



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO - UFMA  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, SAÚDE E TECNOLOGIA – CCSST  
CURSO DE DIREITO

MAURICIO CANTANHEDE DE SOUSA

**A APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO CRIME DE EMBRIAGUEZ  
AO VOLANTE COMETIDO NO BRASIL, NO ESTADO DO MARANHÃO E NA  
CIDADE DE IMPERATRIZ**

IMPERATRIZ

2018



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO - UFMA  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, SAÚDE E TECNOLOGIA – CCSST  
CURSO DE DIREITO

MAURICIO CANTANHEDE DE SOUSA

**A APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO CRIME DE EMBRIAGUEZ  
AO VOLANTE COMETIDO NO BRASIL, NO ESTADO DO MARANHÃO E NA  
CIDADE DE IMPERATRIZ**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade Federal do Maranhão – Centro de Ciências Sociais, Saúde e Tecnologia de Imperatriz –, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Área de Concentração: Direito Penal.

Orientador: Prof. Elizon de Sousa Medrado

IMPERATRIZ

2018

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).  
Núcleo Integrado de Bibliotecas/UFMA

CANTANHEDE DE SOUSA, MAURICIO.

A APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE COMETIDO NO BRASIL, NO ESTADO DO MARANHÃO E NA CIDADE DE IMPERATRIZ / MAURICIO CANTANHEDE DE SOUSA. - 2018.

65 p.

Orientador(a): ELIZON DE SOUSA MEDRADO.

Curso de Direito, Universidade Federal do Maranhão, IMPERATRIZ, 2018.

1. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. 2. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. 3. LEI SECA. 4. NOVA LEI SECA. 5. TRÂNSITO. I. DE SOUSA MEDRADO, ELIZON. II. Título.

**MAURICIO CANTANHEDE DE SOUSA**

**A APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO CRIME DE EMBRIAGUEZ  
AO VOLANTE COMETIDO NO BRASIL, NO ESTADO DO MARANHÃO E CIDADE  
DE IMPERATRIZ**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da  
Universidade Federal do Maranhão – Centro de  
Ciências Sociais, Saúde e Tecnologia de  
Imperatriz –, como requisito parcial para a  
obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Elizon de Sousa Medrado

Aprovada em: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Msc. Elizon de Sousa Medrado  
Mestre (UFMA)

---

1ª Examinador

---

2º Examinador

A minha família, pelo incentivo durante toda essa jornada e constante motivação para transpor obstáculos na minha vida pessoal e profissional, e por tudo o que significa para mim.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus que é a minha fortaleza, por ter me capacitado para mais essa conquista.

Aos meus pais, Antônio José e Maria Maurícia, meus maiores exemplos de vida, pela dedicação, amor e apoio incondicionais.

À minha esposa Claudia, pelo amor e carinho dedicado a mim, por ser a minha maior companheira nessa jornada, sempre ao meu lado me incentivando a prosseguir, me ajudando a ser uma pessoa melhor.

Aos meus filhos João Victor e Kewen, a quem o pai ama tanto, fonte de toda inspiração nessa longa estrada da vida.

Aos meus amigos, pelo incentivo, amizade sincera e imensurável ajuda em todos os momentos.

Aos professores, pelos ensinamentos e dedicação que muito contribuiu para a minha formação acadêmica.

Ao meu orientador, pela paciência e auxílio na construção desse trabalho, partilhando comigo de suas ideias.

Meus sinceros agradecimentos àqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para a conclusão dessa etapa na minha vida, a todos o meu muito obrigado!

“Tudo aquilo que o homem ignora, não existe para ele. Por isso o universo de cada um, se resume no tamanho do seu saber”.

Albert Einstein

## RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso tem por finalidade abordar a aplicação da legislação de trânsito no crime de embriaguez ao volante tipificado no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro em decorrência das alterações introduzidas na legislação, inicialmente pela Lei 11.705/2008 (Lei Seca) e posteriormente pela Lei 12.760/2012 (Nova Lei Seca), especialmente relacionado aos meios de prova capazes de comprovar a materialidade do delito em questão. Nesse aspecto, far-se-á um levantamento do número de pessoas que perdem a vida nas estradas do país, bem como dos valores gasto pelos entes estatais no socorro às vítimas e em seus tratamentos. Será abordado também a quantidade de condutores penalizados administrativamente e criminalmente pela embriaguez ao volante, assim como alguns pontos divergentes nas discussões doutrinárias sobre a aplicação da lei seca. O presente trabalho se utilizou do método indutivo, que parte de ocorrência e fenômenos particulares para teorias e leis mais gerais.

**Palavras-chave:** Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro. Condutor. Embriaguez ao Volante. Lei Seca. Nova Lei Seca.



## **ABSTRACT**

The purpose of this course work is to address the application of traffic legislation in the crime of drunken driving as defined in article 306 of the Brazilian Traffic Code as a result of the changes introduced in the legislation initially by Law 11.705 / 2008 (Prohibition Act) and subsequently by Law 12.760 / 2012 (New Dry Law), especially related to evidence capable of proving the materiality of the offense in question. In this regard, a survey will be made of the number of people who lose their lives on the country, state and city roads. Also of the value spent by the state entities in the relief to the victims and in their treatments. It will address the number of drivers criminally penalized for drunkenness, as well as some divergent points in doctrinal discourses on the application of dry law. The present work uses the inductive method, which starts from occurrence and particular phenomena for more general theories and laws.

**Keywords:** Traffic. Brazilian Traffic Code. Conductor. Drunk Driving. Dry Law. New Dry Law.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2 O DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL E A EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1 Desenvolvimento Histórico .....</b>	<b>13</b>
<b>2.2 A Embriaguez ao Volante no Código de Trânsito Brasileiro CTB.....</b>	<b>19</b>
<b>2.3 O Crime de Embriaguez ao Volante nas Leis 11.705/08- Lei Seca, e 12.760/12- Nova Lei Seca .....</b>	<b>21</b>
2.3.1 Lei 11.705;08- Lei Seca.....	22
2.3.2 Lei 12.760/12- Nova Lei Seca .....	25
2.3.2.1 Natureza Jurídica do Crime de Embriaguez ao Volante.....	26
2.3.2.2 Os Meios de prova do crime de embriaguez ao volante.....	31
<b>3 ALTERAÇÕES OCORRIDAS NO ART. 306 A PARTIR DA CRIAÇÃO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB) DE 1997 .....</b>	<b>37</b>
<b>3.1 Outras modificações ocorridas na Lei nº 9.503/97, acerca do tema em questão.....</b>	<b>44</b>
<b>4 O IMPACTO DA LEI SECA E SUAS ALTERAÇÕES NO PAÍS, NO ESTADO MARANHÃO E NA CIDADE DE IMPERATRIZ .....</b>	<b>48</b>
<b>4.1. Os números da Lei, Seca no Brasil: número de mortos, feridos, condutores autuados e presos.....</b>	<b>49</b>
4.1.1 Dados sobre as vítimas fatais.....	51
4.1.2 Dados sobre os feridos.....	52
4.1.3 Dados sobre os presos por embriaguez ao volante.....	54
4.1.4 Dados sobre condutores autuados por embriaguez ao volante.....	54
<b>4.2 Análise de dados sobre acidentes, óbitos e multas no Estado do Maranhão .....</b>	<b>55</b>
<b>4.3 Levantamento do número de Autos de Infração de Trânsito (AIT) realizados para condutores que foram enquadrados na Lei Seca; de acidentes fatais com o número de vítimas mortas e de motoristas presos com base no art. 306 do CTB na cidade de Imperatriz .....</b>	<b>58</b>

<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>60</b>
<b>6 REFERÊNCIAS.....</b>	<b>63</b>

## 1 INTRODUÇÃO

É sabido, pois largamente divulgado, que o trânsito é uma das principais causas de mortes violentas no Brasil e no mundo, e que muitos dos acidentes automobilísticos são determinados pela ingestão de álcool ou substância psicoativa pelo condutor. Os nefastos efeitos desses acidentes são sentidos em diversos campos, desde a dor pela perda de entes queridos e de arrimos de famílias, passando pelo sistema de saúde e de previdência pública, para os quais são projetados os efeitos econômicos dos acidentes, eis que são obrigados a tratar os traumas corporais e suprir a perda da capacidade laborativa ou a invalidez.

Assim visto o fenômeno, nada mais justificado do que o uso do Direito Penal, com suas ferramentas coativas e punitivas, para proteger a incolumidade pública e particular. Ademais, exigível que a legislação penal tenha racionalidade e efetiva aplicabilidade, para ser instrumento eficaz de proteção dos bens jurídicos envolvidos.

O presente trabalho tem por finalidade abordar a aplicação da legislação de trânsito no crime de embriaguez ao volante tipificado no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro em decorrência das alterações introduzidas na legislação, inicialmente pela Lei 11.705/2008 (Lei Seca) e posteriormente pela Lei 12.760/2012 (Nova Lei Seca), bem como analisar os reflexos dessa evolução legislativa na redução do número de acidentes e mortes no trânsito, assim como o número de indivíduos autuados e presos por tal conduta.

Visa também provocar a sociedade e os órgãos públicos para esse grave problema existente em nosso país e estabelecer uma discussão acerca da legislação atual e sua efetiva aplicabilidade. Este trabalho pretende fomentar a participação efetiva da sociedade, principalmente no meio acadêmico, e dos agentes públicos na busca de soluções para a prevenção e a minimização dos acidentes de trânsito, levando-os a reconhecer suas responsabilidades nas causas e consequências dessa barbárie que vem ceifando muitas vidas e desperdiçando os recursos públicos. No âmbito do Direito, a contribuição pode derivar da criação e adequação das normas e dos estudos jurídicos que permitam a sua aplicabilidade concreta e efetiva.

O presente trabalho se utilizou do método indutivo, que parte de ocorrência e fenômenos particulares para teorias e leis mais gerais. Já o

procedimento técnico do trabalho em questão foi a pesquisa bibliográfica e documental baseando-se sua construção por meio de artigos jurídicos, doutrina, jurisprudência e normas constitucionais e infraconstitucionais.

O tema foi desenvolvido em três capítulos. O primeiro capítulo abordará o desenvolvimento histórico da legislação de trânsito no Brasil, fazendo referência da chegada dos primeiros carros no país, do primeiro acidente, das primeiras regras de circulação e conduta, do primeiro código de trânsito até chegada do atual CTB de 1997, que trouxe em seu bojo o crime de embriaguez ao volante tipificado no artigo 306, o qual sofreu algumas alterações advindas das leis 11705/08 e 12760/12 para melhor aplicabilidade.

No segundo capítulo serão abordadas as alterações ocorridas no art. 306 do CTB, desde sua criação. Tal artigo configura o crime de embriaguez ao volante, que vem mudando ao longo dos tempos na tentativa de coibir cada vez mais essa prática perigosa álcool e trânsito. Será explanado também sobre alterações que outros artigos sofreram por estarem ligados ao crime definido no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Por fim, no último capítulo são verificados os índices de acidentes e de pessoas que acabam lesionadas e até perdendo a vida nas estradas do país, do estado do Maranhão e da cidade de Imperatriz. Se verificará também a quantidade de pessoas autuadas e presas nas rodovias federais no estado do Maranhão e na cidade de Imperatriz.

## **2 O DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL E A EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO**

A chegada dos veículos automotores ao Brasil fez com que o poder público tomasse algumas medidas para garantir um trânsito seguro, com isso foram criadas regras de circulação e conduta para organizar o trânsito e proteger os pedestres e motoristas. Em 1903 houve as primeiras concessões de licenças para dirigir e posteriormente em 1906 adotou-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas.

Com a necessidade de organizar algumas regras esparsas o poder público cria o primeiro Código Nacional de Trânsito, instituído pelo Decreto Lei n. 2.994, em 28 de janeiro de 1941, que disciplinava a circulação de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres, abertas à circulação pública, em qualquer ponto do território nacional.

Com o objetivo de tornar o trânsito cada vez mais seguro e suas regras cada vez mais aplicáveis são editados mais dois Códigos de Trânsito, até a chegada do novo e atual Código de Trânsito Brasileiro instituído através da lei 9.503/97, mas que só entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

Devido as crescentes mortes no trânsito o atual CTB trouxe em seu bojo os denominados crimes de trânsitos situados no capítulo XIX, sendo um deles o crime de embriaguez ao volante tipificado no artigo 306, que teve sua redação alterada pelas leis 11.705/2008- Lei Seca e 12.760/2012- Nova Lei Seca, especialmente relacionado aos meios de prova capazes de comprovar a materialidade do delito em questão.

### **2.1 Desenvolvimento Histórico**

Foi no ano de 1897, após a Revolução Industrial (1760-1830) que foi criado o motor a combustão interna, possibilitando a fabricação do automóvel, o primeiro carro chegou ao Brasil, importado da França. A grande inovação tecnológica pertencia ao ativista José do Patrocínio. Conta-se que, em certo dia, José do Patrocínio emprestou seu veículo para o poeta Olavo Bilac que, no Rio de Janeiro, mais especificamente na Barra da Tijuca, provocou o primeiro acidente de trânsito no Brasil, pois perdeu o controle do automóvel, haja vista que não possuía

habilidade para conduzi-lo e acabou colidindo com uma árvore (FRANZ e SEBERINO, 2012)

A chegada de veículos automotores ao Brasil fez com que o Poder Público e o Automóvel Clube do Brasil unissem esforços para tornar o trânsito mais seguro, criando regras de circulação para proteger pedestres e motoristas. Neste contexto, autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro, objetivando disciplinar o trânsito de veículos, criaram, em 1903, a concessão das primeiras licenças para dirigir. Posteriormente, em 1906, adotou-se no país, o exame obrigatório para habilitar motoristas na condução de veículos automotores (FRANZ e SEBERINO, 2012).

Após a morte de Getúlio Vargas, em 1954, e a assunção de Juscelino Kubitschek, o automóvel, antes reduzido à elite, tornou-se artigo de consumo da classe média, promovendo progresso e desenvolvimento social. Neste período, multiplicaram-se as estradas e as avenidas, no intuito de acomodar um número cada vez maior de veículos.

Em razão do crescente número de automóveis trafegando nas vias públicas, foram introduzidas regras na sociedade para organizar o fluxo, pois várias pessoas passaram a dividir o mesmo espaço de circulação, tornando o trânsito mais perigoso. As viagens estavam se tornando cada vez mais rápidas, aumentando o número de acidentes.

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto Lei n. 2.994, em 28 de janeiro de 1941, e disciplinava a circulação de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres, abertas à circulação pública, em qualquer ponto do território nacional (FRANZ e SEBERINO, 2012).

Esse Código teve pouca duração, apenas oito meses, sendo revogado pelo segundo Código Nacional de Trânsito, decreto Lei n. 3.651, de 25 de setembro de 1941, que lhe deu nova redação, criando o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT'S (Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos Estados.

