fogo, sem autorização da autoridade competente, porque a experiência já ditou que o comportamento é daninho e perturba a paz social.

Em contrário Gomes; Cunha; Pinto (2008, p. 376):

Admitir o perigo abstrato no Direito Penal é uma heresia sem tamanho, principalmente quando se estuda o princípio (constitucional implícito) da ofensividade, incompatível com os delitos de perigo abstrato. Todo tipo legal que descreve um perigo abstrato deve ser interpretado na forma de perigo concreto (ainda que indeterminado, que é o limite mínimo para se admitir um delito, ou seja, a intervenção do Direito Penal).

Feitas tais considerações doutrinárias o que está ocorrendo na prática é o delito de embriaguez ao volante sendo aplicado, pelas autoridades responsáveis, como sendo de perigo

abstrato, bastando a mera comprovação da concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, sem a necessidade de comprovação de que pessoa determinada ou pessoas determinadas ficaram sujeitas a um risco real de lesão.

Fato este que acaba gerando uma situação, no mínimo, inusitada, afinal, são duas as condutas incriminadas pelo art. 306, quais sejam: (a) conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas e (b) conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Percebe-se que, apenas no segundo caso (uso de substância psicoativa que determine dependência), a letra da lei exige expressamente que o condutor esteja “sob influência”³, tal elementar impõe a comprovação de que o agente estava dirigindo anormalmente, em outras palavras, colocando em risco concreto a segurança viária.

No que tange ao primeiro caso (conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas), em nenhum momento a lei exige o “estar sob influência” para caracterizar o delito. Sendo certo que a influência do álcool nas pessoas varia conforme a altura, o peso do indivíduo, o sexo, velocidade de ingestão, dentre outros fatores, nem sempre o dirigir com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas significará conduzir anormalmente, em outras palavras, pode o condutor não estar sob influência do álcool, o que não descaracterizará a infração.

Pela interpretação literal do artigo acaba ocorrendo uma verdadeira dicotomia. Para o álcool o crime é de perigo abstrato e para a substância psicoativa de perigo concreto, haja vista que o tipo penal exige a influência da substância no comportamento do condutor.

³ Para o dicionário Aurélio, o termo influência significa: 1. Ato ou efeito de influir; influxo. 2. Ação que uma pessoa ou coisa exerce sobre a outra; influxo. 3. Animação, entusiasmo. 4. Prestígio, crédito. 5. Ascendência, predomínio.

Tratando da questão acima levantada, Gomes; Cunha; Pinto (2008, p. 377), afirmam que:

Essa interpretação parece incompatível com a nova ordem constitucional, sobretudo quando se considera que estaríamos diante de uma presunção *iuris et de iure*, isto é, de uma afirmação categórica generalista, que iria ter incidência automática em todos os casos (ainda que o motorista estivesse dirigindo corretamente). Note-se que a presunção de perigo abstrato não admite prova em sentido contrário. Seria uma presunção absoluta, típica dos regimes autoritários ou totalitários. A lei seca (Lei 11.705/2008) no seu art. 306 não pode ter uma interpretação 'seca' (literal).

O brilhante professor Damásio de Jesus (2008), em recente artigo, reconhece o elemento objetivo da figura típica como o teor de álcool previsto no tipo penal (concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas), no entanto, afirma que não é elementar única. Em outras palavras, o renomado professor, em conclusão semelhante à anteriormente exposta, afirma que não é suficiente que o motorista tenha ingerido bebida alcoólica ou outra substância de efeitos análogos para que ocorra o crime. É preciso que dirija o veículo "sob influência" dessas substâncias (elemento subjetivo do tipo). O fato típico não se perfaz somente com a direção do motorista embriagado. É imprescindível que o faça "sob a influência" de álcool. Não há, assim, crime quando o motorista, embora provada a presença de mais de seis decigramas de álcool por litro de sangue, dirige normalmente o veículo.

Os referidos autores apresentam várias justificativas para tal posicionamento, dentre elas:

a) Seria impróprio que o legislador, no tocante ao álcool, considerasse a existência de crime só pela presença de determinada quantidade no sangue e, no caso de outra substância, exigir a influência.

b) O art. 291, §1º, inciso I (redação dada pela própria Lei 11.705/08) estabelece:

Art. 291: Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - **sob a influência de álcool** ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. (grifo do autor).

- c) Foi acrescentado o art. 4-A a Lei 9.294, de 15 de julho de 1996, e da mesma maneira do artigo anteriormente citado foi feita menção a “**influência do álcool**”.

Art. 4º-A: Na parte interna dos locais em que se vende bebida alcoólica, deverá ser afixado advertência escrita de forma legível e ostensiva de que **é crime dirigir sob a influência de álcool**, punível com detenção (incluído pela Lei 11.705/08). (grifo do autor).

Dessa forma, por meio da *interpretação sistemática*⁴, defendida pelos autores mencionados, vê-se que o espírito da norma, ponderada em face do todo, é o de considerar praticado o crime de embriaguez ao volante somente quando o condutor estiver sob a influência de substância alcoólica ou similar, que tem o significado de direção anormal.

Embora os renomados autores afirmem que o tipo penal descrito no art. 306 do CTB continue tratando-se de um crime de perigo concreto e fundamentem tal conceito, ousou discordar, pois, com o advento da Lei 11.705/08, ele se tornou um crime de perigo abstrato e

⁴ Trata-se de uma técnica que consiste em comparar o dispositivo sujeito à interpretação, com outros do mesmo ordenamento ou de leis diversas, mas referentes ao mesmo objeto.

para a sua caracterização basta a mera condução de veículo automotor com concentração etílica igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue no organismo, não sendo necessária a direção perigosa do veículo, consistente em dirigir fazendo ziguezagues, realizando ultrapassagem proibida, na contramão de direção, com excesso de velocidade ou envolver-se em acidente de trânsito.