O Segundo CTB teve vigência por mais de 20 anos e foi revogado em 1966, pela Lei n. 5.108/66, que instituiu o terceiro Código Nacional de Trânsito, composto de 131 artigos, aplicável ao trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres dentro do território nacional.

Para cumprir exigência expressa do terceiro Código Nacional de Trânsito, através do Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968, foi elaborado o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (Rcnt), com 264 artigos, conforme o seu artigo 129, que trazia a seguinte redação: “O Poder Executivo, dentro de cento e vinte dias contados da vigência deste Código, expedirá o competente Regulamento, necessário a sua melhor execução” (BRASIL, 1966).

É neste Decreto que se encontra a primeira restrição à condução de veículo automotor sob a influência de bebida alcoólica, proibindo tal atitude no inciso III do artigo 181, que trazia a seguinte redação: “É proibido a todo condutor de veículo: III – dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza” (BRASIL, 1968)

O terceiro Código Nacional de Trânsito trazia como consequências às infrações das normas estipuladas por ele as seguintes penalidades: advertência; multa; apreensão ou cassação do documento de habilitação; remoção, retenção ou apreensão do veículo.

O referido Código não conseguiu atender as reais exigências que o trânsito necessitava, portanto em 23 de fevereiro de 1967 foi editado o Decreto Lei nº 237, revogando 25 artigos do Código regente na época, e a partir daí começaram a ser editadas sucessivas Leis que viriam alterar o diploma legislativo em comento, surgindo, então, um forte entendimento da necessidade de se elaborar um novo Código de Trânsito que atendesse as atuais necessidades do trânsito brasileiro.

Nesse contexto surge então em 23 de setembro de 1997 a Lei 9.503, que instituiu o atual CTB (Código de Trânsito Brasileiro), mas que só entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

O novo e atual Código de Trânsito Brasileiro trouxe muitas inovações. É composto de leis, decretos e resoluções respeitando a abrangência na posição hierárquica das leis. As leis estabelecem as normas em caráter geral, os decretos regulamentam, detalham e disciplinam a aplicação das leis, as resoluções editadas através do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecem normas detalhadas nas leis.

A legislação que regulamenta o trânsito no Brasil é composta por:

- Constituição Federal;
- Código de Trânsito Brasileiro (CTB);



- Convenção de Viena;
- Acordo do Mercosul;
- Resoluções e Deliberações do Contran;
- Portarias do Denatran;
- Leis, Decretos e Portarias Estaduais;
- Leis, Decretos e Portarias Municipais.

Essa nova legislação trouxe consigo as seguintes penalidades: advertência (art. 267); multa (art. 297); suspensão da licença para dirigir (art. 294); cassação da licença para dirigir (art. 263); apreensão do veículo (art. 270, § 2º e 4º); frequência obrigatória em curso de reciclagem (art. 268); retenção do veículo (art. 269, I c/c art. 270); recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação ou da licença para dirigir (art. 269, III e IV).

Para tentar sanar o problema da mortalidade no trânsito, diferentemente das legislações anteriores, o atual Código veio composto dos denominados crimes de trânsito, situados no capítulo XIX, sendo que a seção I trata das disposições gerais e a seção II dos crimes em espécie, contendo a maior novidade, que foi a possibilidade do condutor autor de algum crime de trânsito ser punido com a pena privativa de liberdade.

Segundo índices da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), 1,2 milhões de pessoas morrem e 50 milhões ficam feridos em decorrência de acidentes de trânsito em todo o mundo, 22 milhões de leitos hospitalares são ocupados diariamente por vítimas de acidentes de trânsito, quase 100 (cem) pessoas morrem todos os dias vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, e os prejuízos financeiros com acidentes no trânsito no Brasil atingem R\$ 32 bilhões por ano, sendo que no Brasil o acidente de trânsito é a segunda maior causa de morte externa, sendo superada apenas pelas mortes devidas a armas de fogo (AGÊNCIA BRASIL, 2017).

A maior causa dos acidentes de trânsito é o fator humano, tendo em primeiro lugar o consumo de álcool antes de dirigir, seguido pela velocidade excessiva, sonolência, desrespeito às leis de trânsito, desatenção, uso de drogas e/ou medicamentos.

Sendo o consumo de álcool um fator de alto nível de mortes no trânsito, a nova legislação trouxe o crime de embriaguez ao volante, capitulado no artigo 306, com a seguinte redação:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substâncias 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 (BRASIL, 1997).

Importante ressaltar que a embriaguez ao volante, além de se tornar crime, também foi capitulada como infração de trânsito, conforme se extrai do texto do artigo 165 e 277 do Código de Trânsito Brasileiro, que possuía a seguinte redação:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

Infração – Gravíssima;

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

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

Parágrafo Único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277 (BRASIL, 1997).

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. (BRASIL, 1997).

Neste contexto, é importante, também, mencionar a redação do caput do artigo 276 do Código de Trânsito Brasileiro: “A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor” (BRASIL, 1997).

Nota-se que pela redação original do artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro, para que se configurasse a infração administrativa se fazia necessário provar que o condutor estivesse dirigindo sob a influência do percentual de álcool por litro de sangue exigido pela norma, o que na prática se tornou quase impossível de ser comprovado, pois a única forma de ser comprovado o limite mínimo exigido era pelo conhecido teste do bafômetro (exame de alcoolemia) ou pelo exame de sangue, sendo que o motorista não estava obrigado a se submeter a tais exames, tornando-se, assim, difícil a concretização da referida infração administrativa.

Mas adiante vai se demonstrar as alterações trazidas pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 para corrigir essa incorreção, leis essas que trouxeram mudanças benéficas e que refletiram de forma positiva na postura dos aplicadores e estudiosos do direito, tendo em vista que trouxe consigo inovadoras diretrizes que dinamizaram principalmente o trabalho de fiscalização, uma vez que concedeu uma maior quantidade de mecanismo de prova, bem como corrigiu alguns erros cometidos pelo legislador pretérito no que diz respeito aos tipos penais, tais mudanças tornaram mais eficaz a aplicabilidade da lei.

O novo e atual Código de Trânsito Brasileiro trouxe consigo a marca de ser um código de paz, um código ao cidadão, pois trouxe um capítulo inteiro destinado ao cidadão, um à condução de escolares, outro sobre os crimes de trânsito e um exclusivo para pedestres e veículos não motorizados. Diretamente o Código de Trânsito atinge toda a população com o intuito de proteger e proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto. Prevê que o cidadão tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos, alterações/sugestões à sinalização, fiscalização, implantação de equipamentos (ex. fiscalização eletrônica de velocidade) ou alterações em normas.

O objetivo do código foi resguardar e oferecer maior segurança, eficiência e comodidade no trânsito. Também há um nítido foco nos elementos homem, veículo e via pública, procurando um equilíbrio entre eles de modo que haja segurança a todos aqueles que necessitem trafegar, seja o pedestre ou o condutor.

É importante ressaltar que uma das grandes inovações do novo código foi apresentar um capítulo específico sobre os crimes de trânsito, que não existia no Código de 1966. Para se aplicar sanções penais às infrações cometidas no trânsito, recorria-se ao Código Penal de 1940 e à Lei de Contravenções Penais de 1941, e não é outro o entendimento de Ruy Carlos de Barros Monteiro:

Os dispositivos legais em que assentavam, de modo superficial, fragmentário e indireto, os elementos tipificadores dessas infrações, bem como a substância das penas a elas cominadas, datavam, na sua quase globalidade, de há mais de 50 anos – do Código Penal – Decreto-lei n. 2.848, de 7 de dezembro de 1940, e da Lei das Contravenções Penais – Decreto-lei n. 3.688, de 10 de outubro de 1941. De ver-se, então, que as infrações cometidas em veículos automotores em via pública ou particular, não tinham previsão na Lei 5.108 de 1966, devendo-se aplicar aos casos concretos outras leis penais (MOTTEIRO, 1999).

Sendo assim, de grande importância para a sociedade e para os próprios operadores do direito, foi a criação do novo diploma legal de 1997, pois além de ser

voltado para o cidadão e ter um caráter educativo, inseriu um capítulo destinado aos tipos penais, o capítulo XIX, que trata dos crimes de trânsito. Assim, não foi mais necessário recorrer-se a outros diplomas legais para se aplicar sanções penais àqueles que cometem condutas criminosas relacionadas à condução de veículos, o que facilita e torna mais efetiva a aplicação da norma.

## 2.2 A Embriaguez ao Volante no Código de Trânsito Brasileiro-CTB

Quando se pensa na conduta de embriaguez ao volante, tem-se de plano dois aspectos da ilicitude da conduta. De um lado, os aspectos e consequências no âmbito do Direito Administrativo. De outro, os aspectos e consequências próprias da aplicação do Direito Penal e que, apesar de poderem coexistir, devem ser analisados de forma distinta.

A infração administrativa está prevista no Art. 165, CTB, que determina:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:  
 Infração - gravíssima;  
 Penalidade - multa (dez 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 (BRASIL, 1997).

Primando pela segurança viária e a proteção ampla dos bens jurídicos que possam ser expostos a risco pela conduta, estabelece o ilícito administrativo pela simples conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, independente do volume de álcool verificada no organismo ou da quantidade de álcool ingerida. Não existe, sob o ponto de vista administrativo, qualquer tolerância à ingestão de álcool para a caracterização da infração administrativa.

Ademais, foi incluído no CTB em novembro de 2016 o tipo infracional administrativo pela simples recusa em fazer o teste do etilômetro, previsto no art. 165 A:

**Art. 165-A.** Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:  
**Infração** – gravíssima;  
**Penalidade** – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

**Medida administrativa** – recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.

**Parágrafo único.** Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses (BRASIL, 2016).

Com isso, o condutor que se RECUSA a realizar o teste do etilômetro será infracionado pelo Art. 165-A do CTB, não havendo a necessidade de indicar, pela autoridade de trânsito, os sinais de alteração da atividade psicomotora.

A apuração da materialidade da conduta e a verificação do consumo de álcool será realizada por meio dos procedimentos previstos no artigo 277 do CTB:

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 2º. A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.

§ 3º. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no **caput** deste artigo (BRASIL, 2012).

Tais medidas são aplicáveis ao agente que ingere bebidas alcoólicas e extensíveis também àqueles que façam uso de substância entorpecente ou análoga que possa de alguma forma influir na capacidade psicomotora do condutor.

Além disto, prevê o § 2º do Art. 277 que a condição do condutor pode ser caracterizada pelo agente de trânsito não só pelos procedimentos estabelecidos no caput do artigo, mas também por outros meios de prova em direito admitidos, tal como provas testemunhais, documentos, e outros que possam servir para indicar a condição do condutor implicado.

Não obstante, a negativa do condutor em se submeter aos testes e exames que lhe forem impostos administrativamente, implicará por si só infração administrativa autônoma, aplicando-se ao infrator as mesmas penalidades e medidas administrativas cabíveis à infração do Art. 165.

Em termos de Direito Penal, o crime de embriaguez ao volante está previsto no Art. 306 do CTB, que caracteriza-se pela condução de veículo automotor em via pública, sob influência de álcool ou qualquer outra substância que determine alteração da capacidade psicomotora do condutor.

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

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

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

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

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

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

§ 3º. O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo (BRASIL, 2012).

### **2.3 O Crime de Embriaguez ao Volante nas Leis 11.705/08- Lei Seca, e 12.760/12- Nova Lei Seca**

Com os números de acidentes de trânsito em ascendência, a população temerária, mas necessitando utilizar as vias públicas diuturnamente pelos seus mais diversos motivos, e a mídia mostrando que muitos acidentes advinham da ingestão de álcool no organismo do motorista causador, se começou a pedir mudanças nos hábitos das pessoas e na aplicação das leis que regulavam a matéria.

Portanto no ano de 2008, através da Lei nº 11.705 alterou-se o art. 306 do CTB, com a intenção de reduzir os índices de acidentalidade no trânsito. O intuito pelo qual a lei foi criada foi ótimo, contudo inseriu-se em sua redação algo que deixou o artigo sem aplicabilidade, pois se fixou certa quantidade de álcool ou de substância psicoativa que causasse dependência no organismo do condutor para configurar tal crime. Desse modo não poderia ser provado o crime sem a própria colaboração do infrator, dessa forma ninguém colaborava, ninguém ia preso.

Motivo pelo qual em 2012 se inovou novamente a matéria dos artigos que tratam sobre a condução de veículo automotor estando seu condutor com o estado psicomotor alterado em virtude da ingestão de álcool ou outra substância que causasse dependência, através da Lei 12.760/2012 - Nova Lei Seca.

### 2.3.1 Lei 11.705/2008- Lei Seca

A Lei 11.705, a qual foi chamada de —LEI SECA, foi criada para reduzir o número de acidentes ocasionados por motoristas embriagados e endureceu a punição para aqueles que bebessem e fossem dirigir, mas os legisladores acabaram por inserir uma comprovação do estado etílico do condutor e este somente poderia ser atestado por exame sanguíneo ou teste do bafômetro, conforme disciplina o Decreto nº 6.488, o qual trouxe a seguinte redação:

Art. 1º Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades administrativas do art. 165 da Lei nº 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 fins criminais de que trata o art. 306 da Lei nº 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. (BRASIL, 2008)

Foi com o intuito de dar maior rigor aos motoristas que dirigissem veículos automotores embriagados que ocorreu a alteração do art. 306 do CTB, porém foi acrescentada na sua redação uma quantidade de álcool para que o condutor fosse considerado embriagado, o que anteriormente não continha, desse modo causando um problema em sua aplicabilidade.

A esse respeito leciona Warley Belo (2015):

Em 2008, através da Lei nº 11.705, inovou-se desastrosa e irresponsavelmente a legislação penal inserindo no tipo a exigência de se comprovar a concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas. Não se sabe ao certo o porquê desse número já que as pessoas são diferentes em relação à sua resistência etílica e também ao peso relativo da massa corporal, mas, enfim... o Legislador encontrou esse número cabalístico.

Nota-se que com a alteração da lei, o legislador introduziu uma exigência para que o condutor fosse preso, uma comprovação de que ele estivesse com uma concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue, com isso acabou-se por ampliar a liberdade dos condutores que fazem uso dos produtos que alteram a capacidade psicomotora, porque a prova a ser produzida ficou mais densa, pois o legislador não se deu conta que acrescentando essa exigência poucos seriam os condutores autuados em flagrante delito. Além disso, teria que se comprovar a quantidade de álcool no organismo da pessoa e isso somente poderia ser realizado através da prova pericial.

Partindo desse entendimento de que a autuação só poderia ser feita pelo meio pericial, assentou-se na doutrina e jurisprudência a noção de que o condutor suspeito de conduzir veículo em estado de embriaguez não poderia ser coagido a utilizar o aparelho de medição da quantidade de álcool existente no sangue, assim como não poderia ser obrigado a permitir a coleta de sangue para fazer o exame. E o motivo para tal negação estava baseado no princípio da vedação da autoincriminação, mais conhecido pela expressão segundo a qual ninguém pode ser obrigado a produzir prova contra si - em latim, *nemo tenetur se detegere*.

No Brasil, nenhuma pessoa é obrigada a produzir prova contra si mesma, sendo este um princípio constitucional, disciplinado na Carta Magna no artigo 5º, inciso LXIII e também disciplinado no art. 8º, 2, g do Tratado Interamericano de Direitos Humanos – Pacto de São José da Costa Rica e no art. 14, 3, g do Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos (PIDCP):

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

[...]

ARTIGO 8º - Garantias judiciais

2. Toda pessoa acusada de um delito tem direito a que se presuma sua inocência, enquanto não for legalmente comprovada sua culpa. Durante o processo, toda pessoa tem direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínimas: g) direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada;

[...]

ARTIGO 14

3. Toda pessoa acusada de um delito terá direito, em plena igualmente, a, pelo menos, as seguintes garantias:



g) De não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada.

Percebe-se que o acusado que estivesse com a capacidade psicomotora alterada pelo motivo de ter ingerido bebida alcoólica ou outra substância psicoativa que causasse dependência, não possuía a obrigação de se submeter aos testes disciplinados no art. 306 do CTB, pois lhe era uma garantia constitucional.

Com esse benefício concedido pela Constituição, seria raro que algum condutor embriagado realizasse o teste para se incriminar, sabendo que nada poderia lhe ser feito da negativa da realização dos exames.

Na redação original do artigo havia a presença do perigo concreto por parte do sujeito ativo (motorista) contra a vida de qualquer sujeito passivo (pessoa indeterminada). Após a alteração da lei em 2008, o crime de perigo concreto passou a ser crime de perigo abstrato.

Nesse aspecto, Valente (2015) pondera que:

Com as recentes modificações introduzidas pela Lei nº. 11.705, de 19 de junho de 2008, retornamos à utilização de delitos de perigo abstrato, isto porque basta a mera condução de veículo automotor 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 para que se configure o crime.

Sendo assim, para que haja configuração do delito não é necessária a comprovação do perigo real, tão somente necessário é que haja a conduta descrita no tipo penal.

De acordo com Piero Locatelli e Guilherme Balza (2009):

Levantamento feito pela PRF (Polícia Rodoviária Federal) do primeiro ano da aplicação da lei seca no país mostra que aumentou o número total de acidentes de carro e de feridos nas rodovias federais do país, mesmo com a fiscalização mais rigorosa. Entre os dias 20 de junho de 2008, quando a lei 11.705 entrou em vigor, e 16 de junho de 2009, foram 138.226 acidentes, contra 127.683 no mesmo período do biênio 2007-2008. Os feridos foram de 76.056 no período anterior para 79.269 após a lei.

A intenção do legislador foi boa, contudo acabou introduzindo detalhes que acabaram por deixar a lei sem aplicabilidade, porque o condutor não era obrigado a realizar os testes de alcoolemia, ou seja, bebia, dirigia e não se conseguia provar o crime de trânsito, pois para que houvesse a comprovação do seu estado etílico era necessário ter sua colaboração e desta forma só era possível a punição administrativa.

No dia 28 de março de 2012, o STJ proferiu decisão no REsp 1.111.566 neste exato sentido. Como esta prova técnica não poderia ser obtida sem a colaboração do próprio cidadão investigado, os motoristas ébrios passaram a recusar, com todo o direito, o teste do bafômetro.

### 2.3.2 Lei 12.760/12- Nova Lei Seca

Restou demonstrado que as regras estabelecidas pela Lei 11.705/08 não se adequaram aos ditames do ordenamento jurídico vigente e a tão almejada efetividade não foi alcançada, visto que o binômio álcool e trânsito continuava ceifando vidas.

Portanto, diante destas circunstâncias, o legislador decidiu mais uma vez alterar as regras relativas à embriaguez ao volante, fato este que culminou na criação da Lei 12.760 em 21 de dezembro de 2012, cuja vigência iniciou-se na data de sua publicação.

A Lei 12.760/12 alterou significativamente o crime de embriaguez ao volante, deixando de exigir o tão criticado percentual mínimo de álcool no organismo do condutor, passando, agora, a exigir um dirigir anormal por parte do motorista, além da influência do álcool ou outra substância psicoativa, para que tenha por configurado o delito em estudo, trazendo a seguinte redação:

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

Penas – detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

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

I – concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II – sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora.

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

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo (BRASIL, 2012).

Desta forma, percebe-se que o novo artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro deixou de ser um tipo penal focado unicamente no percentual mínimo de

álcool no organismo do condutor para a caracterização do crime de embriaguez ao volante, passando a exigir agora a demonstração de que o mesmo conduzia seu veículo com sua capacidade psicomotora alterada em razão do consumo de bebida alcoólica ou outra substância psicoativa.

Sendo assim, o crime de embriaguez ao volante pressupõe a existência dos seguintes requisitos para a sua configuração: 1º) condução de veículo automotor, pouco importando se em via pública ou privada; 2º) a capacidade psicomotora alterada do condutor; e 3º) em razão da influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Portanto, não se exige apenas a comprovação de percentual mínimo de álcool no organismo do condutor, agora é necessário comprovar a alteração da capacidade psicomotora e o consumo de bebida alcoólica ou outra substância psicoativa que determine dependência, ou seja, deve ser provado o nexo de causalidade entre aquele e este.

Da mesma maneira leciona Luiz Flávio Gomes, a saber:

Impõe-se provar: (1) que houve ingestão de uma substância psicoativa, (2) que essa ingestão afetou (efetivamente) a capacidade psicomotora do agente, e que essa capacidade alterada (3) afetou (realmente) a forma de conduzir o veículo. Não podemos, partindo da comprovação da exigência (1), já presumir as demais. Já não há espaço para o “salto triplo carpado hermenêutico”, de que fala Ayres Britto. Antes, na redação de 2008, a presunção era possível porque o tipo penal só falava em 6 dg/l de sangue. Agora, tudo é diferente (GOMES, 2013, Pg. 119).

Percebe-se então que o núcleo central da nova redação do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro concentra-se na capacidade psicomotora do sujeito, que deve estar alterada de forma a influenciar o seu conduzir “anormal” do veículo automotor.

#### 2.3.2.1 Natureza Jurídica do Crime de Embriaguez ao Volante

O delito em estudo já passou por diversas alterações legislativas que alteraram a sua natureza jurídica. Em sua redação original dada pela lei 9.503/97, o crime de embriaguez ao volante contido no seu artigo 306 era considerado um crime de perigo concreto, pois exigia-se a prova do perigo para vítima certa e determinada para que se tenha caracterizado o delito

No ano de 2008, a Lei 11.705 alterou o delito em estudo, passando agora a tratar-se de um crime de perigo abstrato, pois para a sua configuração bastava apenas comprovar o nível de concentração de álcool no organismo do condutor exigido pela norma, pois nessas circunstâncias o perigo era presumido, ou seja, o risco da conduta do motorista era presumido pela própria lei.

Com a nova redação dada pela Lei 12.760/12, o legislador não mais exige a comprovação de um perigo a outrem, e, muito menos, se apoiou à mera presunção de que a influência de determinado nível de álcool bastaria para a caracterização do delito, ou seja, nem perigo concreto (1997) e nem perigo abstrato (2008), o legislador agora optou por uma nova modalidade de perigo.

Bem destacou Luiz Flávio Gomes ao dizer que “perigo concreto é uma probabilidade de lesão e perigo abstrato é uma possibilidade de lesão”, e o novo artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro é um delito que gera uma probabilidade de perigo concreto (GOMES, 2013).

Surgiu daí o entendimento doutrinário de que o crime de embriaguez ao volante, com a redação legislativa dada pela Lei 12.760/12, trata-se de um crime de perigo abstrato de perigosidade real.

Esta nova natureza jurídica do crime requer a comprovação do perigo de dano ao bem jurídico tutelado pela norma, se diferenciando do crime de perigo concreto pelo fato de não ser necessário à demonstração de vítima certa e determinada, ou seja, para a caracterização do crime de embriaguez ao volante requer a comprovação de que o condutor dirigia com sua capacidade psicomotora alterada, dirigia de forma anormal, não sendo necessária a comprovação de que a atitude do condutor gerou um risco de dano para vítima certa e determinada.

A corrente doutrinária que entende que o delito de embriaguez ao volante é um crime de perigo abstrato de perigosidade real é encabeçada por Luiz Flávio Gomes, que entende que “é necessário que um bem jurídico (vida, integridade física ou patrimônio) entre no raio de ação da real periculosidade da conduta, não sendo necessário haver vítima concreta, mas, sim, vítima indeterminada” (GOMES, 2013, Pg. 119).

Porém este não é o único entendimento a respeito da natureza jurídica do crime de embriaguez ao volante, existindo aqueles que discordam do entendimento acima transcrito, como bem enfatizado por Renato Marcão que

defende que o crime continua sendo de perigo abstrato, bastando que o motorista estivesse dirigindo embriagado para a configuração do delito. (MARCÃO,2013).

Portanto, percebe-se a existência de divergência quanto à natureza do delito de embriaguez ao volante, divergência esta que está longe de acabar.

Por capacidade psicomotora pode-se entender, sumariamente, a capacidade de controlar os movimentos dos músculos, ou seja, é a capacidade de controlar os movimentos do corpo humano, envolvendo esforço físico e psicológico, é o autocontrole que o sujeito possui sobre si mesmo.

Nesse sentido, Rafael Francisco Marcondes de Moraes, citando Houaiss, diz que:

Sob um enfoque etimológico e literal, o termo “psicomotora” deriva da junção do antepositivo “psico”(de origem grega – “psukh”, associado à ideia de atividade mental) com a palavra “motora”, oriunda do termo latino “motorius”, representante da noção de movimento, traduzindo a expressão “capacidade psicomotora” como a habilidade afeta às funções motoras e psíquicas, aos movimentos corporais governados pela mente (HOUAISS *apud* MORAES, 2013, pg.104).

Dario Jose Kist, em estudo relacionado ao crime de embriaguez ao volante, traz os elementos que compõe a capacidade psicomotora, a saber: a) a coordenação motora (utilização eficiente das partes do corpo), b) a tonicidade (adequação de tensão para cada gesto ou atitude), c) a organização espacial e percepção visual (acuidade, atenção, percepção de imagens, figuras de fundo e coordenação viso-motora), d) a organização temporal e percepção auditiva (atenção, discriminação, memória de sons e coordenação auditiva-motora), e) a atenção (capacidade de apreender o estímulo), f) a concentração (capacidade de se ater a apenas um estímulo por um período de tempo), g) a memória (capacidade de reter os estímulos e suas características), h) o desenvolvimento do esquema corporal (referência de si mesmo) e i) a linguagem.

O caput do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro diz expressamente que a alteração da capacidade psicomotora há de ser em razão da influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

O legislador, preocupado em não ficar preso ao mero arbítrio do condutor em se submeter ou não aos testes de alcoolemia ou exame de sangue para a constatação da ingestão de álcool ou outra substância psicoativa, agiu bem ao criar o § 2º do artigo 306, pois deixou bem claro que poderão ser utilizados outros meios de prova para a comprovação de que o agente conduzia veículo

automotor com a sua capacidade psicomotora alterada, assim descrito: “A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova”( BRASIL, 2012).

Importante destacar que o legislador, em respeito ao princípio da legalidade e preocupado em não deixar ao mero subjetivismo do agente de trânsito a constatação dos sinais da alteração da capacidade psicomotora do condutor, determinou que fosse regulamentada a questão, e, para tanto, foi editada a Resolução do CONTRAN de nº 432 de 23 de janeiro de 2013 que, em seu anexo II, demonstrou os sinais a serem observados no momento da constatação da alteração da capacidade psicomotora, sendo:

- a) Quanto à aparência, se o condutor apresenta:
  - I. Sonolência; II. Olhos vermelhos; III. Vômito, IV. Soluços; V. Desordem nas vestes; VI. Odor de álcool no hálito.
- b) Quanto à atitude, se o condutor apresenta:
  - I. Agressividade; II. Arrogância; III. Exaltação; IV. Ironia; V. Falante; VI. Dispersão.
- c) Quanto à orientação, se o condutor:
  - I. Sabe onde está; II. Sabe a data e a hora.
- d) Quanto à memória, se o condutor:
  - I. Sabe seu endereço; II. Lembra dos atos cometidos.
- e) Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta:
  - I. Dificuldade no equilíbrio; II. Fala alterada.

O artigo 5º da mencionada Resolução do CONTRAN, estabelece a forma de como poderá ser verificada a alteração da capacidade psicomotora, a saber:

Art. 5º. Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados por:

I – exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou  
II – constatação, pelo agente da Autoridade de Trânsito, dos sinais de alteração da capacidade psicomotora nos termos do Anexo II.

§ 1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor.

§ 2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.

Por fim, o artigo 3º da Resolução de nº 432/13 do CONTRAN, estabelece os meios probatórios para a comprovação da alteração da capacidade psicomotora, trazendo a seguinte redação:

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

I – exame de sangue;

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

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

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

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

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

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

Importante destacar que não basta a comprovação de apenas um dos sinais de alteração da capacidade psicomotora para a configuração do delito, pois o § 1º do artigo 5º da Resolução de nº 432/13 do CONTRAN é bem claro ao dizer que deverá ser observado um conjunto de sinais.

No que se refere aos sinais da alteração da capacidade psicomotora, o jurista Guilherme de Souza Nucci traz um interessante entendimento a respeito do tema, assim descrito:

Há vários indícios de alteração da capacidade mental para controlar os movimentos corporais, tais como modificação na fala, incapacidade de se equilibrar, tremor nas mãos, linguagem desconexa etc. Não há necessidade de disciplina pelo CONTRAN, pois o disposto pelo § 1º diz respeito a processo penal, vale dizer, como comprovar o previsto no caput. Em nosso entendimento, os dois incisos pretendem evidenciar o desnecessário em matéria penal, tendo em vista que o tipo básico é mais que suficiente para a compreensão do delito. Ademais, não cabe a nenhum órgão de trânsito estipular por meio de ato administrativo, como se comprova um crime (NUCCI, 2013, Pg. 717).

Em suma, pode-se dizer que da avaliação do estado psicomotor do condutor obtém-se três resultados, sendo: a) sóbrio, é aquele que não consumiu nenhuma bebida alcoólica; b) apenas alcoolizado, representado pelo indivíduo que

consumiu bebida alcoólica, porém não apresenta nenhum sinal indicativo da alteração de sua capacidade psicomotora; e c) embriagado, sendo aquele sujeito que consumiu bebida alcoólica e que apresenta sinais indicativos da alteração de sua capacidade psicomotora.