Os referidos autores apenas não reconhecem a constitucionalidade dos crimes de perigo abstrato por diversos razões, principalmente por uma possível ofensa ao princípio da ofensividade. Tal posicionamento relega o critério objetivo da lei ao do próprio intérprete, de cunho subjetivo e pessoal, privilegiando, assim, a condição do infrator em detrimento do ofendido (CAPEZ, 2007).

Prefiro alinhar-me a corrente que reconhece a constitucionalidade de tais delitos, principalmente pelo fato de que o ressurgimento dos tipos de perigo abstrato representa um novo momento de valorização da figura da vítima que já se cansou de ser tão negligenciada.

Ao tornar o crime de embriaguez ao volante previsto no art. 306 do CTB em delito de perigo abstrato o legislador apenas tenta coibir a infração em seu estágio embrionário e atente aos anseios da sociedade fadada pelos inúmeros acidentes fatais causados por condutores alcoolizados. Situação semelhante ocorreu com o advento da Lei 10.826 (Estatuto do Desarmamento), grande parte dos tipos penais previstos na referida norma são de perigo abstrato (ex: porte ilegal de arma de fogo de uso permitido). O veículo passou a ser utilizado como uma arma principalmente pelo condutor embriagado, então nada mais justo e sensato que coibir a conduta em sua fase embrionária.

2.1.1 Pena aplicável ao crime de embriaguez ao volante

A pena prevista para o delito tipificado no art. 306, como já mencionado, não foi objeto de alteração legislativa. Continua sendo a “detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor”.

De acordo com o art. 292 do CTB, a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como penalidade principal, isolada ou cumulativamente com outras penalidades. Possui a duração de dois meses a cinco anos.

Como bem leciona Capez (2007, p. 268):

Nos crimes em que o CTB comina cumulativamente essa pena restritiva de direitos com a privativa de liberdade, é possível a imposição de ambas em concurso material. Trata-se de regra especial aos crimes do Código Brasileiro de Trânsito, que contraria a regra geral do art. 69, §1º do Código Penal, a qual tolera o concurso somente no caso de a privativa de liberdade ser suspensa condicionalmente”.

Nada obsta, no entanto, a substituição da pena privativa de liberdade concretamente fixada na sentença por outra restritiva de direitos, como a prestação de serviços à comunidade ou a limitação de fim de semana, e cumulá-la com a interdição de direitos já presente no tipo penal, já que não são incompatíveis ou redundantes.

Havendo imposição conjunta da interdição de direito com a restritiva de liberdade, aquela não se iniciará enquanto o condenado estiver recolhido a estabelecimento prisional (art. 293, §2º do CTB).

Mesmo não constituindo infração de menor potencial ofensivo, em virtude da pena máxima comina ao delito, nada obsta a aplicação do instituto da suspensão condicional do

processo (art. 89 da Lei 9.099/95), que é perfeitamente cabível, tendo em vista que a pena mínima é inferior a um ano.

2.1.2 Efeito extrapenal da condenação

A penalidade de cassação do direito de dirigir é a mais gravosa punição administrativa imposta ao condutor. Um dos motivos que ocasionam a fixação de tal pena é, justamente, a condenação judicial por qualquer um dos delitos de trânsito (art. 263, III do CTB).

Nesses casos, o condutor apenas poderá requerer sua reabilitação após decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), devendo submeter-se a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN (art. 263, §2º do CTB).

Segundo Capez (2007, p. 269):

Trata-se de efeito extrapenal e automático da condenação, que independe de expressa motivação na sentença. Não importa, tampouco, para a incidência desse efeito, a espécie de pena aplicada ou até mesmo eventual prescrição da pretensão punitiva ou executória (CTB, art. 160).

Ousando discordar do brilhante doutrinador, a penalidade administrativa de cassação do direito de dirigir não pode, por expressa previsão legal, ser aplicada automaticamente, necessita de um processo administrativo, assegurando ao infrator amplo direito de defesa. Trata-se aqui de sanção administrativa, de natureza diversa da penal e deve ser aplicada por

decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo (art. 265 do CTB).

2.2 Decreto 6.488

A lei 11.705/08 modificou o art. 276 do CTB e seu respectivo parágrafo único. Estabeleceu que qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 do referido código e determinou que órgão do poder executivo federal disciplinasse as margens de tolerância para casos específicos.

A mesma lei adicionou parágrafo único ao art. 306 do CTB (embriaguez ao volante), assim versando: “O poder executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo”.

Pois bem, o Decreto 6.488 publicado no Diário Oficial da União (DOU) no dia 20 de Junho de 2008 veio com a finalidade de regulamentar a matéria.

Estabeleceu em seu art. 1º, §1º que as margens de tolerância de álcool no sangue para casos específicos serão definidas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), nos termos de proposta formulada pelo Ministério da Saúde. Enquanto não editado o referido ato, a margem de tolerância será de dois decigramas por litro de sangue para todos os casos (§2º) e quando a aferição da quantidade de álcool no sangue for feita por meio de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), a margem de tolerância será de um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões (§3º).

Para os fins criminais de que trata o art. 306 do CTB, a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ficou desta forma estabelecida:

Tabela 3 – Equivalência entre distintos testes de alcoolemia

Exame de sangue	Concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue.
Etilômetro	Concentração de álcool igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

2.3 Restrições à aplicação da Lei 9.099/95

O parágrafo único do art. 291 do Código de Trânsito Brasileiro determinava que aos crimes de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor (art. 303), embriaguez ao volante (art. 306) e participação em competição não autorizada (art.308), fossem aplicados os institutos da composição de danos civis (art. 74 da Lei 9.099/95), transação penal (art. 76) e representação como condição de procedibilidade (art. 88).