Portanto, o objetivo primordial da norma não é atingir o indivíduo sóbrio ou aquele apenas alcoolizado, a nova legislação busca coibir que o sujeito embriagado conduza veículo automotor, pois é este que ocasiona sérios problemas no trânsito.

### 2.3.2.2 Os Meios de prova do crime de embriaguez ao volante

Com a entrada em vigor da Lei 12.760/12 foram ampliados os meios de prova do crime de embriaguez ao volante. Se antes somente a prova técnica era capaz de comprovar a materialidade do delito, hoje a realidade é outra, posto que o legislador não exige mais um percentual mínimo de álcool para a configuração do crime, sendo necessário demonstrar que o condutor dirigia com sua capacidade psicomotora alterada, fato este que pode ser provado por outros meios, não apenas a prova técnica, como previsto no § 2º do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, a saber: “A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova” (BRASIL, 2012).

Portanto, hoje a legislação permite que outros tipos de prova, além da técnica, comprovem a materialidade do delito de embriaguez ao volante, sendo elas:

#### a. Os Testes de Alcoolemia

Os testes de alcoolemia servem para, mediante uma análise técnica, com base no teste de alcoolemia (exame de sangue) ou teste do etilômetro mais conhecido como “teste do bafômetro”, serve para constatar o nível de álcool no organismo do condutor. O etilômetro (bafômetro) é o aparelho usado pelos fiscais de trânsito nas abordagens aos condutores para testarem o grau de álcool em seus organismos.



Importante destacar que tal mecanismo de prova não consegue hoje, por si só, comprovar a materialidade do delito, servindo apenas para demonstrar o nível de alcoolemia do condutor, necessita estar acompanhado das demais provas admitidas para caracterizar o crime de embriaguez ao volante.

b. O exame clínico

Com a entrada em vigor da Lei 12.760/12 e com a edição da Resolução de nº 432/13 do CONTRAN, foi expressamente prevista a possibilidade de se constatar a materialidade do delito de embriaguez ao volante por meio do exame clínico previsto no parágrafo 2º do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, citado acima.

O inciso I do artigo 5º da Resolução de nº 432/13 do CONTRAN também destaca a possibilidade da comprovação da alteração da capacidade psicomotora por meio do exame clínico, assim dispondo: “Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados por: I – exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito”.

O jurista Luiz Flávio Gomes assim define o exame clínico para efeitos de constatação da embriaguez ao volante:

O exame clínico consiste na elaboração de um laudo firmado por um médico examinador oficial, no qual é atestado, com fundamento em análise que relaciona os sinais exteriores apresentados pelo condutor do veículo automotor, que ele dirigia sob a influência de álcool. Este exame ainda poderá ser aplicado aos condutores que apresentarem sinais evidentes de consumo prévio de outras substâncias psicoativas. (GOMES, 2013, Pg. 72).

A problemática que surge quanto a este meio de prova se dá pelo fato do exame clínico ser realizado por um perito médico, como bem dispõe o inciso I do artigo 5º da Resolução 432/13 do CONTRAN.

O Código de Trânsito Brasileiro, muito menos a Resolução 432/13 do CONTRAN, disciplinam a forma em que se dará a realização de tal exame, pois pouco provável que o médico-legista esteja presente no momento da fiscalização pelo agente de trânsito, e conduzir coercitivamente o condutor até à presença do perito médico se configuraria um tanto quanto desproporcional.

Quanto ao tema, se mostram precisas as palavras de Luiz Flávio Gomes, assim descritas:

A condução coercitiva, portanto, deverá ser regulamentada pelo Conselho Nacional de trânsito. A Resolução n. 423/2013, no entanto, nada dispôs a respeito, sinal de que o exame clínico será uma prova pouco utilizada para fins de constatação da influência do álcool ou de uma droga na condução anormal do veículo automotor pelo motorista. (GOMES, 2013, Pg. 73).

Portanto, o exame clínico se mostra uma boa alternativa para a constatação da alteração da capacidade psicomotora do condutor, porém, pouco servirá ante a ausência de regulamentação por parte do Estado a respeito da forma em que se dará a sua realização.

#### c. A perícia

A perícia constitui uma prova técnica que busca a constatação da alteração da capacidade psicomotora do motorista em razão do uso de outras substâncias psicoativas que determinem dependência, como bem disposto no inciso III do artigo 7º da Resolução 432/13 do CONTRAN, assim descrito:

Art. 7º O crime previsto no art. 306 do CTB será caracterizado por qualquer um dos procedimentos abaixo:

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

Percebe-se que este meio de prova pouco contribuirá para a luta contra o binômio droga e trânsito, pois a sua realização irá esbarrar na prerrogativa do indivíduo de não se auto incriminar, devido ao fato de ser necessário colher material genético do condutor, que poderá ceder ou não.

Portanto, a intenção foi boa ao prever a possibilidade da realização da mencionada prova para a constatação da alteração da capacidade psicomotora do condutor, porém, a sua efetividade dependerá da vontade do condutor, fato este que leva a crer no desuso de tal procedimento ante a garantia do *nemo tenetur se detegere*.

#### d. O vídeo

O crime de embriaguez ao volante não requer a constatação de nenhum percentual de álcool no organismo do condutor, como já explicado. Hoje é

necessário demonstrar a alteração da capacidade psicomotora do motorista, fato este que se mostra perfeitamente possível pela filmagem da forma como o sujeito conduzia o veículo automotor.

Luiz Flávio Gomes também destaca a nova modalidade de prova da materialidade do crime de embriaguez ao volante, ao dizer:

O legislador passou a prever a possibilidade de prova de vídeo para comprovação de que o condutor conduzia sob a influência do álcool ou de substâncias psicoativas. Trata-se de prova de grande utilidade, pois não como o agente evitar sua realização. A filmagem se destina em especial para os contextos em que houve excessivo consumo de álcool, apresentando-se o condutor, por exemplo, cambaleante, com dificuldade de se manter em pé sem a ajuda de terceiros, com voz completamente embargada, entre outros sintomas. Fundamental, porém, que se comprove antes da abordagem em *blitz* que o condutor conduzia anormalmente seu veículo automotor, pois, do contrário, até mesmo situações claras de alcoolemia poderão não ser sancionadas criminalmente. (GOMES, 2013, Pg. 74).

Os vídeos serão de grande valia para a tão sonhada efetividade da legislação contra o consumo de álcool antes de dirigir, pois, caso realmente sejam utilizados, pouco provável o condutor conseguir demonstrar a sua inocência.

#### e. Prova Testemunhal

Dos meios de prova da materialidade do crime de embriaguez ao volante introduzidos pela Lei 12.760/12, a prova testemunhal, com certeza, será a mais utilizada em razão da praticidade de sua utilização, pois os próprios agentes de trânsito que realizarem a abordagem do condutor poderão ser ouvidos a respeito do estado em que o motorista se encontrava, como bem destaca o parágrafo 2º do artigo 7º da Resolução 432/13 do CONTRAN, assim descrito: “Configurado o crime de que trata este artigo, o condutor e testemunhas, se houver, serão encaminhados à Polícia Judiciária, devendo ser acompanhados dos elementos probatórios”.

Quanto à prova testemunhal no crime de embriaguez ao volante, Luiz Flávio Gomes bem descreve:

A esse respeito, por exemplo, a descrição por parte dos policiais que interceptaram o veículo conduzido anormalmente por motorista com sinais externos de intoxicação etílica ou de uso de drogas também poderá ser sopesada no juízo criminal. O fundamental, nesse contexto probatório, será evitar a padronização de testemunhos. Por isso, embora relevantes, os depoimentos dos policiais devem ser recebidos com cautela e, quando

possível, corroborados por outros, especialmente dos condutores envolvidos em acidente com o motorista alcoolizado ou drogado. (GOMES, 2013, Pg. 74).

Assim sendo, a testemunha configura uma das mais importantes provas capazes de demonstrar o real estado em que o sujeito estava conduzindo seu veículo, fato este que certamente solucionará muitos casos práticos.

#### f. Outras Provas

A Lei 11.705/08 deixou um trauma muito grande nos legisladores federais, posto que engessou a forma de se comprovar a materialidade do crime de embriaguez ao volante ao mero arbítrio do condutor, pois o sujeito não estava obrigado a se submeter às únicas provas técnicas capazes de comprová-lo, deixando na população uma sensação de ineficácia daquela legislação.

Desta feita, ao editar a Lei 12.760/12, o legislador pátrio se preocupou em não deixar um rol taxativo dos meios de prova capazes de comprovar a materialidade do delito em estudo, fazendo constar no texto legal um rol exemplificativo.

Portanto, além de mencionar alguns exemplos de provas capazes de comprovar o crime tipificado no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, o legislador, para não deixar nenhuma dúvida quanto à natureza exemplificativa dos meios de provas constantes no texto legal, fez constar no parágrafo 1º do artigo 3º da Resolução 432/13 do CONTRAN, que qualquer outro meio de prova admitido em direito poderá ser utilizado para comprovar que o condutor dirigia veículo automotor com a sua capacidade psicomotora alterada, como bem podemos observar pelo texto legal, assim descrito: “Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo **ou qualquer outro meio de prova em direito admitido**”.

Com o mesmo entendimento se posiciona Luiz Flávio Gomes, a saber:

Propôs o legislador, após uma enumeração exemplificativa, uma cláusula genérica admitindo a utilização de quaisquer “meios de prova admitidos em direito” para fins de constatação da conduta do art. 306 da Lei de trânsito. Embora não haja muitas alternativas, pode-se pensar na própria confissão do condutor admitindo não estar em condições seguras para dirigir em razão do consumo prévio de álcool, ou cogitar, ao invés da extração de sangue, de coleta de urina para a realização de exame pericial como já se verifica na Alemanha. Amostras de saliva, segundo especialistas, podem alterar a percepção da substância utilizada, razão

pela qual devem ser analisadas com cautela pelos peritos. O notório é que não se admitirá qualquer prova obtida em violação às leis processual e constitucional. (GOMES, 2013, Pg. 75).

Nota-se então que, com as alterações introduzidas pela Lei 12.760/12, o crime de embriaguez ao volante pode ser provado por qualquer meio de prova, desde que legal, e não apenas a prova técnica.

g. O Direito à contraprova

O legislador, ao alterar o núcleo do tipo e os meios de prova do o crime de embriaguez ao volante, permitiu ao condutor que o mesmo possa solicitar uma nova prova para demonstrar o seu verdadeiro estado físico.

O direito à contraprova constitui uma garantia ao indivíduo contra qualquer arbitrariedade praticada pelas autoridades de fiscalização, pois poderá solicitar que uma testemunha relate o seu verdadeiro estado, demonstrando, assim, que o mesmo não estava com a sua capacidade psicomotora alterada, como bem destaca Luiz Flávio Gomes:

Com a reforma legislativa, foi previsto o direito do condutor realizar contraprova com o fim de contraditar a prova que atestou a sua incapacidade psicomotora para conduzir. Assim, por exemplo, caso o condutor tenha realizado o teste de alcoolemia por meio do bafômetro, poderá repeti-lo após um pequeno intervalo de tempo ou, ainda, solicitar uma análise sanguínea ou de urina. Mas não significa que a comprovação da não superação das medidas previstas no art. 306, § 1º, I, do Código de Trânsito Brasileiro o isentará automaticamente da responsabilidade penal. Também poderá se valer da prova testemunhal para contrastar alegação policial quanto aos eventuais sinais que indicavam a alteração de sua capacidade psicomotora. Poderá se valer de testemunhos, igualmente, para certificar a condução normal do veículo, não obstante alterada sua capacidade psicofísica. (GOMES, 2013, Pg. 75 e 76).

A realização da contraprova caracteriza-se como um exercício de autodefesa, uma subespécie do princípio da ampla defesa.

Portanto, aquele que for alvo de fiscalização de trânsito e não concordar com o resultado da averiguação poderá exigir a realização de uma outra prova, ou até mesmo repetir a prova já realizada, para a constatação da alteração ou não de sua capacidade psicomotora, sob pena nulidade do procedimento realizado.

### 3 ALTERAÇÕES OCORRIDAS NO ART. 306 A PARTIR DA CRIAÇÃO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB) DE 1997

O Código de Trânsito Brasileiro que está em vigência foi introduzido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, sendo composto por 20 (vinte) capítulos, os quais estão distribuídos em 341 artigos. O presente trabalho, examinará neste capítulo com maior precisão às modificações ocorridas no artigo 306, fazendo também menção as alterações dos artigos 165, 276 e 277, os quais tratam sobre a temática que será explanada.

Até o presente momento foram quatro (04) alterações que ocorreram no Código de Trânsito Brasileiro, quando se faz referência ao condutor que esteja com a capacidade psicomotora alterada, devido à influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência. As modificações ocorridas se deram através das Leis nº 11.275/06, 11.705/08, 12.760/12 e 12.971/14.

O Brasil, na época da promulgação do presente código, vivia com um número elevado e crescente de acidentes de trânsito nas estradas brasileiras e como consequência lógica as mortes estavam presentes nos mais diversos acidentes e pelos mais variados motivos.

Entre as diferentes causas de morte no trânsito, está presente na maioria das vezes a embriaguez ao volante, sendo este um dos motivos que o então CTB em vigência trouxe no capítulo XIX, que trata sobre os Crimes de Trânsito, um artigo específico sobre a condução de veículo sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, passando então a criminalizar tal conduta.

No ordenamento jurídico brasileiro para que haja um crime é necessário que ocorra dolo ou culpa do agente causador do delito. No CTB, de acordo com o artigo 291, crimes de trânsito são aqueles ocorridos no comando de um veículo automotor.

A redação original do art. 306 do CTB narrava o seguinte:

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 (BRASIL, 1997).

Nota-se que a citada redação expressava expondo a dano potencial a incolumidade de outrem, sendo que para punir o condutor, este deveria estar dirigindo o veículo embriagado e colocando em perigo a vida dos demais cidadãos ocupantes das estradas brasileiras. A comprovação da embriaguez poderia ser obtida por qualquer meio de prova, tanto pericial, bafômetro e/ou testemunhal.

Já se falou que para se caracterizar um crime é necessário que haja dolo ou culpa do agente. O crime também possui classificação e pode ser classificado de várias formas, uma delas é quanto ao seu resultado, sendo que o crime pode ser de dano ou de perigo, ainda se subdividindo em perigo concreto ou abstrato.

Crime de Dano é quando ocorre efetiva lesão ao bem jurídico tutelado. Temos como exemplo o crime de homicídio, tipificado no artigo 121 do Código Penal. Já Crime de Perigo é quando a ação do sujeito por si só causa um risco a um indivíduo ou à coletividade, nesse caso, serve de exemplo o crime de periclitção da vida e da saúde, disciplinado no artigo 132 do Código Penal.