Ocorre que quando da publicação do CTB, era considerado infração de menor potencial ofensivo apenas os delitos cuja pena máxima não superasse um ano. Com a alteração promovida pela Lei 10.259 de 2001, no sentido de considerar como infrações de menor potencial ofensivo os crimes com pena máxima de até dois anos foi modificado o quadro até então existente em relação aos crimes de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor e participação em competição não autorizada, cuja pena máxima é exatamente essa. Assim, tais crimes, a partir do advento da nova lei, passaram a ser considerados de menor potencial ofensivo, admitindo todos os benefícios da Lei 9.099/95.

Para a embriaguez ao volante, cuja pena máxima é de três anos e sendo assim, excluída do conceito de infração de menor potencial ofensivo, continuou a ser aplicada a regra do art. 291, parágrafo único do CTB. Porém, na prática, somente a transação penal

acabava sendo possível, uma vez que, por ser delito que atinge a incolumidade pública, não podiam ser aplicados os institutos da composição civil, porque não existia dano real a ser reparado, e da necessidade de representação⁵, porque inexistia vítima concreta ou, de qualquer modo, existindo, dela não se pode exigir qualquer manifestação de vontade no sentido de autorizar a ação penal, uma vez que o bem jurídico é público (segurança viária) e não se apresentava disponível.

Dessa maneira, dentre todos os tipos penais previstos no CTB, o único onde era incabível a aplicação de qualquer dos institutos despenalizadores da Lei 9.099/95 era o homicídio culposo na direção de veículo automotor. Para a embriaguez ao volante era cabível a transação penal (por expressa disposição legal) e a suspensão condicional do processo em virtude da pena mínima cominada ao delito (inferior a um ano).

Esse quadro foi alterado quando da publicação da Lei 11.705/08, que agravou ainda mais o tratamento dispensado à embriaguez ao volante ao revogar o parágrafo único do art. 291 do CTB. Dessa forma, vedou a transação penal para tal delito.

A nova redação conferida ao art. 291, também agravou a situação do condutor que praticar o crime previsto no art. 303 (lesões corporais culposas na direção de veículo automotor) sob determinadas circunstâncias, senão vejamos:

Art. 291 [...]

§1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

⁵ Nesse sentido: “O crime previsto no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro (embriaguez ao volante) é crime de perigo, cujo objeto jurídico tutelado é a incolumidade pública e o sujeito passivo, a coletividade. A ação penal pública condicionada à representação, referida no art. 88 da Lei n. 9.099/95, se mostra incompatível com crimes dessa natureza. A ação penal é a pública incondicionada” (STF, 1ª Turma, RHC 82.517/CE, Rel. Min. Ellen Gracie, j. 10-12-2002, DJ, 21-2-2003, p.46). E, ainda, “O crime de embriaguez ao volante, definido no art. 306 do CTB, é de ação penal pública incondicionada, dado o caráter coletivo do bem jurídico tutelado (segurança viária), bem como a inexistência de vítima determinada” (STJ, 5ª Turma, RHC 13.729/MG, Rel. Min. José Arnaldo da Fonseca, j. 5-8-2003, DJ, 1º-9-2003, p. 301).

I – sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II – participando, em via pública, de corrida, disputa, ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III – transitando em velocidade superior a máxima permitida para a via em 50 km/h.

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

No que se refere ao delito de participação em competição não autorizada nada foi alterado, como já mencionado anteriormente, com a alteração legislativa promovida pela lei 10.259/01, o crime em tela se enquadrou no conceito de infração de menor potencial ofensivo, sendo assim, perfeitamente aplicáveis todos os institutos da Lei 9.099/95.

No caso da embriaguez ao volante era aplicável a transação penal (mesmo não se tratando de infração de menor potencial ofensivo por ter pena máxima superior a dois anos) em virtude de expressa permissão legal, ora revogada. Atualmente, mostra-se cabível apenas a suspensão condicional do processo, tendo em vista a pena mínima cominada ao delito.

A maior alteração refere-se, no entanto, ao crime de lesões corporais na direção de veículo automotor. A pena máxima cominada ao delito é de dois anos, ou seja, trata-se de infração de menor potencial ofensivo sendo aplicáveis todas as disposições da lei 9.099/95, contudo, caso o agente esteja sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (inciso I); participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente (inciso II); ou transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (inciso III), inaplicáveis serão os benefícios da composição de danos civis, transação penal e representação como condição de procedibilidade previstos na Lei 9.099/95.

Segundo Gomes; Cunha; Pinto (2008, p. 368):

Haverá quem sustente a inconstitucionalidade deste dispositivo, por afrontar o preceito constitucional do art. 98, inciso I da CF, que prevê a criação de Juizados Especiais para julgamento de infrações penais de menor potencial ofensivo.

Discussão semelhante vem sendo travada em relação à Lei 11.340/06 (Lei Maria da Penha), que em seu art. 41 afasta, expressamente, a aplicação da Lei 9.099/95 aos delitos praticados mediante violência doméstica.

Tratando sobre o tema, Moreira (2007, p. 82) afirma que:

Se a própria Constituição estabeleceu a competência dos Juizados Especiais Criminais para o processo, julgamento e execução das infrações penais de menor potencial ofensivo, é indubitoso não ser possível a exclusão desta competência em razão do sujeito passivo atingido (mulher) e pela circunstância de se tratar de violência doméstica e familiar [...] Destarte, subtraindo a competência dos Juizados Especiais Criminais, a referida lei incidiu em flagrante inconstitucionalidade, pois a competência determinada expressamente pela Constituição Federal não poderia ter sido reduzida por lei infraconstitucional.