Assim leciona Leonardo Marcondes Machado:

Crime de Dano é o injusto penal por configurar-se com o dano efetivo, ou seja, concreta lesão ao bem jurídico tutelado. Crime de Perigo é aquela espécie de injusto penal que se satisfaz/se consuma com a mera ameaça de lesão (ou perigo de lesão) ao bem jurídico tutelado (MACHADO, 2013).

O artigo 306 do CTB, em sua redação original, estava tratando de um crime de perigo, sendo na modalidade de perigo concreto, onde se fazia necessário à comprovação da situação de risco por parte de um indivíduo ou da coletividade.

Nesse sentido, Dario Jose Kist apontava que:

Portanto, tratava-se de crime de perigo concreto, ensejando a necessidade de comprovar-se no curso da persecução penal a prática de ação perigosa por parte do condutor, como o excesso de velocidade, o andar em ziguezague ou em cima de calçadas e acostamentos, ou qualquer outra manobra anormal ou perigosa (KIST, 2013)

Segundo Luiz Flávio Gomes:

Não bastava ao acusador apenas comprovar que o sujeito dirigia embriagado (art. 306) ou sem habilitação (art. 309) ou que participava de racha (art. 308), etc. Doravante exige-se algo mais para a caracterização do perigo pressuposto pelo legislador. Esse algo mais consiste na comprovação de que a conduta do agente (desvalor da ação), concretamente, revelou-se efetivamente perigosa para o bem jurídico protegido (GOMES, 2015).

Pela redação original do artigo teria que haver o perigo concreto por parte do sujeito ativo (motorista) contra a vida de qualquer sujeito passivo (pessoa indeterminada, não precisava apresentar uma vítima concreta, bastava comprovar a condução anormal do veículo e que desta poderia resultar um dano).

O art. 306 fica caracterizado quando o condutor é flagrado dirigindo e seu estado psicomotor alterado, também quando outros crimes de trânsito ocorrem e o motorista está nas situações que caracterizam o citado delito. Quando os crimes de trânsito acontecem dois institutos muito parecidos surgem, o dolo eventual e a culpa consciente, sendo que se confundem em determinados casos, pois quando o agente assume o risco de causar o resultado criminoso, ele pode estar querendo esse resultado (dolo) ou apenas sabendo que isso pode acontecer, mas ele não almeja alcançá-lo com seu ato (culpa).

A expressão assumir o risco, torna o dolo eventual muito parecido com a culpa consciente, e essa confusão se dá por duas razões, conforme Silvio Maciel:

1ª) em ambos os institutos o agente prevê o resultado e mesmo assim prossegue praticando a conduta, ou seja, em ambos os casos não há mera previsibilidade (possibilidade de previsão); há mais do que isso, há efetiva previsão do resultado;

2ª) a expressão —assumir o risco, se tomada em seu sentido comum, leigo, permite considerar como dolosa qualquer conduta que a rigor é culposa, já que a culpa nada mais é do que uma conduta arriscada. Exemplificativamente, aquele que excede a velocidade do automóvel para chegar a tempo em um lugar praticou conduta arriscada. Aos olhos do leigo, —assumiu o risco do acidente (MACIEL, 2015).

Na visão de Fernando Capez (2012, p. 225), dolo eventual é quando —o agente não quer diretamente o resultado, mas aceita a possibilidade de produzi-lo, ou não se importa em produzir este ou aquele resultado. Ainda define culpa consciente como - aquela em que o agente prevê o resultado, embora não o aceite.

O Código Penal, em seu artigo 18, inciso I e II, prevê a definição de dolo e culpa:

Art. 18 - Diz-se o crime:

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

II - culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia (BRASIL, 1984).

No dolo eventual, o agente não quer o resultado, mas se chegar acontecer não tem problema, pois não está preocupado. Já na culpa consciente, é diferente, o agente sabe que possui riscos, mas acredita que através de suas



habilidades o fato não ocorrerá e também espera que nada aconteça. Nota-se uma diferença entre um instituto e outro, mas na prática não é fácil de saber o que o agente pretendia no momento do acidente.

Na ocorrência do delito, sempre se vem à tona, se o agente queria o resultado crime ou se aconteceu sem este querer provocar o delito; se houve dolo ou culpa do motorista causador do fato criminoso.

Para enquadrar a conduta como dolosa ou culposa é necessário ter conhecimento de como o fato ocorreu e qual a intenção do agente causador do fato, sendo esta a mais complicada de se averiguar.

O STF ao julgar o Habeas Corpus 107.308/SP entendeu que a presunção de dolo eventual diante da embriaguez não deve ser acatada, devendo então prevalecer a figura da culpa consciente:

PENAL. HABEAS CORPUS. TRIBUNAL DO JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIO QUALIFICADO A TÍTULO DE DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EMBRIAGUEZ ALCOÓLICA. ACTIO LIBERA IN CAUSA. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO ELEMENTO VOLITIVO. REVALORAÇÃO DOS FATOS QUE NÃO SE CONFUNDE COM REVOLVIMENTO DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. ORDEM CONCEDIDA. 1. A classificação do delito como doloso, implicando pena sobremodo onerosa e influido na liberdade de ir e vir, mercê de alterar o procedimento da persecução penal em lesão à cláusula do due process of law, é reformável pela via do habeas corpus. 2. O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB) prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção ante a embriaguez alcoólica eventual. 3. A embriaguez alcoólica que conduz à responsabilização a título doloso é apenas a preordenada, comprovando-se que o agente se embebedou para praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo. 4. In casu, do exame da descrição dos fatos empregada nas razões de decidir da sentença e do acórdão do TJ/SP, não restou demonstrado que o paciente tenha ingerido bebidas alcoólicas no afã de produzir o resultado morte. 5. A doutrina clássica revela a virtude da sua justeza ao asseverar que “O anteprojetado Hungria e os modelos em que se inspirava resolviam muito melhor o assunto. O art. 31 e §§ 1º e 2º estabeleciam: ‘A embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos, ainda quando completa, não exclui a responsabilidade, salvo quando fortuita ou involuntária. § 1º. Se a embriaguez foi intencionalmente procurada para a prática do crime, o agente é punível a título de dolo; § 2º. Se, embora não preordenada, a embriaguez é voluntária e completa e o agente previu e podia prever que, em tal estado, poderia vir a cometer crime, a pena é aplicável a título de culpa, se a este título é punível o fato”. (Guilherme Souza Nucci, Código Penal Comentado, 5. ed. rev. atual. e ampl. - São Paulo: RT, 2005, p. 243) 6. A reavaliação jurídica dos fatos postos nas instâncias inferiores não se confunde com o revolvimento do conjunto fático-probatório. Precedentes: HC 96.820/SP, rel. Min. Luiz Fux, j. 28/6/2011; RE 99.590, Rel. Min. Alfredo Buzaid, DJ de 6/4/1984; RE 122.011, relator o Ministro Moreira Alves, DJ de 17/8/1990. 7. A Lei nº 11.275/06 não se aplica ao caso em exame, porquanto não se revela lex mitior, mas, ao revés, previu causa de aumento de pena para o crime sub judice e em tese praticado, configurado como homicídio culposo na direção de veículo

automotor (art. 302, caput, do CTB). 8. Concessão da ordem para desclassificar a conduta imputada ao paciente para homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB), determinando a remessa dos autos à Vara Criminal da Comarca de Guariba/SP- STF - HC: 107801 SP, Relator: Min. CÁRMEN LÚCIA, Data de Julgamento: 06/09/2011, Primeira Turma, Data de Publicação: DJe-196 DIVULG 11-10-2011 PUBLIC 13-10-2011 (BRASIL, 2011).

O julgamento mencionado trouxe uma inovação para a jurisprudência, trazendo discussões e modificando entendimentos sobre o tema. Tem-se que para o STF somente serão classificados como dolo eventual os homicídios causados por motoristas embriagados quando ocorrer a embriaguez preordenada, ou seja, o uso de substância embriagante com o intuito de cometer ato ilícito descrito no tipo penal.

Caso trate-se de embriaguez não acidental o STF entende que o autor do homicídio de trânsito deva responder por homicídio culposo e que o dolo somente poderá ser atribuído caso surja prova inequívoca do *animus necandi* (intento de matar).

No entanto, recentemente o STF proferiu a seguinte decisão quanto ao tema, negando a desclassificação de homicídio doloso para culposo em caso de embriaguez ao volante:

HABEAS CORPUS. AÇÃO PENAL. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DENÚNCIA POR HOMICÍDIO DOLOSO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PRETENSÃO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA DELITO CULPOSO. EXAME DO ELEMENTO SUBJETIVO. ANÁLISE DE MATÉRIA FÁTICO-PROBATÓRIA. INVIABILIDADE DA VIA. NECESSIDADE DE ENFRENTAMENTO INICIAL PELO JUÍZO COMPETENTE. TRIBUNAL DO JÚRI. ORDEM DENEGADA. 1. Apresentada denúncia por homicídio na condução de veículo automotor, na modalidade de dolo eventual, havendo indícios mínimos que apontem para o elemento subjetivo descrito, tal qual a embriaguez ao volante, a alta velocidade e o acesso à via pela contramão, não há que se falar em imediata desclassificação para crime culposo antes da análise a ser perquirida pelo Conselho de Sentença do Tribunal do Júri. 2. O enfrentamento acerca do elemento subjetivo do delito de homicídio demanda profunda análise fático-probatória, o que, nessa medida, é inalcançável em sede de habeas corpus. 3. Ordem denegada, revogando-se a liminar anteriormente deferida. (HC 121654, Relator(a): Min. MARCO AURÉLIO, Relator(a) p/ Acórdão: Min. EDSON FACHIN, Primeira Turma, julgado em 21/06/2016, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-222 DIVULG 18-10-2016 PUBLIC 19-10-2016). (BRASIL, 2016)

Portanto, o que predomina no entendimento jurisprudencial brasileiro é a análise de caso a caso. Em algumas situações, entende-se que deverá haver a classificação como dolo eventual e em outras de culpa consciente.

Após a edição da Lei 11.705/2008, o crime de embriaguez ao volante sofreu uma enorme transformação, pois passou a ser considerado um crime de

perigo abstrato devido ao fato do Código de Trânsito Brasileiro exigir apenas que se comprovasse o percentual mínimo de álcool por litro de sangue no organismo do condutor para que se tivesse caracterizado o delito em questão, pouco importando se em decorrência de sua atitude gerou ou não perigo para as demais pessoas ao seu redor. Desta forma, o delito em estudo para se ter comprovada a sua materialidade necessitava da produção de prova técnica (etilômetro e/ou alcoolemia), e caso o condutor se recusasse a se submeter aos exames capazes de comprovar o percentual mínimo exigido, lhe era imposta a multa administrativa prevista no parágrafo terceiro do artigo 277 do Código de Trânsito Brasileiro.

Sendo assim, com a nova redação do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, o legislador estava querendo obrigar o condutor a realizar prova contra si mesmo e para isso o coagia com a eminente imposição da multa administrativa, situação esta que se mostrava totalmente em desconformidade com o ordenamento jurídico brasileiro.

A efetividade da Lei 11.705/2008 esbarrava em princípios constitucionais garantidos a todas as pessoas, pois não se adequava aos ditames dos princípios da não obrigatoriedade de produção de provas contra si mesmo (não autoincriminação), da presunção de inocência, dentre outros, e da excludente de responsabilidade do exercício regular de um direito.

É certo que ao querer coagir o condutor a produzir prova contra si próprio, o Estado estava extrapolando seus limites, pois a legislação constitucional lhe permite não se submeter a nenhum procedimento ativo que venha a lhe prejudicar, ou seja, o princípio da não autoincriminação não estava sendo respeitado pelo legislador.

Outro ponto a se destacar é o fato da Lei 11.705/2008 impor uma multa administrativa ao condutor que não se submetia aos procedimentos capazes de comprovar o seu estado etílico, fato este que invertia a sistemática do ordenamento jurídico pátrio, onde o sujeito é presumido inocente até que se prove o contrário.

Portanto, resta claro que o condutor não é obrigado a provar a sua própria culpa e lhe é garantido o direito de ser tratado como inocente até que se prove o contrário, ou seja, é um direito do motorista não se submeter aos meios de prova capazes de comprovar o índice etílico do seu organismo, fato este que configura um exercício regular de um direito, reconhecido pelo Código Penal com

uma excludente de ilicitude, não podendo ser punido por tal conduta, realidade esta que não ocorria na vigência da Lei 11.705/2008.

Devido a toda essa turbulência no mundo jurídico ocasionado pela edição da Lei 11.705/2008, o legislador se viu obrigado mais uma vez a alterar o texto legislativo do crime de embriaguez ao volante, publicando em dezembro de 2012 a Lei 12.760, que alterou profundamente o delito em questão.

Com a nova alteração do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, o legislador passou a exigir não mais o percentual mínimo de álcool no organismo do condutor para a caracterização do crime de embriaguez ao volante, e sim a comprovação de que o condutor dirigia seu veículo com a sua capacidade psicomotora alterada.

Com a edição da Lei 12.760/2012 o núcleo central do tipo do crime de embriaguez ao volante deixou de ser o percentual mínimo de álcool no organismo do condutor e passou a ser a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

Apesar de ter abandonado a exigência do percentual mínimo de álcool no organismo do condutor existente na Lei 11.705/2008, o Legislador novamente insistiu em colocar a questão do percentual mínimo de álcool na nova Lei Seca, porém, como uma forma de presumir a alteração da capacidade psicomotora do motorista, fato este que certamente ocasionará grandes discussões na doutrina, pois será que o simples fato de ter um percentual etílico terá o condão de alterar a capacidade do sujeito de conduzir o seu veículo de forma normal, não gerando risco às demais pessoas? Certamente que não, pois a reação do álcool no organismo do ser humano difere de pessoa para pessoa.

Portanto, durante a vigência da Lei 11.705/2008 só respondia pelo delito de embriaguez ao volante quem quisesse e agora durante a vigência da Lei 12.760/2012 o simples fato de dirigir embriagado não mais constitui crime, e sim uma infração administrativa, pois a crime em questão agora requer que se comprove que o condutor estava dirigindo com a sua capacidade psicomotora alterada.

### 3.1 Outras modificações ocorridas na Lei nº 9.503/97, acerca do tema em questão

Com passar dos anos o Código de Trânsito Brasileiro foi ficando ultrapassado e conseqüentemente tendo que sofrer algumas adequações, pois o número de veículos circulando nas vias aumentou o que fez aumentar também a quantia de acidentes. A maior causa de acidentes é motivada pela ingestão de bebidas alcoólicas pelos motoristas, desse modo, os legisladores buscaram na lei a tentativa para diminuir os números de vítimas.