Entendimento diverso é o de Nucci (2007, p. 1.061), para o brilhante doutrinador:

Embora severa, a disposição do art. 41, em comento, é constitucional. Em primeiro plano, porque o art. 98, I, da Constituição Federal, delegou à lei a conceituação de infração de menor potencial ofensivo e as hipóteses em que se admite a transação. Em segundo lugar, pelo fato de se valer do princípio da isonomia e não da igualdade literal, ou seja, deve-se tratar desigualmente os desiguais.

Parecer compartilhado por Gomes; Cunha; Pinto (2008, p. 369), para os renomados doutrinadores:

A Constituição criou, de forma genérica, juizados especiais para julgamento de causas cíveis e criminais, de menor complexidade e potencial ofensivo. A definição, contudo, do que vem a ser uma infração penal de menor potencial ofensivo, é algo que cabe ao legislador infraconstitucional indicar.

Outro ponto a ser analisado é que nos crimes de menor potencial ofensivo não há necessidade de inquérito policial. No lugar do inquérito, elabora-se um relatório sumário, contendo a identificação das partes envolvidas, a menção à infração praticada, bem como todos os dados básicos e fundamentais que possibilitem a perfeita individualização dos fatos. Tal documento é denominado termo circunstanciado (CAPEZ, 2007).

O §2º do art. 291 do CTB, contradizendo a regra geral, determina que deverá ser instaurado inquérito policial para apuração do crime de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor quando cometido em qualquer uma das situações previstas nos incisos I, II e III do §1º. Ou seja, quando o delito de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor for praticado naquelas três hipóteses previstas nos incisos do §1º do art. 291 do CTB a autoridade policial não poderá lavrar um mero termo circunstanciado, haverá necessidade do inquérito policial por expressa disposição legal.

Em suma, a regra geral é a aplicação de todos os institutos da Lei 9.099/95 ao crime de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Caso o delito seja praticado nas circunstâncias do §1º do art. 291 do CTB, inaplicáveis serão a transação penal, a composição de danos civis e a representação como condição de procedibilidade, sem falar que se fará necessário inquérito policial para averiguação do delito e não mero termo circunstanciado. O

único instituto previsto na Lei 9.099/95 aplicável ao delito praticado nestas circunstâncias é a suspensão condicional do processo, prevista no art. 89, em virtude da pena mínima cominada ser inferior a um ano.

A nova regra, por ser prejudicial ao acusado, não retroage. Os delitos ocorridos até o dia 19/06/2008 deverão ser regidos pela lei antiga, os posteriores serão norteados pela lei nova.

2.4 Reincidência específica

Reza o art. 296 do CTB que “se o agente for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis”.

A reincidência específica refere-se ao agente que, após ter sido definitivamente condenado por qualquer dos crimes previstos no CTB, vem a cometer novo delito ali também tipificado.

Para os crimes previstos no CTB onde há expressa previsão de aplicação da pena de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor (ex: lesões corporais culposas, homicídio culposo, embriaguez ao volante, violação de suspensão ou proibição e participação em “racha”) o dispositivo em análise não terá nenhuma aplicação, a reincidência deve ser considerada para agravar a pena, nos termos do inciso I do art. 61 do Código Penal.

Art. 61: São circunstâncias que sempre agravam a pena, quando não constituem ou qualificam o crime:

I - a reincidência [...]

Nos crimes em que o Código de Trânsito não comina essa modalidade de interdição temporária de direitos (arts. 304, 305, 309, 310, 311 e 312) ela deverá ser aplicada desde que o réu seja reincidente na prática de crime de trânsito (reincidência específica). Nesse caso, a fim de que a reincidência não prejudique o agente duas vezes, não poderá ser aplicada como agravante.

Como nos ensina Gomes; Cunha; Pinto (2008, p. 373-374):

O conceito de reincidência deve ser buscado no Código Penal, mais precisamente em seus arts. 63 e 64. Não bastará, assim, a mera condenação anterior para configurar a reincidência. Mais que entre a data do cumprimento ou extinção da pena, decorrente de tal condenação e a infração posterior, não tenha decorrido prazo superior a cinco anos. Exige-se, outrossim, que a condenação anterior se refira a um crime previsto no CTB. Uma condenação, por exemplo, por homicídio doloso, praticado na condução de veículo automotor, na qual o Júri reconheceu a existência do chamado dolo eventual, não se revela apta a configurar a reincidência. Embora o dispositivo penal aluda à possibilidade de aplicação isoladamente não se vislumbra qualquer hipótese em que seja cabível essa aplicação.

A antiga redação do art. 296 do Código dispunha que, sendo o réu reincidente na prática de crimes previstos no CTB, o juiz poderia aplicar a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis. A alteração promovida pela Lei 11.705/08 apenas retirou a discricionariedade do julgador em aplicar ou não a penalidade ao dispor que “se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade [...]”.

CAPÍTULO 3 PRINCIPAIS CRÍTICAS À LEI 11.705/08

A Constituição Federal é a principal fonte de validade do ordenamento jurídico brasileiro. Dessa forma, leis complementares, ordinárias, delegadas, atos normativos do Poder Executivo, enfim, todo e qualquer tipo de mandamento legal, deve estar em consonância com os preceitos do texto constitucional.

Neste capítulo analisar-se-á os principais problemas apontados pela doutrina em relação à Lei 11.705/08, apelidada de “Lei Seca”, que alterou profundamente o tratamento penal e administrativo conferido ao condutor flagrado dirigindo com concentração mínima de álcool no sangue e proibiu a comercialização varejista de bebidas alcoólicas na faixa de domínio de rodovias federais ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia.