Desde a criação do CTB em 1997 até a atualidade ocorreram quatro alterações legislativas nos artigos que tratam sobre a matéria de embriaguez ao volante, ou seja, no artigo 165, que vem disciplinado no capítulo XV e trata sobre as Infrações Administrativas; nos artigos 276 e 277, os quais tratam sobre as Medidas Administrativas e estão localizados no capítulo XVII e também no artigo 306, o qual está no capítulo XIX, que trata sobre os Crimes de Trânsito. Com essas modificações tentou-se frear os acidentes de trânsito, pois muitas pessoas restavam lesionadas e até mortas.

Quando o Código foi criado a redação original do artigo 165 versava:

Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.  
 Infração – gravíssima  
 Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir; Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.  
 Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277. (BRASIL, 1997)

Com as alterações ocorridas em 2006, 2008 e 2012 advindas das mudanças legislativas vigora atualmente da seguinte forma o artigo 165 do CTB:

Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:  
 Infração - gravíssima;  
 Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.  
 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro.  
 Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (BRASIL, 2011)

Para chegar à redação que se encontra atualmente foram três as alterações ocorridas, uma em 2006, pela Lei nº 11.275, outra em 2008, pela Lei nº 11.705 e a última em 2012, pela Lei nº 12.760.

Nota-se que a infração ficou mais fácil de ser constatada pela autoridade de trânsito, pois antes era necessário que o condutor estivesse sob o efeito de certa quantidade de álcool ou substância entorpecente para ser autuado. Hoje não mais se necessita, pois qualquer quantidade de álcool ou substância psicoativa que determine dependência já cabe penalidade administrativa.

Assim, pondera Warley Belo:

Qualquer quantidade de álcool no sangue do condutor já é capaz de produzir as punições administrativas. Até bombom de licor ou enxaguante bucal com álcool ou 200 ml de cerveja poderá render multa com a nova lei seca administrativa. É bom que se diga que nesses três exemplos dados, o bafômetro não acusa nenhuma quantidade de álcool após 15 minutos do consumo do bombom ou cerveja ou o uso do enxaguante (BELO, 2015).

Outra alteração ocorrida foi no valor da multa, a qual dobrou e em caso de reincidência em um período de 12 meses o valor dobra novamente. Se notou uma diminuição nos acidentes de trânsito, como se verá no próximo capítulo, e com certeza o governo passou a arrecadar um valor mais significativo advindo das multas de trânsito, sendo que este não era seu objetivo e sim a conscientização.

O artigo 276, quando o CTB entrou em vigor possuía a seguinte redação:

Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.  
Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia. (BRASIL, 1997)

Sofreu alterações em 2008 e 2012, sendo que a partir dali vige da seguinte forma:

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.  
Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica. (BRASIL, 2012)

Neste artigo houve alteração no que se refere à quantidade de álcool para que o condutor sofra as penalidades previstas no art. 165, sendo que antes era necessária uma concentração específica, e atualmente qualquer quantidade basta para a infração existir.

Desse modo, José Eduardo Gonzalez Fernandez aponta:

Referida previsão deixa claro que não há necessidade de que o condutor apresente determinada concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar, ou seja, basta que o sujeito apresente qualquer concentração de álcool em seu organismo, mesmo que ínfima para que ele se sujeite as medidas elencadas no referido artigo legal (FERNANDEZ, 2013).

Assim, o condutor mesmo não apresentando a quantidade para que haja a ocorrência do crime tipificado no art. 306, sofrerá as sanções administrativas elencadas no art. 165.

Já no artigo 277, foram três alterações ocorridas, nos anos de 2006, 2008 e 2012, sendo que a redação original era a seguinte:

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. (BRASIL, 1997)

Neste artigo, não só houve alterações como também houve acréscimos de parágrafos pelas leis posteriores à criação do CTB, sendo que atualmente se encontra com a seguinte redação:

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 1º (Revogado).

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.

§ 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. (BRASIL, 2012)

Nota-se que a infração é sempre a do art. 165, contudo, cada artigo lhe traz especificações diferentes para sua aplicação. No citado é a razão de um condutor se envolver em um acidente de trânsito ou for alvo de fiscalização.

Cabe ao condutor provar que não esteja embriagado, contudo em nossa legislação ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo, dessa maneira a escolha de se submeter aos testes é do próprio motorista.

A esse respeito, leciona Ordeli Savedra Gomes:

Não é o condutor que deve produzir prova contra si. A determinação da Lei é para o Agente, nas circunstâncias descritas, produza a prova contra o condutor do veículo. Já o condutor envolvido em acidente de trânsito, se submetendo aos testes, terá a seu favor uma prova que não estava com a capacidade psicomotora alterada. Contudo, em se negando, além da infração do art. 165, restará sobre si a suspeita de ter ingerido álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, antes de assumir a direção do veículo (GOMES, 2009, p. 198).

O que precisa acontecer é a população se conscientizar que quando ingerir bebidas alcoólicas ou fazer uso de alguma substância psicoativa que cause dependência, não deve tomar a direção de veículo automotor. Desse modo, inúmeras vidas serão salvas e o dinheiro público gasto em acidentes será utilizado em necessidades que carecem de melhorias.

O art. 306 do CTB e aqueles relacionados à embriaguez ao volante sofreram alterações com o passar dos anos na busca de uma redação objetiva e clara, onde não surgissem brechas para interpretações que isentassem os condutores. Os legisladores acreditaram que uma norma mais rigorosa produziria uma diminuição de tais delitos.

Desse modo, viu-se até o presente momento as alterações legislativas ocorridas nos artigos que tratam sobre a condução do veículo automotor estando o condutor com a capacidade psicomotora alterada em razão da ingestão de álcool ou drogas. Explanou-se também sobre as consequências que os condutores sofrem quando fica caracterizado o crime do art. 306 do CTB, as penalidades administrativas e a quantidade que é gasto devido os acidentes de trânsito envolvendo o binômio álcool e direção.

Na sequência do trabalho serão examinados os números relativos à quantidade de pessoas que acabam lesionadas e até perdendo a vida nas estradas brasileiras, bem como o número de condutores que são autuados administrativamente no Brasil, no Estado do Maranhão e na cidade de Imperatriz devido à embriaguez ao volante ou da negativa na realização dos testes para a sua comprovação. Por fim, serão examinados os índices de prisões ocorridas.



#### **4 O IMPACTO DA LEI SECA E SUAS ALTERAÇÕES NO PAÍS, NO ESTADO MARANHÃO E NA CIDADE DE IMPERATRIZ**

A Lei 11.705, aprovada em 2008, ficou mais conhecida como Lei Seca por reduzir a tolerância no nível de álcool no sangue de quem dirige. Com a sanção da nova lei, o Código de Trânsito Brasileiro foi alterado e provocou grandes mudanças nos hábitos da população brasileira.

A antiga legislação permitia a ingestão de até 6 decigramas de álcool por litro de sangue (o equivalente a dois copos de cerveja). Quando foi sancionada, a Lei Seca tolerava 0,1 mg de álcool por litro de sangue. Atualmente, o nível máximo é de 0,05 mg/l.

Existem diversas campanhas de conscientização expondo os riscos de dirigir depois de ter tomado bebidas alcoólicas, e há um grande empenho do poder público em realizar blitz e autuar aqueles que descumprirem a legislação.

O número de mortes decorrentes de acidentes de trânsito caiu mais de 11% no Brasil. Dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde mostram que 37.306 pessoas morreram no trânsito em 2015, contra 43.780 óbitos registrados no ano anterior. “Mais de cinco mil vidas foram poupadas em todo o país”, informou o ministério, em nota (AGÊNCIA BRASIL, 2017).

Entre as causas de mortes com redução significativa, estão os acidentes com automóvel e os atropelamentos, com um decréscimo de 23,9% e 21,5%, respectivamente. Entre os motociclistas também houve redução da mortalidade em 4,8%.

O endurecimento da lei seca contribuiu para a queda no número de mortes de trânsito. A redução pode estar relacionada à efetividade das ações de fiscalização após a lei seca, que neste ano completa 10 anos de vigência. Além de mudar os hábitos dos brasileiros, a lei trouxe um maior rigor na punição e no bolso de quem a desobedece.

O condutor que ingerir qualquer quantidade de bebida alcoólica e for flagrado em fiscalização de trânsito está sujeito a multa no valor de R\$ 2.934,70 e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Em caso de reincidência, o valor da multa é dobrado.

#### **4.1 Os números da Lei Seca no Brasil: número de mortos, feridos, condutores autuados e presos**

Em 19 de junho de 2008 foi sancionada a Lei 11.705, a Lei Seca. Só que Mesmo após a proibição de associar álcool e direção, para muitos brasileiros beber e dirigir ainda continua sendo uma prática. Uma prova disso foi que em 2016, 7,3% da população adulta das capitais brasileiras declararam que bebem e dirigem. No ano anterior, o índice era de apenas 5,5%, um aumento de 1,8%, em apenas um ano, segundo os dados da Pesquisa de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas, por inquérito telefônico (Vigitel), do Ministério da Saúde.

No entanto, dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde mostram que o número de mortes em decorrência de acidentes de trânsito caiu mais de 11% em todo o país. Em 2015, 37.306 pessoas foram vítimas do trânsito, contra 43.780 óbitos registrados no ano anterior. Há, entretanto, diferenças regionais, enquanto os estados de São Paulo, com 1.169 óbitos registrados, o Rio de Janeiro, com 709, e a Bahia, com 472, apresentaram a maior redução de mortes no trânsito, Paraíba, com 62 mortes, Sergipe, com 39 e Roraima, com 18, tiveram aumento no número de óbitos.

Para o professor do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília (UnB) Pastor Willy Gonzales Taco: (2017).

Em quase dez anos de Lei Seca, infelizmente, mudou pouco o comportamento das pessoas. “Apesar da lei, de campanhas, ainda há um processo lento em se fazer transformações no comportamento das pessoas”, disse. “A lei é um instrumento que leva a refletir sobre a vida das pessoas. Muitos acidentes que acontecem são inconcebíveis. As pessoas tinham formação, tinham conhecimento amplo”

Ao longo dos anos, a Lei Seca foi ficando mais rígida, com atualização do valor da multa e outras penalidades. Atualmente o condutor que ingerir qualquer quantidade de bebida alcoólica e for submetido à fiscalização de trânsito está sujeito a multa no valor de R\$ 2.934,70 e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Em caso de reincidência, o valor da multa é dobrado.

Para o delegado de Polícia Civil e professor de Direito Penal do Centro Universitário Marcelo Zago (2017):

As pessoas ainda estão se adaptando à nova realidade. “Tem sido feita uma campanha de reeducação progressiva. Quando a lei vem severa em pouco espaço de tempo pode ocorrer um fenômeno que é o de ela não

pegar”. Segundo ele, é questão de tempo. Ele compara a situação ao uso do cinto de segurança, que na década de 1980 era inconcebível e hoje todos usam. “Daqui a 15, 20 anos, vamos olhar para trás e ter a mesma atitude com as bebidas. Será inadmissível beber e dirigir”.

Segundo a coordenadora do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa), especialista em dependência química, Erica Siu (2017):

Houve redução dos acidentes e mortes depois da Lei Seca e isso traz benefício para a população como um todo. No entanto, disse, ainda falta fiscalização. “Precisa ser constante. Em períodos mais propensos, como o carnaval, as férias, festas, as campanhas prevalecem. Elas deveriam ocorrer o ano todo”, defendeu. “As pessoas não podem apenas evitar blitz, mas em evitar acidentes, evitar mortes”, disse.

De acordo com a coordenadora, não existem níveis seguros de consumo e nem mesmo um período exato que a pessoa possa dirigir após beber:

O álcool tem efeito variável em cada pessoa. Pode parecer que não tem efeito nenhum, mas na verdade tem. Quando se ingere uma pequena dose, há estudos que mostram que há efeito na coordenação motora e nos reflexos. Varia se a pessoa comeu ou não, varia de acordo com a idade (SIU, 2017).

As campanhas de conscientização, assim como a fiscalização, são feitas tanto a nível nacional quanto local. Segundo o Ministério da Saúde, a pasta desenvolve, desde 2010, uma ação nos pontos com maiores problemas e maior fiscalização, principalmente no que se refere ao álcool e direção e à velocidade excessiva e ou inadequada.

O programa Vida no Trânsito, segundo o Ministério da Saúde, ressalta a importância da articulação do setor saúde com o trânsito no cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) nos componentes da vigilância, com informação qualificada, monitoramento das lesões e mortes e fatores de risco, prevenção e cuidado pré-hospitalar, hospitalar e de reabilitação ofertado às vítimas. O programa era praticado em cinco capitais do país: Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba, Palmas e Teresina. A partir de 2013, foi implantado nas demais capitais, e em alguns municípios, como Guarulhos (SP), Campinas (SP), São Gonçalo (RJ), São José dos Pinhais (PR) e Foz do Iguaçu (PR).

No Distrito Federal, dados da Diretoria de Policiamento e Fiscalização de Trânsito mostram que, nesses anos de Lei Seca, 93.152 condutores foram autuados por dirigir após a ingestão de bebida alcoólica. Desses, 9.240 foram presos em flagrante por apresentarem concentração igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar.

No DF, estudo elaborado pela Gerência de Estatística do Departamento de Trânsito do DF (Detran-DF) aponta que houve redução de 37% no número de óbitos ocorridos entre 20 de junho de 2016 e 11 de junho de 2017, quando ocorreram 314 mortes, em comparação ao período de 20 junho de 2007 a 19 de junho de 2008, com 500 mortes. “São 864 vidas poupadas ao longo desses nove anos, um número bem expressivo”, informou o órgão (AGÊNCIA BRASIL, 2017).

Segundo o Detran-DF, a intensificação das operações de trânsito nos dias e nos horários com maior quantidade de ocorrências também contribuiu com a redução de acidentes. Nesse último ano, por exemplo, comparado ao ano anterior à vigência da Lei Seca, foi registrada uma queda de 46% em acidentes fatais nos fins de semana e de 38% nos horários mais críticos, das 18h às 23h59.

#### 4.1.1 Dados sobre as vítimas fatais

As estatísticas do Ministério da saúde fornecem dados sobre os óbitos por causas externas. Estes óbitos são os que resultam de acidentes (inclusive os acidentes de transporte), agressões, suicídios, etc. A última avaliação anual disponível, através deste canal, do número de vítimas fatais de acidentes de transporte terrestre é de 37.306 em 2015 (POR VIAS SEGURAS,2017).



Observa-se uma redução de 15% no último ano. Tal diferença surpreende.

#### 4.1.2 Dados sobre os feridos

As estatísticas do Ministério fornecem também dados sobre as internações por causas externas. O gráfico abaixo mostra a evolução do número de vítimas de acidentes de trânsito hospitalizadas (POR VIAS SEGURAS, 2017).



Essas estatísticas têm a sua origem no **DATASUS**, banco de dados do Sistema Único de Saúde, acessível no portal do DATASUS. Um dos méritos deste banco de dados é a distribuição em faixas etárias de igual duração (5 anos), permitindo analisar a repartição dos acidentes em função da idade das pessoas envolvidas.

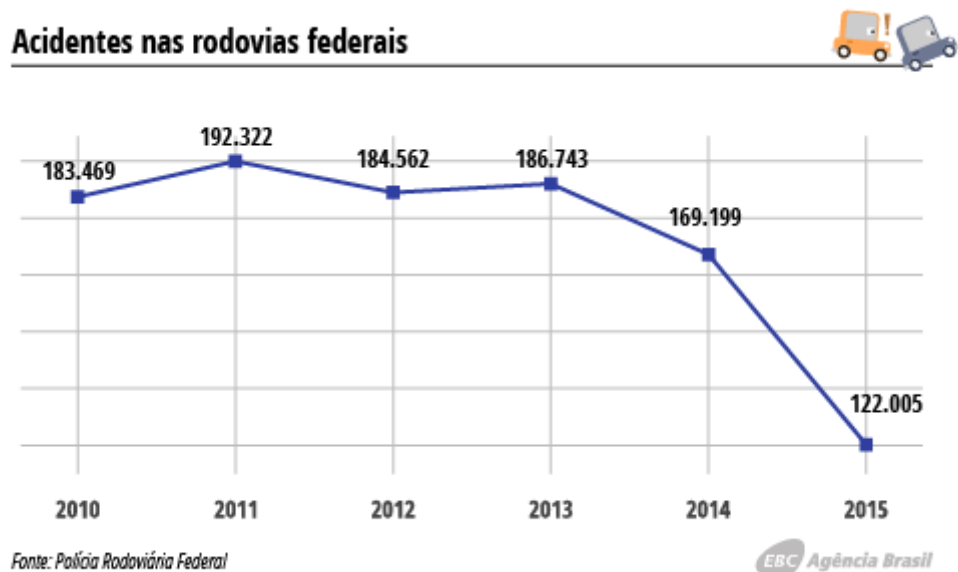
Na avaliação de especialistas, apesar da Lei Seca prever multas, perda da habilitação e detenção para quem for flagrado dirigindo sob efeito de álcool, o comportamento dos motoristas mudou pouco nos últimos anos.

O diretor da Abramet, Dirceu Rodrigues Alves Junior, culpa a falta de fiscalização pela demora na mudança dos hábitos dos condutores. “Por falta de fiscalização, a população não adotou a regra de não beber ao dirigir. São poucos aqueles que assumiram essa condição, pouquíssimos são aqueles que não usam a bebida alcóolica na direção veicular”, diz (AGÊNCIA BRASIL,2016).

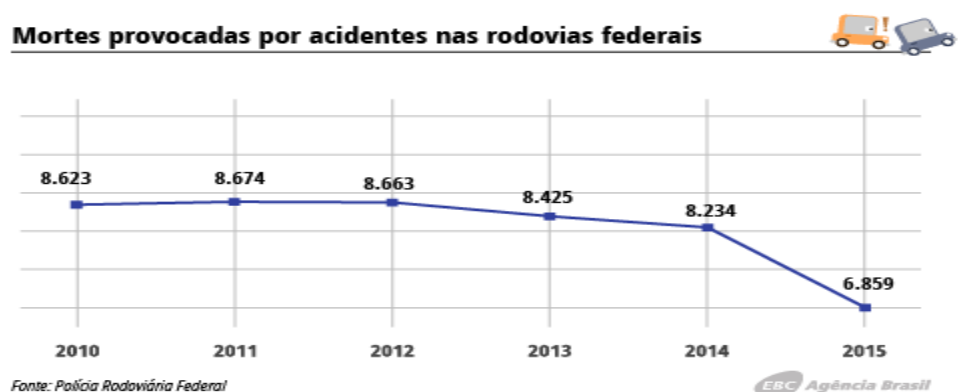
Dirceu Rodrigues, considera a legislação excelente, mas critica a aplicação. “Não houve mudança comportamental por falta de campanhas

incisivas, continuadas, que se iniciem e não tenham fim. Para que a gente possa conscientizar as pessoas com relação a esse risco”, avalia (AGÊNCIA BRASIL, 2016).

O gráfico abaixo mostra os dados dos acidentes de trânsito nas rodovias federais do ano de 2010 a 2015 com decréscimo de 33% em número de acidentes.



Desde 2012, a frota de veículos do país cresceu quase 20%, passando de 76,1 milhões para 91,1 milhões, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). O número total de acidentes nas estradas federais caiu de 183.469 em 2010 para 122.005 no ano de 2015, uma redução de 33%. No mesmo período, o número de mortes reduziu de 8.623 para 6.859, uma queda de 20%, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal.



Para Zago, tanto a fiscalização por meio da realização de blitz, como campanhas educativas colaboram para essa mudança de hábitos. “A Lei Seca foi um marco do qual se partiram diversas campanhas. E essas campanhas efetivamente reduziram o índice de acidentes”, avalia o autor do livro Crime de Embriaguez ao Volante (AGÊNCIA BRASIL, 2016)

#### 4.1.3 Dados sobre presos por embriaguez ao volante

Quanto às prisões por embriaguez ao volante temos o seguinte quadro demonstrativo (PRF, 2015)

Fiscalização Alcoolemia, 2011 a 2014		
Ano	Testes Alcoolemia	Prisões Alcoolemia
2011	95.137	1.658
2012	648.405	8.701
2013	1.523.406	11.868
2014	1.529.396	8.461

#### 4.1.4 Dados sobre condutores autuados por embriaguez ao volante

Com relação à quantidade de condutores autuados nas rodovias federais, por conduzirem veículo sob a influência de álcool, tem-se o seguinte quadro. (PRF, 2015).

Autuação Alcoolemia, 2010 a 2014	
Ano	Quantidade de AITs
2010	28.665
2011	27.737
2012	31.792
2013	38.899
2014	34.281

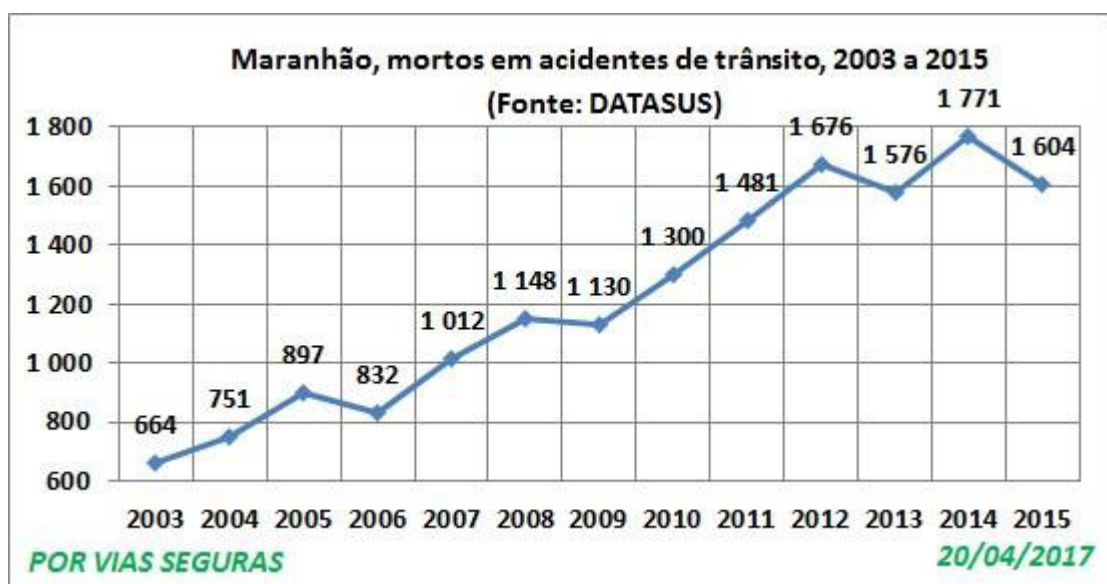
## 4.2 Análise de dados sobre acidentes, óbitos e multas no Estado do Maranhão

O Maranhão registrou no período de cinco anos o segundo maior aumento de acidentes de trânsito no país. O levantamento feito tem como base os dados apresentados pelo Ministério da Saúde (MS) e teve como referência as ocorrências entre 2010 e 2015.

Segundo o MS, em cinco anos, o estado teve um acréscimo de 20,6% na quantidade de registros na quantidade de óbitos no trânsito, sendo superado apenas pela Paraíba (campeã no índice de aumento e que teve elevação de 20,7 % na estatística). No Maranhão, em 2010 foram 1.300 ocorrências com mortes; em 2015, foram registradas 1604 ocorrências.

Dos 26 estados (e mais o Distrito Federal) que tiveram ocorrências analisadas na pesquisa do Ministério da Saúde, apenas sete tiveram aumento no percentual de acidentes de trânsito com morte. Além do Maranhão e Paraíba, também registraram crescimento no quantitativo de acidentes com óbitos os estados do Piauí, Pará, Ceará, Roraima e Tocantins.

Considerando apenas os anos de 2014 e 2015, o Maranhão teve redução nas ocorrências fatais. Segundo os dados, a queda no período foi de 10,7% (de 1.771 ocorrências para 1.604), percentual esse inferior ao 20,6% de crescimento (considerado o intervalo entre 2010 e 2015).





Dentre os fatores apontados para a realidade no combate aos acidentes de trânsito no estado, estão a ausência de efetividade das ações de fiscalização da Lei Seca que, em 2017 completou nove anos de vigência. Enquanto que em alguns estados a legislação que combate à combinação álcool e direção se mostrou eficiente, no Maranhão, até o momento, a punição não tem sido suficiente para inibir a ação dos condutores.

Outra possível razão para o cenário ainda preocupante no trânsito do estado é o processo de municipalização, exigida pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Em 2015, o Governo do Estado chegou a firmar convênios de operacionalização do trânsito com 21 cidades do estado (Bacabal, Pinheiro, Estreito, João Lisboa, Arari, Coroatá, Icatu, Timon, Codó, Viana, Presidente Dutra, Caxias, Santa Inês, Rosário, Bom Lugar, Grajaú, Santa Helena, Paulo Ramos, Pedreiras, Balsas, Chapadinha). No entanto, nos últimos dois anos houve poucos avanços neste sentido.

No que se refere a acidentes com motos, no Brasil houve redução da mortalidade em 4,8%, entre os motociclistas. Os dados são do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, que apontam ainda que, em 2015, 37.306 pessoas foram vítimas do trânsito, contra 43.780 óbitos registrados no ano anterior. Entre as causas em que as mortes tiveram redução significativa, estão os acidentes com automóvel e os atropelamentos, com um decréscimo de 23,9% e 21,5%, respectivamente.

No Maranhão, de acordo com informações da PRF, também houve redução nos acidentes envolvendo motocicletas ou motonetas. Nas estradas federais BRs 010, 135, 222, 226, 230, 316 e 402, comparativamente a 2015, o ano de 2016 teve menos acidentes. Foram 1.489 e 1.414, respectivamente, uma redução de 5,04% no número de acidentes. Nesse período, apenas os acidentes com feridos graves aumentaram de 209 para 249, em compensação, houve queda sensível no número de mortos, de 125 para 97 no mesmo período, uma redução de 22,40%.

Para o policial rodoviário federal José Lauro Gomes de Oliveira Júnior, chefe do Nuram (Núcleo de Acidentes e Medicina Rodoviária), a falta de atenção do condutor, a não obediência às normas de trânsito e o desconhecimento da legislação vigente são os principais fatores contribuintes para os números apresentados pela PRF, de acordo com monitoramento feito nas estradas sob jurisdição da 18ª SRPRF/MA.

Para diminuição desses números, vale considerar: o aumento da carga horária de aprendizagem nas autoescolas, bem como utilização dos simuladores, maior rigor por parte dos instrutores no treinamento prático nas ruas. Por parte da PRF, a realização de comandos específicos de Educação para o Trânsito, bem como a intensificação da fiscalização de motocicletas e motonetas, (JUNIOR, 2017).

Na região metropolitana de São Luís, em 2016, 78 pessoas morreram vítimas de acidentes de trânsito, segundo dados da Secretaria de Segurança Pública, por meio de quantitativo diário de crimes violentos e outras mortes. Isso representa um índice 4% maior do que os dados de 2015, que registrou 75 mortes. Em 2014, foram contabilizadas 94 mortes.

No mesmo período, 2015, as internações em decorrência de acidentes de trânsito também apresentaram queda em todo o país. Foram 1.018 internações a menos em comparação com o ano de 2014. A maior redução foi entre os pedestres, 8.078 internações. Entre motociclistas e ciclistas no trânsito, houve um aumento de 4.061 e 1.669, respectivamente.

Esses acidentes respondem por boa parte das internações hospitalares e pela maioria dos atendimentos de urgência e emergência, que geram altos custos sociais, como cuidados em saúde, perdas materiais e despesas previdenciárias, além de grande sofrimento para as vítimas e seus familiares. Em 2015, ocorreram 158.728 internações por ATT com custo de R\$ 242 milhões para o SUS, sendo que mais de 50% das internações e seus cursos envolveram motociclistas.

No Maranhão, segundo dados da Secretaria de Estado da Saúde (SES), 70% dos pacientes, vítimas de trauma nos hospitais estaduais são provenientes de acidentes de moto; se forem considerados os pacientes vítimas de trauma em idade produtiva – entre 18 e 60 anos –, a média sobe para 90% dos pacientes internados. O governo estadual gasta R\$ 50 milhões, em média, para tratamento de vítimas de trauma por moto nas unidades do estado. O maior volume de pacientes envolvidos nestes acidentes apresenta fratura dos membros inferiores, com predominância nos ossos da perna. Para a SES, o crescimento populacional torna proporcional o aumento de vítimas de trauma por moto.

De acordo com o quadro demonstrativo abaixo, segundo Detran/MA, foram autuados por dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a seguinte quantidade de condutores: Autos de Infração de Trânsito no Estado do Maranhão.

Autos de Infração de Trânsito no Estado do Maranhão		
Ano	Número de Autuações com base no artigo 165 do CTB	Número de Autuações com base no artigo 277 do CTB
2013	2445	0
2014	2468	83
2015	2656	30
2016	3517	34
2017	2463	6

#### **4.3 Levantamento do número de Autos de Infração de Trânsito (AIT) realizados para condutores que foram enquadrados na Lei Seca; de acidentes fatais com o número de vítimas mortas e de motoristas presos com base no art. 306 do CTB na cidade de Imperatriz**

A cidade de Imperatriz, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-MA), possui a segunda maior frota de veículos do Estado perdendo apenas para capital São Luís, apresentando um alto índice de acidentes de trânsito ocasionado na maioria das vezes por imprudência dos condutores e pelo consumo de bebidas alcoólicas pelos motoristas, principalmente nos finais de semana.

Com as mudanças legislativas acerca do crime de embriaguez ao volante a cidade sentiu os impactos como todo país. A fiscalização foi aumentada com intuito de retirar das estradas possíveis condutores que poderiam causar acidentes em virtude de estarem com sintomas de embriaguez alcóolica ou de terem feito uso de substancias que causam dependência.

De acordo pesquisa realizada em relação às prisões enquadrada no art. 306 do CTB junto ao Comando de Policiamento de Área do Interior- CPAI/3 na região abrangida pelo 3º e 14º BPM localizado na cidade de Imperatriz. Os dados foram os seguintes:

Quantidade de prisões por ano			
Ano	2016	2017	Janeiro/2018
3 BPM	68	98	8
14 BPM	45	22	0
Total	113	120	8

Em relação aos Autos de Infração de Trânsito (AITs), mais conhecidos como multas, pelos dados colhidos no site do Detran/MA, foram autuados por dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a seguinte quantidade de condutores:

Autos de Infração de Trânsito confeccionado por ano em Imperatriz					
Ano	2013	2014	2015	2016	2017
Detran/MA	469	423	439	258	110

Foi feito também um levantamento da quantidade de acidentes de trânsito ocorridos na cidade de Imperatriz e de vítimas fatais decorrentes desses acidentes durante os anos de 2015 a 2017, com base nos dados estatístico do Serviço Móvel de Urgência (SAMU).

Acidentes e Vítimas Fatais por Ano no Trânsito de Imperatriz			
Ano	2015	2016	2017
Acidentes	2.293	2.386	2.400
Vítimas Fatais	23	11	17

Pelos dados expostos, verifica-se que a cidade analisada, não difere do resto do estado e do país, contudo o importante é toda população brasileira conscientizar-se que álcool e direção não combinam. Para isso precisa-se começar com atitudes simples, ou seja, cada um fazendo sua parte, evitando ingerir álcool ou substâncias psicoativas que causam dependência se for dirigir, assim estará se prevenindo e evitando que algo de mais grave possa vir a ocorrer.

A conscientização da população ajuda muito na redução dos índices de mortalidade no trânsito, contudo é algo que leva tempo. A melhor forma de ocorrer é com educação no trânsito e para o trânsito.

## 5 CONCLUSÃO

A Lei 9.503, a qual instituiu o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 (CTB), é um diploma legal, que regula ações que acontecem no trânsito brasileiro. Define sanções a serem aplicadas àqueles condutores que cometem infrações de ordem administrativa e penal. O CTB de 1997 alterou certos artigos, passando a criminalizar certas ações que antes eram tidas somente como contravenções penais.

Trouxe no artigo 306 a criminalização na conduta da pessoa que conduzisse veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem. Passando a punir o condutor com penas de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Com o passar dos anos a frota de veículos circulando nas estradas do país aumentou de forma significativa. Ocorrendo com isso um aumento nos índices de acidentes de trânsito, logo o número de vítimas lesionadas veio a sofrer um elevado crescimento, por fim a quantidade de mortes não foi diferente.

Com todos esses acidentes ocorrendo nas estradas e as pessoas restando lesionadas por certos períodos ou até inúmeras vezes mortas, o impacto nas contas públicas foi sofrendo aumentos ao ponto da Previdência Social ser o órgão que mais sofre economicamente por causa dos acidentes de trânsito. Desse modo, o INSS vem muitas vezes movendo ações contra os causadores dos acidentes para que estes indenizem a previdência dos gastos advindos por sua condução de veículo sob efeito de álcool ou de outras substâncias que geram dependência.

Com os números em ascendência, a população temerária, mas necessitando utilizar as vias públicas diuturnamente pelos seus mais diversos motivos, e a mídia mostrando que muitos acidentes advinham da ingestão de álcool no organismo do motorista causador, se começou a pedir mudanças nos hábitos das pessoas e na aplicação das leis que regulavam a matéria.

Portanto no ano de 2008, através da Lei nº 11.705 alterou-se o art. 306 do CTB, com a intenção de reduzir os índices de acidentalidade no trânsito. O intuito pelo qual a lei foi criada foi ótimo, contudo inseriu-se em sua redação algo que deixou o artigo sem aplicabilidade, pois se fixou certa quantidade de álcool ou de

substância psicoativa que causasse dependência no organismo do condutor para configurar tal crime. Desse modo não poderia ser provado o crime sem a própria colaboração do infrator, dessa forma ninguém colaborava, ninguém ia preso.

Mesmo assim a lei causou certo temor na população e logo que foi promulgada foi chamada de Lei Seca, pois a mesma também alterou os artigos 165, 276 e 277 do mesmo diploma legal. Sendo que ambos de um modo ou de outro tratam sobre as infrações. Sendo assim logo que passou a vigorar a lei ocorreu uma leve diminuição nos números de óbitos no trânsito.

A Lei Seca de 2008 introduziu o § 3º ao artigo 277 do CTB, sendo que esse disciplina sobre a negativa na realização dos testes que comprovam o estado psicomotor do condutor, passando a punir administrativamente aquele motorista que se recusar em realizar os testes, com a mesma penalidade de quem os realiza.

Após a entrada em vigor da lei, ocorreu uma diminuição nos índices de mortalidade no trânsito, contudo, não se sabe ao certo se foi pelo motivo da fiscalização acontecer mais rotineiramente com o intuito de retirar das ruas motoristas que possam vir a causar acidentes, ou a população acabou se conscientizando que não é possível combinar álcool e direção, pois dessa parceria as consequências são trágicas.

O que foi visível é que desde a Lei Seca de 2008 a fiscalização nas estradas brasileiras foi intensificada, não importando de quem seja a competência para fiscalizar. Porém, mesma com uma maior abordagem de veículos e pessoas, não se conseguiu com que motoristas parassem de ingerir substâncias que causassem dependência e depois conduzissem seus veículos, pois a lei nº 11.705/08 não veio a colaborar com os agentes de fiscalização do trânsito para que o crime fosse constatado devido nada poder ser feito penalmente quando algum condutor se negava em realizar os testes.

Motivo pelo qual em 2012 se inovou novamente a matéria dos artigos que tratam sobre a condução de veículo automotor estando seu condutor com o estado psicomotor alterado em virtude da ingestão de álcool ou outra substância que causasse dependência.

A Lei 12.760/2012 foi chamada de Nova Lei Seca, pois endureceu a punição administrativa para quem fosse flagrado e autuado com base nos artigos referente à matéria. Também o art. 306 do CTB sofreu alterações, se aumentou o rol de provas aceitas para a configuração do crime tipificado, dando uma expectativa de

melhora para aqueles que atuam no trânsito brasileiro, mas a pena permaneceu a mesma desde sua criação em 1997.

A multa administrativa do art. 165 e também do art. 165 A, do CTB dobraram de valor, logo causando espanto naqueles condutores que ainda cometiam tais infrações. E em caso de reincidência em um período de doze meses o valor dobra novamente.

Logo que a referida lei foi aprovada passou a vigorar, pois se queria diminuir rapidamente o número de pessoas que perdiam as vidas nas estradas brasileiras e como estava chegando às festas de final de ano, período que aumenta os índices, foi logo sendo colocada em prática pelos agentes fiscalizadores. Sendo que se obteve um grande aumento de testes de alcoolemia realizados, por consequência ocorreu um elevado índice nas prisões e autuações após a vigência da lei, como mostraram os números.

A população brasileira vive uma vida cada vez com mais velocidade, sempre com o pé no acelerador não tendo tempo para quase mais nada. A frota de veículos nas estradas vem aumentando diariamente, desse modo deve-se ter cuidados redobrados para que acidentes não ocorram, pois um simples descuido no trânsito a certa velocidade pode vir a ceifar a vida de pessoas.

Conforme demonstrado ao longo do trabalho, há quatro mudanças legislativas em torno dos artigos que tratam da embriaguez ao volante, desde a criação do CTB em 1997, as quais produziram uma redução no número de óbitos nas estradas brasileiras.

Mas, muito além de alterações legislativas, o que se precisa é uma conscientização de toda a população, pois somente as leis por si só não trarão resultados positivos quanto à redução do número de mortes ou feridos nas estradas, ou seja, de nada adianta mudar as leis, se não houver conscientização e, para isto, é fundamental uma educação no trânsito e para o trânsito.

## 6 REFERÊNCIAS

**Após sete anos de Lei Seca, número de motoristas que dirigem após beber ainda preocupa.** Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/apos-sete-anos-de-lei-seca-numero-de-motoristas-que-dirigem-apos-beber-ainda-preocupa>> Acesso em: 13 de nov. 2017.

**Após 4 anos de tolerância zero na Lei Seca, motoristas ainda resistem a mudanças.** Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-04/apos-4-anos-de-tolerancia-zero-lei-seca-motoristas-ainda-resistem-a-mudar-habitos>> Acesso em: 20 de ago. 2017.

**Após 9 anos de Lei Seca, beber e dirigir ainda é prática para muitos brasileiros.** Disponível em: <<http://www.jb.com.br/pais/noticias/2017/06/20/apos-9-anos-de-lei-seca-beber-e-dirigir-ainda-e-pratica-para-muitos-brasileiros/>> Acesso em: 05 de set. 2017.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Código de Trânsito Brasileiro: Legislação de Trânsito Comentada.** 6ª ed. São Paulo: Letras Jurídicas, 2016.

BELO, Warley. **Apontamentos sobre a Nova Lei Seca.** Disponível em: <[http://www.editoramagister.com/doutrina\\_24328405\\_APONTAMENTOS\\_SOBRE\\_A\\_NOVA\\_LEI\\_SECA.aspx](http://www.editoramagister.com/doutrina_24328405_APONTAMENTOS_SOBRE_A_NOVA_LEI_SECA.aspx)> Acesso em: 15 de jan. 2018.

BEM, Leonardo Schmitt de; GOMES, Luiz Flávio. **Nova Lei Seca: Comentários À Lei n. 12.760, de 20-12-2012.** São Paulo: Saraiva, 2013.

BRASIL. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 24-09-1997.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 11.705, de 19 de junho de 2008.** Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, 16-06-2008.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 12.760, de 20 de Dezembro de 2012.** Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 20-12-2012.

CAMARGO, Renato. **O Crime de Embriaguez ao Volante na Atual Legislação.** Disponível em: <<https://renatocamargoadvogado.jusbrasil.com.br/artigos/305241917/o-crime-de-embriaguez-ao-volante-na-atual-legislacao>> Acesso em: 19 de jan. 2018.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal, volume 1, parte geral.** 16ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

**Estatísticas de acidentes no Maranhão.** Disponível em: <[http://vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_estaduais/estatisticas\\_de\\_acidentes\\_no\\_maranhao](http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_estaduais/estatisticas_de_acidentes_no_maranhao)> Acesso em: 20 de dez. 2017.

**Estatística de Infração de Trânsito no Maranhão.** Disponível em: <<http://servicos.detran.ma.gov.br/estatisticas>> Acesso 13 de jan. 2018.



**Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito.** Disponível em: < [http://www.vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais](http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais)> Acesso em: 10 de nov. 2017.

FERNANDEZ, José Eduardo Gonzalez. **A nova lei 12.760/2012 e seus reflexos para a atividade de polícia judiciária.** Disponível em: <<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/7778/A-nova-lei-12760-2012-e-seus-reflexos-para-a-atividade-de-policia-judiciaria>> Acesso em: 15 de set. 2017.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A História do Trânsito e sua Evolução.** Disponível em: <[http://www.transitobr.com.br/downloads/a\\_historia\\_do\\_transito\\_e\\_sua\\_evolucao.pdf](http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf)> Acesso em 20 de jan. 2018.

GOMES, Luiz Flávio. **A nova Lei Seca deve ser interpretada literalmente.** Disponível em: < [www.conjur.com.br/2013-fev-01/luiz-flavio-gomes-lei-seca-nao-sendo-interpretada-literalmente](http://www.conjur.com.br/2013-fev-01/luiz-flavio-gomes-lei-seca-nao-sendo-interpretada-literalmente)> Acesso em: 03 de jan. 2018.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral.** Volume I. 14 ed. São Paulo: Editora Impetus, 2011.

KIST, Dario José. **A configuração atual do crime de embriaguez ao volante - art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/25748/a-configuracao-atual-do-crime-de-embriaguez-ao-volante-art-306-do-codigo-de-transito-brasileiro>> Acesso em: 18 de ago. 2017.

MACEDO, Leandro; MENDES, Gleydson. **Curso de Legislação de Trânsito.** 4ª ed. Salvador: Editora JusPodivm, 2017.

MACHADO, Leonardo Marcondes. **Roteiro: teoria geral dos crimes de perigo.** Disponível em: <<https://leonardomachado2.jusbrasil.com.br/artigos/121940781/roteiro-teoria-geral-dos-crimes-de-perigo>> Acesso em: 15 jan. 2018.

MONTEIRO, Ruy Carlos de Barros. **Crimes de Trânsito.** São Paulo: Juarez de Oliveira, 1999.

MORAES, Rafael Francisco Marcondes de. **Lei federal nº 12.971/2014: mudanças e “barbeiragens” legislativas.** Disponível em: <<https://franciscosannini.jusbrasil.com.br/artigos/121943748/lei-federal-n-12971-2014-mudancas-e-barbeiragens-legislativas>> Acesso em: 23 de nov. 2017.

MARCÃO, Renato. **Nova Lei Seca não pode ser aplicada retroativamente.** Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2013-jan-23/renato-marcao-lei-seca-nao-aplica-casos-anteriores-edicao> Acesso em: 13 de nov. 2017.

**Mortes por acidentes no Brasil caem 11% em um ano.** Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/noticias/brasil/2017/06/mortes-por-acidentes-no-brasil-caem-11-em-um-ano.html>> Acesso em: 25 de jan. 2018.

NASSARO, Adilson Luís Franco. **Policiamento Rodoviário: Senário e Perspectiva**. Assis: Triunfal Gráfica e editora, 2014.

**Óbitos por acidentes de trânsito caem pelo segundo ano consecutivo**. Disponível em: <<http://portalms.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/42245-obitos-por-acidentes-de-transito-caem-pelo-segundo-ano-consecutivo>> Acesso em: 14 jan. 2018.

**Resolução N° 432, de 23 de Janeiro de 2013**. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20.432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20.432.2013c).pdf)> acesso em 25 de ago. 2017.

ROSA, Emanuel Motta da. **Embriaguez ao volante. Aspectos penais e administrativos. Art. 306 do ctb e reso.** Disponível em: <https://emanuelmotta.jusbrasil.com.br/artigos/121943609/embriaguez-ao-volante-aspectos-penais-e-administrativos-art-306-do-ctb-e-reso> acesso em 26 de set. 2017.

XAVIER, Irenice Teixeira Trolese; MEDES, Thyago Moreira. **Embriaguez ao volante: dolo eventual ou culpa consciente**. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/54346/embriaguez-ao-volante-dolo-eventual-ou-culpa-consciente>> Acesso em: 29 de ago. 2017.