Vale a pena salientar que tramita no Supremo Tribunal Federal a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº. 4103, promovida pela Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento (ABRASEL), contra os arts. 2º, 4º e 5º, incisos III, IV e VIII da Lei 11.705/08. Segundo notícias divulgadas pelos meios de comunicação, o presidente do STF, ministro Gilmar Mendes, informou que espera concluir ainda neste ano a votação do mérito da questão.

3.1 Proibição da venda de bebidas às margens das rodovias

Em 22 de Janeiro de 2008, foi publicada a Medida Provisória nº. 415, que passou a impedir a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais. Posteriormente, com a aprovação da Lei 11.705, de 19 de Junho de 2008, a MP 415 foi convertida em Lei.

Dispõe o art. 2º da Lei Federal 11.705/08:

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

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

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

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

O tratamento diferenciado entre estabelecimentos comerciais pela simples razão de sua localização é vista, por muitos, como uma ofensa ao princípio constitucional da isonomia.

Na preciosa lição de Moraes (2007, p. 32):

O princípio da igualdade consagrado pela constituição opera em dois planos distintos. De uma parte, frente ao legislador ou ao próprio executivo, na edição, respectivamente, de leis, atos normativos e medidas provisórias, impedindo que possam criar tratamento abusivamente diferenciados a pessoas que encontram-se em situações idênticas. Em outro plano, na obrigatoriedade ao intérprete, basicamente, a autoridade pública, de aplicar a lei e atos normativos de maneira igualitária, sem estabelecimento de diferenciações em razão de sexo, religião, convicções filosóficas ou políticas, raça, classe social.
[...]

Para que as diferenciações normativas possam ser consideradas não discriminatórias, torna-se indispensável que exista uma justificativa objetiva e razoável, de acordo com critérios e juízos valorativos genericamente aceitos, cuja exigência deve aplicar-se em relação à finalidade e efeitos da medida considerada, devendo estar presente por isso uma razoável relação de proporcionalidade entre os

meios empregados e a finalidade perseguida, sempre em conformidade com os direitos e garantias constitucionalmente protegidos.

O dispositivo em análise mostra-se ineficiente, a proibição da venda de bebidas alcoólicas limita-se, apenas, às margens das rodovias federais, sem falar que a restrição não é aplicável quando em área urbana (art. 2º, §3º da Lei 11.705/08). O motorista que quiser beber em viagem pode perfeitamente passar no supermercado e comprar a bebida que desejar para levar consigo, ou, se já estiver na estrada, apenas esperará chegar a próxima zona urbana para saciar seu ânimo.

O art. 2º da aludida lei, além de não coibir o consumo de bebidas alcoólicas por motoristas, ainda pune os proprietários de bares e restaurantes, sem falar nos passageiros que seguem pelas rodovias. A MP 415 já se mostrava ineficiente no combate à violência no trânsito provocada por condutores alcoolizados. Em nenhum mês de sua vigência houve alguma queda no número de acidentes ou de mortes nas rodovias federais.

O tratamento diferenciado concedido aos estabelecimentos que comercializam bebidas alcoólicas às margens das rodovias federais não pode ser justificado com base na finalidade perseguida pelo poder público (redução no índice de fatalidades provocadas por condutores alcoolizados), tendo em vista que se mostra absolutamente ineficaz. A simples proibição de venda de bebidas alcoólicas nas margens das rodovias federais brasileiras, como já dito anteriormente, apenas prejudica um setor que emprega milhares de pessoas e jamais alcançará a meta de diminuir os números relativos a acidentes de trânsito. Nem mesmo o estabelecimento da alcoolemia zero foi satisfatoriamente eficaz nesse fim, como mostram as estatísticas (ver tópico 1.3.1). A experiência já deixou bem claro que de nada adianta leis enérgicas se a fiscalização for ineficaz.

3.2 Alcoolemia zero e a influência do álcool

A lei 11.705/08 abriu espaço para interpretações dúbias com relação ao tema, senão vejamos:

Art. 1º: Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer **alcoolemia zero e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool**, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool. (grifos do autor)

Podemos perceber que os conceitos de influência de álcool e alcoolemia zero se confundem, também, nas alterações promovidas pela referida Lei no Código de Trânsito:

Art. 276: **Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.**

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

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Art. 291 [...]

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. (grifos do autor)

Influência, segundo o dicionário Aurélio (2006, p. 339), significa: “1. Ato ou efeito de influir; influxo. 2. Ação que uma pessoa ou coisa exerce sobre outra; influxo. 3. Animação, entusiasmo. 4. Prestígio, crédito. 5. Ascendência, predomínio”.

Ora, é de amplo conhecimento que a quantidade de álcool apta a influenciar o comportamento do condutor depende de vários fatores subjetivos, tais como o sexo, peso, presença de alimento no estômago, hábito ou não de beber, dentre outros. Sendo assim, impossível afirmar que concentrações mínimas de álcool no sangue do motorista, por si só, já sejam suficientes para comprovar que o mesmo encontra-se sob influência etílica.

A redação conferida aos artigos acima transcritos poderia ter sido melhor formulada, agindo assim, evitar-se-ia os diversos entendimentos controversos que pairam sobre a Lei 11.705/08 e que podem comprometer a real vontade do legislador.

3.3 Meios de prova da embriaguez ao volante

Anteriormente a mudança operada pela Lei 11.705, quando a lei mencionava a fórmula mais aberta da “influência de álcool”, era pacífico que em face do silêncio do tipo penal acerca de qualquer concentração, a análise deveria ser casuística, devendo-se aferir se a quantidade de álcool ingerida pelo infrator teria provocado alteração em seu sistema nervoso a ponto de reduzir suas funções perceptivas, ocasionando perigo na condução de veículos automotores.

Após a Lei 11.705/08, no caso do álcool, foi retirada a menção à simples “influência” como já mencionado. Exige agora a lei, para a comprovação da embriaguez, a constatação de uma determinada concentração de álcool por litro de sangue (seis decigramas ou mais).

Portanto, não bastará a mera constatação da “influência de álcool”, nem mesmo da embriaguez do condutor por outros meios de prova ou até mesmo pelo exame pericial médico. Isso porque em nenhum desses procedimentos é possível aferir o grau de concentração de álcool no sangue, imprescindível para a caracterização da infração em destaque.

Para a comprovação da infração ao art. 306 do CTB, devido ao álcool, se faz necessário, atualmente, o exame químico-toxicológico de sangue e/ou o teste por aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), ou seja, exames e testes que determinam com segurança a taxa de alcoolemia, cujas respectivas equivalências estão definidas no art. 2º, incisos I e II do Decreto 6488/08 (ver tópico 2.2), nos termos do art. 306, parágrafo único do CTB.

No entanto, como bem observou Piovesan (2006, p. 255), “a partir da Carta de 1988, importantes tratados internacionais de Direitos Humanos foram ratificados pelo Brasil”, dentre eles a Convenção Americana de Direitos Humanos, que em seu art. 8º, inciso II, alínea g, estabelece que toda pessoa acusada de um delito tem o direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada, consagrando assim o princípio segundo o qual ninguém está obrigado a produzir prova contra si mesmo.

O agente surpreendido na via pública, sobre o qual recaía suspeita de encontrar-se conduzindo veículo automotor sob influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, não poderá ser submetido, contra sua vontade, sem sua explícita autorização, a qualquer procedimento que implique intervenção corporal; da mesma maneira que não está obrigado a se pronunciar a respeito de fatos contra si imputados (art. 5º, LXIII, da CF), sem que de tal silêncio constitucional se possa extrair qualquer conclusão em

seu desfavor, até porque, “não se concebe um sistema de garantias no qual o exercício de um direito constitucionalmente assegurado pode gerar sanção ou dano” (STEINER, 2000, p. 125).

Há ainda o princípio da presunção de inocência, inscrito no art. 5º, LVII, da Carta Magna, a reforçar a idéia de que aquele a quem se imputa a prática de um delito não poderá ser compelido a produzir prova em seu desfavor.

Renato Marcão (2008), em recente artigo, afirma que:

Em decorrência das mudanças introduzidas com o advento da Lei 11.705, de 19 de junho de 2008, apenas poderá ser chamada a prestar contas à Justiça Criminal por embriaguez ao volante, nos moldes do art. 306, *caput*, primeira parte, do Código de Trânsito Brasileiro, a pessoa que assim desejar ou aquela que for enleada ou mal informada a respeito de seus direitos, e por isso optar por se submeter ou consentir em ser submetida a exames de alcoolemia ou teste do ‘bafômetro’ tratados no *caput* do art. 277 do mesmo Código e, em decorrência disso, ficar provada a presença da dosagem não permitida de álcool por litro de sangue.

Gomes; Cunha; Pinto (2008, p. 379), tratando sobre o tema, afirmam que:

A concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas só pode ser constatada mediante exame de sangue ou bafômetro, expedientes que necessitam de autorização do motorista. Sabendo que o suspeito pode (atuando no seu direito constitucional) recusar produzir prova contra si mesmo, forçoso é concluir que as diligências suplementares (exame clínico ou mesmo prova testemunhal) são insuficientes para apurar o grau de álcool no sangue. Ausência absoluta de prova da elementar do tipo! Percebe-se a infelicidade do legislador ao optar por estabelecer uma tabela, de antemão, na qual o agente, se nela incluído, terá cometido o delito.

Assim sendo, o teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) e exame de sangue só serão realizados se o suspeito decidir livremente colaborar. Quando ele se negar, a prova será impossível, já que ninguém, nem mesmo um médico ou policial mais

experimentado, é capaz de determinar taxas de alcoolemia por meio de um mero exame clínico ou de uma simples passada de olhos sobre o suposto infrator.

Hipótese que acontecia frequentemente antes da alteração legal e era facilmente solucionada através do exame clínico, é a situação em que o suspeito está em estado de torpor tão intenso, que é incapaz de manifestar-se, inclusive sobre seu assentimento para exames e testes. Com o exame clínico tranqüilamente o médico constatava a ebriedade, a anterior “influência de álcool” em estado que gerava perigo potencial na direção de veículo automotor. Mas, agora que o exame toxicológico e/ou teste do etilômetro são imprescindíveis dificilmente obter-se-á uma prova válida.

Tem-se noticiado que a simples recusa do condutor em realizar os testes acima mencionados acarretaria na imposição da penalidade administrativa prevista no art. 165 do CTB, multa de aproximadamente R\$: 950,00 e suspensão do direito de dirigir por doze meses. O próprio Diretor Geral da Polícia Rodoviária Federal, Hélio Cardoso Derenne (DPRF, 2008), referindo-se a quem se nega a realizar o teste no etilômetro nas rodovias brasileiras, afirmou que “mesmo quando não havia punição para quem se recusasse a soprar, já existia a turma do contra”. Tal entendimento é baseado no art. 277, §3º do mesmo diploma legal, senão vejamos:

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.

§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.

O juízo acima mencionado não merece guarita tendo em vista que a recusa é baseada em preceitos constitucionais vigentes, que estão acima de quaisquer outras disposições. Logo, por se tratar de um direito, não há que se falar em qualquer tipo de sanção, seja administrativa ou penal. Em outras palavras, o que está autorizado por uma norma não pode ser proibido por outra.

O condutor apenas não poderá recusar o exame clínico, que é feito geralmente nos Institutos Médico-Legais, havendo recusa sofrerá as sanções administrativas do art. 165 do CTB como preconiza o art. 277, §3º do mesmo diploma. Como já dito anteriormente, o exame clínico não atesta com precisão o grau de alcoolemia do condutor, logo não servirá como prova do crime do art. 306 do CTB (GOMES; CUNHA; PINTO, 2008).

Em relação à conduta capitulada na parte final do art. 306, (conduzir veículo automotor na via pública sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência), por ser dispensável prova técnica, a configuração do delito independerá de boa vontade ou desinformação do agente.

3.4 Dificuldade da prisão em flagrante

Para Capez (2007, p. 251), a prisão em flagrante é uma:

Medida restritiva de liberdade, de natureza cautelar e processual, consistente na prisão, independente de ordem escrita do juiz competente, de quem é surpreendido cometendo, ou logo após ter cometido, um crime ou uma contravenção.

Com relação ao tema, verifica-se que, mesmo com a colaboração do suspeito, a prisão em flagrante só será possível quando for realizado o teste do etilômetro, tendo em vista que fornece resultado imediato. No caso da coleta de sangue, é sabido que o exame químico-toxicológico demanda procedimentos de pesquisa laboratorial, cujos resultados não são imediatos. Por vezes, devido à grande demanda e ineficiência, passa-se meses para o retorno de um simples laudo.

Dessa forma não será possível a prisão em flagrante, mesmo que o suspeito autorize a coleta de seu sangue, salvo no caso de realização do teste do etilômetro. Em quaisquer outras circunstâncias a autoridade policial não terá condições de formar um convencimento seguro e imediato para lavratura do flagrante e assim procedendo, o mesmo poderá ser facilmente relaxado por ser desprovido de um mínimo de lastro probatório ou indiciário. Como já dito anteriormente é impossível para a autoridade policial, o médico responsável pelo exame clínico, testemunhas, etc, determinar sem exames apurados, o grau de concentração etílica.

A única solução para esse impasse criado pelo legislador seria a disponibilização de etilômetros em todas as delegacias de Polícia Civil, o que seria no mínimo improvável de acontecer tendo em vista o alto custo do aparelho (cerca de R\$: 7.000,00). Mesmo assim, como já exposto, a prisão em flagrante e a produção da prova ficariam a critério da boa vontade do suspeito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A abordagem deste trabalho teve como objetivo demonstrar a importância de ser discutida a Lei 11.705/08 frente à realidade jurídica e social do Brasil, mostrando, ainda, que não foi a referida norma competente o suficiente para minimizar o grave problema vivido hodiernamente no trânsito brasileiro.

O estudo mostrou que apesar do álcool dominar as discussões sobre a matéria existe uma série de fatores responsáveis pelas tragédias no trânsito, sendo um problema bem mais complexo que, infelizmente, não dá para ser resolvido com medidas populistas e ineficientes.

Debruçando-se sobre as estatísticas relativas aos quatro primeiros meses em que a Lei esteve em vigor, verificou-se que, de início, ocorreu uma queda expressiva no número de mortes nas rodovias federais. Pensou-se que era a solução para o caos do trânsito brasileiro, no entanto, nos meses posteriores, a Lei mostrou-se ineficaz diminuindo acentuadamente o percentual de queda. O efeito provocado inicialmente deveu-se bem mais a fiscalização que, com a pressão da mídia, foi acentuada, que a uma milagrosa conscientização e educação do condutor brasileiro.

Comparando a legislação brasileira com a de outros países, constatou-se que a grande maioria das nações desenvolvidas possui uma margem de tolerância ética semelhante a que o Brasil fruía antes da mudança operada pela Lei 11.705/08. O que se mostrou completamente diverso foram as penas impostas a quem desrespeita o limite de tolerância e a fiscalização que é nitidamente mais eficaz que a brasileira.

Realizando uma análise comparativa com a anterior legislação que regia a matéria, de início, pensa-se que muito foi melhorado e que o tratamento a embriaguez ao volante foi enrijecido, no entanto, ao observar os problemas da nova legislação, tais como a dificuldade da prisão em flagrante e de prova do delito, verifica-se que ocorreu justamente o contrário,

hoje fica bem mais fácil, amparado por princípios constitucionais, evadir-se da fiscalização e de uma eventual punição.

Pelos argumentos apresentados, ficou claro que se a intenção do legislador era enrijecer o tratamento dispensado a quem dirige sob a influência de álcool, infelizmente, a Lei 11.705/08 não logrou esse fim. A anterior legislação que tratava da matéria era bem mais simples de ser aplicada, o que ocorreu foi a ausência quase que total de fiscalização, fazendo com que a mesma caísse na vala do esquecimento como outras várias tantas Leis.

Com frequência o nosso País peca, não por ausência de normas, mas sim pela leniência no seu cumprimento. Medidas, como a Lei 11.705/08, apenas demonstram a incapacidade do governo em lidar com o relevante tema da violência no trânsito e põem ainda mais em descrédito o Código de Trânsito Brasileiro.

REFERÊNCIAS

ABRAMET. *Petição Inicial da ADIN nº 4103*. Disponível em: <http://www.abramet.org/peticao_amicus_curiae.pdf>. Acesso em: 21 out. 2008.

BRASIL. *Código de Processo Penal*: Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del3689.htm>. Acesso em: 20 out. 2008.

_____. *Código Penal*: Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Decreto-Lei/Del2848.htm>>. Acesso em: 05 out. 2008.

_____. *Código de Trânsito Brasileiro*: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9503.htm>>. Acesso em: 20 out. 2008.

_____. *Lei nº 11.705/08*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm>. Acesso em: 25 out. 2008.

_____. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 10 out. 2008.

CAPEZ, Fernando. *Curso de Processo Penal*. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2007

_____. *Direito Penal: Parte Geral*. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

_____. *Legislação Penal Especial*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

DENATRAN; IPEA. *Pesquisa "Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras"*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf>. Acesso em: 12 out. 2008.

DPRF. *Legislação e fiscalização rigorosas freiam estatísticas nas rodovias*. Disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/index.faces>>. Acesso em: 23 out. 2008.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda Ferreira. *Minidicionário Aurélio*. 4. ed. São Paulo: Nova Fronteira, 2001.

G1. *'Lei seca' brasileira é semelhante à de países árabes*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL617895-5602,00.html>>. Acesso em: 22 out. 2008.

GOMES, Luiz Flávio; CUNHA, Rogério Sanches; PINTO, Ronaldo Batista. *Comentários às reformas do Código de Processo Penal e da Lei de Trânsito*. 1. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. *Legislação Penal Especial*. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

JESUS, Damásio E. de. *Embriaguez ao volante: notas à Lei nº 11.705/2008*. Disponível em: <http://www.policiacivil.goias.gov.br/gerencia/noticias/busca_id.php?publicacao=49201>. Acesso em: 20 out. 2008.

LENZA, Pedro. *Direito Constitucional Esquematizado*. 11. ed. São Paulo: Método, 2006.

MAGALHÃES, Naiara. *Lei Seca, a missão*. Disponível em: <http://www.detran.rs.gov.br/clipping_revistas/julho2008/08.htm>. Acesso em 13 out. 2008.

MARCÃO, Renato. *Embriaguez ao volante; exames de alcoolemia e teste do bafômetro*. Disponível em: <<http://www.saraivajur.com.br/doutrinaArtigosDetalhe.cfm?doutrina=1059>>. Acesso em 21 out. 2008.

MORAES, Alexandre de. *Direito Constitucional*. 22. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

MOREIRA, Rômulo de Andrade. A Lei Maria da Penha e suas inconstitucionalidades, *Revista Magister*, n. 19, agosto de 2007, p.82.

NUCCI, Guilherme de Souza. *Leis penais e processuais penais comentadas*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

O DIA. Denatran: de 2 em 2 dias, cai um Airbus no trânsito. *O Dia Online*. 01 set. 2007. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/interna/0,,OI1873479-EI998,00.html>>. Acesso em: 25 out. 2008.

PIOVESAN, Flávia. *Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional*. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

PRADO, Adriana, et. al. Beber e dirigir agora dá cadeia. *ISTOÉ*; nº: 2017; de 02/07/2008; p. 79.

REVISTA DA SEMANA. São Paulo: Abril. Ed. 43. 3 jul. 2008, p. 10.

STEINER, Sylvia Helena de Figueiredo. *A Convenção Americana Sobre Direitos Humanos e sua integração ao Processo Penal Brasileiro*. 1. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

ANEXO A

LEI 11.705, DE 19 JUNHO DE 2008
(Publicada no Diário Oficial da União dia 20 de junho de 2008)

Altera a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do §4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do §4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

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

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

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

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

Art. 3º Ressalvado o disposto no §3º do art. 2º desta Lei, o estabelecimento comercial situado na faixa de domínio de rodovia federal ou em terreno contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, que inclua entre suas atividades a venda varejista ou o

fornecimento de bebidas ou alimentos, deverá afixar, em local de ampla visibilidade, aviso da vedação de que trata o art. 2º desta Lei.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 300,00 (trezentos reais).

Art. 4º Competem à Polícia Rodoviária Federal a fiscalização e a aplicação das multas previstas nos arts. 2º e 3º desta Lei.

§1º A União poderá firmar convênios com Estados, Municípios e com o Distrito Federal, a fim de que estes também possam exercer a fiscalização e aplicar as multas de que tratam os arts. 2º e 3º desta Lei.

§2º Configurada a reincidência, a Polícia Rodoviária Federal ou ente conveniado comunicará o fato ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT ou, quando se tratar de rodovia concedida, à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para a aplicação da penalidade de suspensão da autorização de acesso à rodovia.

Art. 5º A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I - o art. 10 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXIII:

“Art. 10.

.....
XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça.

.....” (NR)

II - o caput do art. 165 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

.....” (NR)

III - o art. 276 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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.” (NR)

IV - o art. 277 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 277.

.....

§ 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.” (NR)

V - o art. 291 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 291.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

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

VI - o art. 296 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.” (NR)

VII - (VETADO)

VIII - o art. 306 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“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:

.....

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (NR)

Art. 6º Consideram-se bebidas alcoólicas, para efeitos desta Lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac.

Art. 7º A Lei 9.294, de 15 de julho de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A. Na parte interna dos locais em que se vende bebida alcoólica, deverá ser afixado advertência escrita de forma legível e ostensiva de que é crime dirigir sob a influência de álcool, punível com detenção.”

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Fica revogado o inciso V do parágrafo único do art. 302 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Brasília, 16 de junho de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro

Alfredo Nascimento

Fernando Haddad

José Gomes Temporão

Marcio Fortes de Almeida

Jorge Armando Felix

ANEXO B

DECRETO 6.488

(Publicado no Diário Oficial da União dia 20 de junho de 2008)

Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos arts. 276 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro,

Art. 1º Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades administrativas do art. 165 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, por dirigir sob a influência de álcool.

§ 1º As margens de tolerância de álcool no sangue para casos específicos serão definidas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, nos termos de proposta formulada pelo Ministro de Estado da Saúde.

§ 2º Enquanto não editado o ato de que trata o §1º, a margem de tolerância será de duas decigramas por litro de sangue para todos os casos.

§ 3º Na hipótese do §2º, caso a aferição da quantidade de álcool no sangue seja feito por meio de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), a margem de tolerância será de um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

Art. 2º Para os fins criminais de que trata o art. 306 da Lei 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia é a seguinte:

I - exame de sangue: concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue; ou

II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro): concentração de álcool igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de junho de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA