

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – CCSO
DEPARTAMENTO DE DIREITO
CURSO DE DIREITO

ANDERSON CRISTIANO COLINS MARTINS

**CRIME DE DIREÇÃO VEICULAR SOBRE INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL:
avanços e retrocessos trazidos pela Lei nº 9.503/97 e suas alterações ao longo dos
vinte anos.**

São Luís
2018

ANDERSON CRISTIANO COLINS MARTINS

**CRIME DE DIREÇÃO VEICULAR SOBRE INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL:
avanços e retrocessos trazidos pela Lei nº 9.503/97 e suas alterações ao longo dos
vinte anos.**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do grau de Bacharela em Direito.

Orientador: Prof. Paulo Cesar Aguiar Martins Vidigal.

São Luís
2018

Martins, Anderson Cristiano Colins.

**CRIME DE DIREÇÃO VEICULAR SOBRE INFLUÊNCIA DE
ÁLCOOL: avanços e retrocessos trazidos pela Lei nº 9.503/97 e suas
alterações ao longo dos vinte anos / Anderson Cristiano
Colins Martins. - 2018.**

53 f.

Orientador(a): Paulo Cesar Aguiar Martins Vidigal.

Monografia (Graduação) - Curso de Direito, Universidade
Federal do Maranhão, UFMA, 2018.

1. Crime. 2. Embriaguez. 3. Trânsito. I. Vidigal,
Paulo Cesar Aguiar Martins. II. Título.

ANDERSON CRISTIANO COLINS MARTINS

**CRIME DE DIREÇÃO VEICULAR SOBRE INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL:
avanços e retrocessos trazidos pela Lei nº 9.503/97 e suas alterações ao longo dos
vinte anos.**

Monografia apresentada ao Curso de
Direito da Universidade Federal do
Maranhão para obtenção do título de
Bacharel em Direito.

Aprovação em: ___ / ___ / ____ . As ___ : ___ h.

Nota: ____ ()

BANCA EXAMINADORA

Prof Paulo Cesar Aguiar Martins Vidigal. (Orientador)

Universidade Federal do Maranhão

EXAMINADOR 1

EXAMINADOR 2

Agro é tech?

Agro é trapo, casebre, chão batido, taipa.

Agro é pé no chão, doença, dor, febre, escravidão.

Agro é pop?

Agro é povo, pobre, sofrido... devendo, escravo, presídio.

Agro é conflito, pau, cacete, capanga, estampido.

É dor, morte, sem terra, sem sorte.

Agro é tudo?

Agro é migalha, pouco, nada.

Agro é morada, arroz e feijão devido ao patrão.

Sem sertão, sem noção, sem libertação.

Agro é tudo isso?

Agro é a laranja, o melão, o trigo, a tanja.

É tudo bonito da televisão.

Não tem patrão, capanga, conflito, escravidão.

Não tem panela batendo em apartamento.

Mas para o lavrador que não tem um quinhão.

Agro é saída... ou será prisão?

Agro é isso e também aquilo.

Agro é notícia.

Agro é poesia.

Anderson Colins (poesia apresentada na disciplina de Direito Agrário)

AGRADECIMENTOS

Fazer um a segunda graduação foi um desafio que sem a presença de uma família para apoiar e entender os momentos que tive de estar ausente não seria possível.

Desta forma agradeço de forma especial a todo apoio da minha mãe e do meu pai, do meu irmão, da minha irmã, da pequenina sobrinha Maria Cecilia que surgiu em meio esse desafio e minha namorada pelo afeto nos poucos tempos livres.

E também aos amigos antigos que por vezes tive de abrir mão de acompanhá-los e pelos novos que fiz nessa jornada.

Por fim a Deus que me guiou e deu a benção da saúde e me sustentou quando ela se fragilizou.

MUITO OBRIGADO A TODOS VOCÊS

RESUMO

Este estudo faz uma revisão sobre a evolução normativa do crime de embriaguez ao volante do Código de Trânsito Brasileiro. Nosso estudo visa abordar desde o surgimento na esfera penal como crime apenado com detenção no ano de 1997, passando pela repercussão doutrinária e jurisprudencial da classificação do crime e das mudanças da tipificação que ocorreram no ano de 2008, 2012, 2014, 2016 e 2017, assim como textos legais como as Resoluções do CONTRAN sobre a constatação do crime. Identificamos que o legislador com várias alterações vem tentando dar uma força maior a legislação penal para a detecção e punição daqueles que ingerem bebida alcoólica e em seguida dirigem veículos automotores. Por fim discute-se os avanços e também retrocessos que ocorreram nas diversas alterações nos vinte anos, assim como um panorama da fiscalização no Estado do Maranhão nos últimos quatro anos.

Palavras-chaves: Embriaguez. Trânsito. Crime.

ABSTRACT

This study reviews the normative evolution of the crime of drunkenness driving at the wheel of the Brazilian Traffic Code. Our study aims to address since the emergence in the criminal sphere of crime as a crime with detention in 1997, passing through the doctrinal and jurisprudential repercussions of crime classification and typification changes that occurred in the year 2008, 2014, 2016 and 2017, as well as legal texts such as the CONTRAN Resolutions on finding the crime. We have identified that the legislator with several changes has been trying to give greater force to criminal legislation for the detection and punishment of those who drink alcohol and then drive automotive vehicles. Finally, we discuss the advances and setbacks that have occurred in the various changes in the twenty years, as well as an overview of the inspection in the State of Maranhão in the last four years.

Key-words: Drunkenness. Traffic. Crime.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

Código de Trânsito Brasileiro - CTB

Organização Mundial de Saúde - OMS

Superior Tribunal de Justiça - STJ

Lei das Contravenções Penais - LCP

Associação Brasileira de Estudos de Álcool e Outras Drogas - ABEAD

Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN

Programa Volvo de Segurança no Trânsito - PVST

Batalhão de Policiamento Rodoviário do Maranhão - BPRv

Comando de Policiamento Rodoviário do Maranhão - CPRV

Departamento de Trânsito do Maranhão - DETRAN - MA

Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT

Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT

Polícia Rodoviária Federal - PRF

Despesas de Assistência Médica Suplementares - DAMS

LISTA DE QUADROS E FIGURA

Quadro 1. Comparação do CTB 1997 e a alteração do ano 2008.

Quadro 2. Comparação Lei 11.705/08 e Lei 12.760/12.

Quadro3. Comparação da previsão da Lei 11.705/12 e Lei 12.760.

Quadro 4. Comparação entre a Lei 12.760/12 e Lei 12.971/14.

Quadro 5. Comparação da Lei 12.971 e Lei 13.546/17.

Quadro 6. Número de operações Lei Seca no Estado do Maranhão. Quadro 7. Número de acidentes/ano no Maranhão.

Figura 1. Relatório de Auto de infrações realizados pela BPRv ano 2016, 2017 e início de 2018.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE CTB E ÁLCOOL	13
2.1 O Código de Trânsito Brasileiro - CTB.....	13
2.2 Álcool.....	14
3 CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE.....	17
3.1 Natureza jurídica.....	19
3.1.1 A embriaguez ao volante como crime de perigo concreto	19
3.1.2 A redação do artigo 306 do CTB dada pela lei nº 11.705 de 2008	20
3.1.3 A embriaguez ao volante como crime de perigo abstrato.....	21
3.2 Estudo do tipo específico: embriaguez ao volante.....	23
3.2.1 Objetividade jurídica.....	23
3.2.2 Sujeito ativo.....	25
3.2.3 Sujeitos passivos.....	25
3.2.4 Conduta típica ou tipo objetivo.....	26
3.2.5 Elementos da figura típica.....	27
3.2.6 Condução de veículo automotor.....	27
3.2.7 Elemento subjetivo.....	29
3.3 Obrigatoriedade do teste do bafômetro.....	29
3.4 Tentativa.....	30
3.5 Concurso.....	30
3.6 A admissibilidade da Lei n. 9.099/95.....	31
4 DISCUSSÃO SOBRE A LEI SECA AO LONGO DO TEMPO.....	33
4.1 O ano de 1997.....	33
4.2 O ano de 2008.....	34
4.3 O ano de 2012.....	37
4.4 O ano de 2014	42
4.5 O ano de 2016.....	44
4.6 O ano de 2014.....	44

5 AS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO DA BPRV – MA	47
6 CONCLUSÕES	53
REFERÊNCIAS	55

1 INTRODUÇÃO

Tema de grande discussão não só nos dias atuais, mas desde publicação da Lei 9.503 de 25 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) sempre foi alvo de muitas críticas e também elogios como um avançado instituto normativo das relações de trânsito, mas que não tem contemplado o sentimento coletivo de que o trânsito no Brasil se tornara mais seguro ao longo dos vinte anos de sua existência.

O apelo midiático dos crimes nos leva a pensar que a criminalidade se encontra sempre numa curva ascendente. Porém, tal afirmação é um contraponto às medidas mais contundentes adotadas quanto à legislação de trânsito, assim como na esperada influência inibidora das práticas criminosas na direção de veículos.

É de conhecimentos dos cidadãos o fato que no Brasil milhares de pessoas anualmente perdem suas vidas em acidentes de trânsito nas vias urbanas e também rodoviárias. Muitos desses acidentes e suas consequências como debilidade permanente e mortes poderiam ser evitados se as políticas voltadas para a prevenção dos acidentes tivesse o alcance que é esperado por todos.

As instituições que tratam de assuntos relacionados ao trânsito são emblemáticas na afirmação que a imprudência ao volante é marcadamente o maior ponto vulnerante da origem da maioria dos acidentes de trânsito.

Aliada a imprudência está o senso coletivo de “esperteza” inata do “jeitinho brasileiro” de ser. O descuido com a obrigação de condução correta do veículo ocorre quase sempre para se ganhar vantagem. Um exemplo é a ultrapassagem em lugar proibido na rodovia, uma das principais causas de acidentes com vítimas fatais no Brasil. Seja pela contramão ou pelo acostamento, o “esperto” executa a ação para ganhar vantagem em seguir logo viagem, enquanto os “menos espertos” ficam para trás esperando o local permitido para executarem a ultrapassagem.

Esse cenário de esperteza vergonhosa do brasileiro tem um aliado a favor dos números de acidente de trânsito: o consumo de álcool. O espírito festivo, que tanto é reconhecido mundo a fora, nos traz os temerosos índices de acidentes, vítimas e mortes no trânsito por motoristas que irresponsavelmente dirigem embriagados.

Os códigos de trânsito brasileiros silenciaram quanto à questão por diversas vezes até o ano de 1997, quando finalmente o ato de dirigir após ingestão de bebida alcóolica adquire status de crime.

Essa razão motivou o legislador a transformar o ato de dirigir embriagado, que anteriormente punia-se como uma mera contravenção penal (art. 34, do Decreto-Lei nº 3.688/41), em crime apenado com rigor, cuja conduta está descrita no art. 306 do CTB (6 meses a 3 anos de detenção, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor).

Foi sob esse prisma que nasceu o interesse de pesquisa deste trabalho, com um apanhado histórico da legislação brasileira no trânsito desde 1997 a 2018, como forma de compreensão da evolução dos códigos de trânsito quanto ao crime, verificação do papel fiscalizatório implementado no Estado do Maranhão nos últimos anos quanto à Lei Seca e reflexão da contemplação ou não do objetivo de proteção ao bem jurídico visado.

2 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE CTB E ÁLCOOL.

Por se constituir num instituto relativamente novo, é imprescindível uma abordagem histórica consonante ao tema, que tem ponto principal no próprio CTB e os desdobramentos do interesse específico nos crimes de trânsito, essencialmente aquele relacionado com a ingestão de bebida alcóolica antes de se tomar a direção de veículo automotor.

2.1 O Código de Trânsito Brasileiro – CTB

Segundo Barbosa (2008, p. 10) o primeiro Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi na data de 28 de janeiro de 1941 – Decreto-Lei nº 2.994 – que foi revogado logo após sua vigência pelo Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, vigente até o ano de 1966. Nesse ano foi promulgado o Código Nacional de Trânsito – Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 – sendo regulamentado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, em plena ditadura militar, o qual não tratava sobre crimes de trânsito.

Somente em 1997, com a chegada do CTB, pela primeira vez o legislador atribuiu comportamentos humanos no trânsito a crime punido com detenção. Em seu texto original o CTB trouxe onze artigos de tipificação de crimes de trânsito e deu início a persecução penal relacionada a relações de trânsito.

O Novo Código Nacional de Trânsito é denominado Código de Trânsito Brasileiro – CTB – regula o Sistema Nacional de Trânsito (MARTINS, 1998, p. 2), dita normas gerais de circulação e conduta, trata de pedestres e condutores de veículos não motorizados, da educação para o trânsito, da sinalização, dos veículos, seu registro e licenciamento, da habilitação para a condução de veículos automotores, dispõe sobre as infrações, penalidades, medidas administrativas e processo administrativo, além de inovar, ao criar os crimes de trânsito.

Autores afirmam que apesar do CTB inovar com a previsão de crimes específicos de trânsito em seus artigos, fragilizou a sua aplicabilidade, como vemos (OLIVEIRA, 1997, p. 62):

[...] é muito provável que o CTB nunca alcance seus objetivos, porque foi demasiado ambicioso, sendo uma resposta simbólica que compromete ainda mais o sistema penal brasileiro.

Geraldo Faria Lemos Pinheiro, que participou da comissão responsável pelo anteprojeto de lei do CTB de 1997, em sua obra de nome bastante sugestivo – Enfim, o código – dado o imbróglio que foi o para sua constituição até a aprovação e sanção descreve (1997, p.14):

O Código de Trânsito Brasileiro, tão ansiosamente aguardado, não é um código de primeiro mundo, como patrioticamente proclamam alguns, e por si só não diminuirá os acidentes de trânsito e a participação incorreta dos condutores de veículos, ainda que as multas sejam elevadas. Também não será lembrado por um grande número de infratores, tal como acontece com o estatuto de 1966, até hoje desconhecido e desrespeitado.

2.2 Álcool

Segundo Nmansur (1988, p.16) a embriaguez ocorre quando a quantidade de álcool ingerida é consideravelmente maior que a velocidade da sua metabolização. Consequentemente a fala fica pastosa, a coordenação começa a diminuir, as reações ficam retardadas, a visão e a audição sofrem um prejuízo progressivo de forma a interferir no desempenho das atividades que requerem eficiência física.

Em 2007 a Organização Mundial de Saúde – OMS – (WHO, 2007) declarou que o consumo abusivo de álcool teve como repercussão a proporção de 3,7% dos óbitos, relacionados a 4,4% de doenças do mundo. Na América o patamar é de 8,7% da mortalidade devido ao alcoolismo crônico, com forte relação entre consumo abusivo e acidentes de trânsito, episódios de violência e infortúnios relacionadas com o trabalho.

Os estudos mostram alterações funcionais no organismo devido o uso de álcool (MOURA et al, 2009, p.892). As alterações neuromotoras são verificadas em diferentes concentrações. A redução da atenção já ocorre com 0,3 dcg/l (decigramas por litro) que corresponde a uma dose de bebida alcoólica. Quando se atinge 0,6 dcg/l (decigramas por litro) o corpo já apresenta sonolência e demora no tempo de reação, enquanto 0,8 dcg/l (decigramas por litro) causa redução de visão periférica, diminuição da luminosidade e pior desempenho das funções rotineiras.

Segundo Martins (1998, p. 3) o uso de álcool, ou outras substâncias que provoquem mudança comportamental ou diminuam os reflexos do motorista, constituem risco para o trânsito.

Os países em desenvolvimento tem demonstrado em pesquisas internacionais (DUALIBI et al, 2007, p. 1059) uma grande preocupação com os custos sociais do álcool e sua relação com acidentes. Considerado como um problema de saúde pública e com somas vultosas de valores gastos em prejuízos materiais, médicos e de produtividade.

Com vistas nesse problema a OMS além dos dados sobre mortalidade do trânsito no mundo, traz a tona a discussão sobre ações que devem ser implementadas para controle dos problemas relacionados à alcoolemia (DUALIBI e LARANJEIRA, 2008, p.17) são elas: redução de alcoolemia permitida para dirigir, suspensão administrativa da licença dos motoristas intoxicados, fiscalização com bafômetros e graduação do licenciamento para motoristas novatos.

Muitos problemas podem ser causados pelo uso excessivo de álcool, mas os acidentes com veículos automotores ocupam um lugar de grande destaque e preocupação (MALTA et al, 2014, p. 694), pois mesmo em pequenas concentrações, e principalmente nas elevadas, está comprovada a influência neuromotora que o álcool é capaz de fazer nos indivíduos.

Uma pesquisa realizada em Diadema (DUALIBI et al, 2007, p 1059) com utilização de bafômetro ativo, aquele com sopro diretamente no etilômetro, e o passivo que registra o ar em torno do motorista, verificou que dos 908 motoristas participantes, foi detectado traço de álcool em 22,9% pelo meio passivo e 21,9% pelo ativo, já excluídos aqueles que se recusaram ao teste.

Em comparação ao ocorrido nos Estados Unidos a taxa de alcoolemia encontrada naquele país foi de 2,95 e 3,7% em anos diferentes de aplicação com mesmo método. Os dados do Brasil superam em até seis vezes aqueles obtidos em pesquisas internacionais.

No Brasil os serviços responsáveis pela fiscalização carecem de medidas de controle e de atenuação dos efeitos da alcoolemia, segundo proposição de Duailibi et al (2007, p. 159), “em decorrência de não haver dados consistentes sobre os índices reais desse problema.”

Malta et al (2014, p. 694), em seu estudo abordaram o consumo excessivo de álcool num curto período que é conhecido internacionalmente como “*bringe*

drinking”, ou “uso pesado episódico de álcool”. Por consequência houve um comprovado aumento de riscos de acidentes e violência.

Segundo Dualibi et al (2007, p. 1060), fiscalização insuficiente e educação ineficaz para mudança de comportamento no trânsito são os motivos de números tão elevados. Tal entendimento corrobora com os estudos que mostram que a fiscalização com dispositivos de testes respiratórios reduz proporcionalmente o número de acidentes com motoristas alcoolizados.

Outro viés da alcoolemia, segundo o referido autor, é que a maior parte dos motoristas alcoolizados não estava visivelmente intoxicada, dificultando a identificação do uso do álcool como descrito na literatura internacional. Isso se faz imprescindível para a diminuição da prevalência de beber e dirigir.

Com o aperfeiçoamento da legislação pela Lei n.º 12.760/12 foi possibilitado a detecção da influência de álcool na direção de veículo automotor por outros meios de prova, como depoimento de testemunhas, além de ampliação das sanções. Resta saber se o implemento da lei pôde ser capaz de causar à redução de ingestão de álcool por motoristas e conseqüentemente acidentes automobilísticos.

3 CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

No CTB estão compreendidos taxativamente os tipos penais das relações de trânsito, estes crimes são descritos entre os artigos 302 a 312. O presente trabalho tratando do crime de embriaguez ao volante fará referência ao estudo do tipo penal específico que visa punir o condutor que ingere bebida alcoólica antes de fazer uso de veículo automotor.

As críticas direcionadas a construção legislativa do CTB vem sendo realizadas ao longo dos anos pelos autores, inclusive por aqueles que participaram de comissões formadas pelo Ministério da Justiça para apresentar sugestões na composição das infrações criminais de trânsito na distante década de 80, como afirma o autor Damásio (2009, p. 151):

Em 1980, integramos um grupo formado pelo Ministério da Justiça para apresentar sugestões à prevenção das infrações criminais de trânsito, inclusive a embriaguez ao volante, que, naquela época, era simples contravenção de direção perigosa (art. 34 da Lei das Contravenções Penais). Nada aconteceu. [...] Nossa intenção é colaborar modestamente com o aperfeiçoamento da nova lei, que dá mostras momentâneas, com o recrudescimento da vigilância policial, de poder realmente diminuir as trágicas estatísticas da criminalidade viária (Lei Seca já reduz acidentes, diz a polícia, Folha de S.Paulo, C1, 5 jul. 2008). Para isso, contudo, é necessário que a fiscalização policial permaneça ou seja implantada onde não existe. Caso contrário, haverá o que já aconteceu várias vezes: a “lei não pega” e a criminalidade de trânsito volta a crescer (É preciso ir mais longe, in DANUZA LEÃO, Folha de S.Paulo, C2, 6 jul. 2008). Pior, desmoraliza-se mais uma vez o Direito Penal (A Lei Seca e a securra do Estado, in JOSÉ ARTHUR GIANNOTTI, Folha de S.Paulo, Caderno Mais!, p. 3, in fine, jul.2008).

A discussão não se limita aos aspectos gramaticais da tipificação do crime, vão bastante além, entrando com uma acirrada disputa doutrinária das correntes para delimitar a dúvida da natureza do crime de embriaguez ao volante. Seria ele de perigo concreto ou abstrato?

O próprio autor Damásio (2009, p. 39) trouxe um recorte exemplificativo que merece um destaque:

Recorde-se mais uma vez que são crimes contra a incolumidade pública, cujo titular é a coletividade, e não contra a pessoa. Não se exige, pois, sujeito passivo pessoal. O sujeito passivo principal é o corpo social. Basta, assim, a demonstração de que seu direito à segurança do trânsito foi atingido pelo comportamento do motorista. Ex.: dirigir veículo, em velocidade excessiva (incompatível), na frente da porta de uma escola, em momento em que os alunos estão entrando ou saindo (art. 311). É suficiente provar a conduta do motorista e a circunstância de que os alunos estavam entrando ou saindo do estabelecimento, ainda que, no exato instante da conduta, nenhum deles

estivesse entrando ou saindo. Não é preciso mais do que a demonstração do “dano potencial”, da probabilidade de dano, para qualquer estudante ou terceiro que, naquela ocasião, resolvesse sair ou entrar na escola. É possível que haja vítima determinada. Ex.: no caso aventado, suponha-se que uma criança sofresse sério risco de atropelamento. Ela seria o sujeito passivo secundário. Isso, entretanto, não retiraria do fato a qualidade de crime contra a incolumidade pública e contra a coletividade, com perigo genérico e indeterminado, e tendo como objeto jurídico principal não a integridade física ou a vida da criança, mas a segurança de todos os membros da comunidade social, que ela, no momento do fato, representava. (Grifo nosso)

Outros autores ao discutir sobre a natureza dos crimes, trazem também o crime de embriaguez ao volante para exemplificar a existência não apenas de dois, mas sim três tipos de perigo, como expõe Rogério Sanches Cunha (2013) que:

De acordo com essa nova espécie de infração penal, teríamos não apenas dois tipos de crime de perigo (abstrato e concreto), mas sim três! No crime de perigo abstrato (ou puro), o risco advindo da conduta é absolutamente presumido por lei, bastando a violação da norma. Já no crime de perigo concreto, o risco deve ser comprovado. A acusação tem o dever de demonstrar que da conduta houve perigo real para vítima certa e determinada. No crime de perigo abstrato de perigosidade real, o risco ao bem jurídico tutelado deve ser comprovado, dispensando vítima certa e determinada. É indispensável a superação de um determinado risco-base ao bem jurídico protegido. Vamos trabalhar essa discussão com o auxílio de um exemplo: sabemos que o crime de embriaguez ao volante (art. 306 do CTB) é de perigo. Mas de qual espécie? Se de perigo abstrato (ou puro), basta a condução de veículo sob efeito de álcool, pois o risco advindo da conduta é absolutamente presumido por lei (haverá crime ainda que ausente a condução anormal do veículo). Se de perigo concreto, deve ser comprovado que a conduta gerou risco (condução anormal do veículo), periclitando vítima certa e determinada. Se de perigo abstrato de perigosidade real, exige-se a prova de condução anormal (rebaixando o nível de segurança viário), mas dispensa a demonstração de perigo para vítima certa e determinada. Sem essa perigosidade real para a coletividade, que é concreta, caracteriza mera infração administrativa. (Grifo nosso)

Essa discussão faz sentido pelo próprio valor que o ordenamento brasileiro atribui a certa conduta, de fato há na organização legislativa penal uma espécie de gradação das condutas, onde algumas são mais desvalorizadas que outras, e é o legislador que determina através das alterações legislativas qual patamar será dada a essa ou aquela conduta.

Tal entendimento corrobora-se com aquele onde os crimes de perigo são subsidiários em relação aos crimes de dano, conforme pontua Walter Coelho (1991, p. 102): “diante da relevância do bem jurídico tutelado, estende o Direito Penal a sua proteção desde a remota e potencial situação perigosa (contravenção), passando pelo perigo iminente ou próximo (crime de perigo), até a efetiva lesão do interesse a ser resguardado”.

3.1 Natureza jurídica

Pontuada as considerações sobre o crime de embriaguez ao volante pode-se então remontar as três possibilidades doutrinárias como bem exemplifica o autor Nascimento (2010, p. 29):

a) crime de perigo concreto – de acordo com esse posicionamento, o crime apenas estaria configurado se comprovado que o condutor sob o efeito de álcool, com sua maneira d dirigir, afetara efetivamente a segurança de alguém... “gerando dano potencial a incolumidade de outrem” presente no caput do art. 306 do CTB de 1997, aduz que terceiros tivessem a segurança comprometida... configurado estaria o crime se o o veículo subisse a calçada a ameaçar diretamente o pedestre”

Tal possibilidade atualmente é descartada, pois apesar de trazer em 1997 no caput a expressão, foi revogado pela vigência da Lei 11.705/12, como visto a seguir:

b) crime de perigo abstrato – na defesa deste posicionamento argumenta-se que a própria condução do veículo sobre o efeito de álcool configura o tipo penal. Presume-se que o condutor que dirige embriagado por seu estado inebriante, expõe a perigo de dano a segurança de terceiros, independente de ameaça-los diretamente.

c) crime de dano e de mera conduta – exclui-se o entendimento que se trata d crime de perigo de dano, mas sim de dano efetivo. Não precisa ser comprovado nenhum perigo, pois se subentende que esse perigo esteja intrínseco na própria condução sob o efeito de álcool. (Grifo nosso)

3.1.1 A embriaguez ao volante como crime de perigo concreto

O ano de 1997 seguramente marcou pelo impacto positivo de organização do estatuto do trânsito em uma lei robusta e que continha em seu escopo a persecução penal das condutas ilícitas dos condutores, dentre os quais o crime o de embriaguez, em seu artigo 306.

No entanto a redação original daquele ano de 1997 dada a expressão “exposição de dano potencial a incolumidade de outrem” na prática deu a essa espécie de crime a figura do crime de perigo concreto, pois se exigia a comprovação de não apenas o consumo mas também da condução anormal de veículo na via pública, sob efeito de álcool ou substâncias de efeitos análogos.

3.1.2 A redação do artigo 306 do CTB dada pela lei nº 11.705 de 2008

A promulgação desta lei é o norte principal de todo objetivo deste trabalho. Foi a sua criação e batismo de “lei seca” que definiu arestas para que o Estado e a sociedade pudesse se opor ao comportamento reprovável e reiterado dos condutores em ingerir bebidas alcoólicas e conduzir veículos em seguida.

Desde o início da lei já é possível demonstrar o clamor desse sentimento traduzido pelo que se dispõe no artigo primeiro (Lei 11.705/08).

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

A rigidez que o Estado escolheu ali naquele momento em 2008 foi no sentido de extrapolar a intervenção meramente administrativa associada a conduta, ou seja, a mera multa e outras sanções, dando um desvalor maior e uma tentativa de tornar mais substancial e possível a constatação do crime e conseqüentemente opor-se ao comportamento que custa milhares de vidas nas vias terrestres do trânsito brasileiro.

Nesse sentido, pronunciou-se a Advocacia Geral da União com vistas a maior reprimenda ao motorista que for flagrado com taxa de álcool no sangue acima do limite que configura infração administrativa (BRASIL, 2009):

Essa lei, que altera o Código Brasileiro de Trânsito, proíbe o consumo de praticamente qualquer bebida alcoólica por condutores de veículos. Por ela, motoristas flagrados excedendo o limite de 0,2 grama de álcool por litro de sangue (tolerância decorrente da não regulamentação dos casos específicos previstas no artigo 276, parágrafo único, combinado com o Decreto nº 6.488/08) serão penalizados mediante o pagamento de multa, terão a carteira de motorista suspensa por um ano e ainda terão o carro apreendido. O motorista que for flagrado com mais de 0,6 grama de álcool por litro de sangue deverá ser preso. (Grifo nosso)

Louvável reiterar que mesmo em sede administrativa era praticamente impossível a constatação da conduta, tal era a dificuldade apresentada para que isto acontecesse. Pois na redação do artigo 276 do CTB de 1997 previa que “a concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor”.

Quantificar o valor a ser medido da alcoolemia do condutor praticamente impede sua constatação, pois depende de tecnologias para alcance tal feito e da colaboração do próprio infrator em se deixar ser testado por meio de aparelho etilômetro.

A nova redação dada pela Lei nº 11.705/08, alterando a redação do parágrafo único do artigo 276 do CTB, excluiu a concentração alcoólica, determinando que qualquer concentração de álcool sujeitasse o condutor às penas administrativas. Isso deve ser atribuído como um avanço do olhar do Estado para essa conduta. O tratamento dado a partir dali foi de tolerância zero, nascia a Lei Seca.

3.1.3 A embriaguez ao volante como crime de perigo abstrato

A principal alteração e porque não dizer colaboração da Lei 11.705/08 foi retirar do texto normativo a expressão “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”. Promovendo com isto uma importante modificação do aspecto penal e principalmente na natureza jurídica do crime, saindo da longa discussão sobre a quase impossível constatação do crime pela prejudicial exigência da exposição a dano.

Essa importante mudança no aspecto da natureza jurídica do crime que desde então passa a ser de perigo abstrato é tratado pelo autor Renato Marcão da seguinte forma (2013, p. 168).

A Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008, deu nova redação ao caput do art.306 do Código de Trânsito Brasileiro e deixou de exigir a ocorrência de perigo concreto. O legislador passou a entender que conduzir veículo na via pública nas condições do art. 306, caput, do Código de Trânsito Brasileiro, é conduta que, por si, independentemente de qualquer outro acontecimento, gera perigo suficiente ao bem jurídico tutelado, de molde a justificar a imposição de pena criminal. Não se exige mais um conduzir anormal, manobras perigosas que exponham a dano efetivo a incolumidade de outrem. O crime, agora é de perigo abstrato; presumido. (Grifo nosso)

Esse entendimento doutrinário também passou por apreciação das decisões dos tribunais quando o Superior Tribunal de Justiça (STJ), por meio da relatoria do Ministro Felix Fischer, ao analisar Habeas Corpus no ano de 2009 proferiu decisão no sentido de que o crime de embriaguez ao volante passou a ser de perigo abstrato (BRASIL, 2009).

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

Muitos aspectos prejudicam a constatação do crime de embriaguez ao volante, e certamente tal exigência, do dano concreto, feriu de morte por longos dez anos a realidade do trânsito nacional. Os números apesar de imprecisos mostram ampla abrangência nacional de acidentes com condutores que ingeriram álcool e dirigiram em seguida, causando danos, lesões e mortes. Além da fragilidade do aspecto persecutório do Estado, pois esses condutores não tiveram contra si as punições tão esperadas pela sociedade que é vítima das condutas delituosas.

Nesse sentido, convém mencionar as palavras de Eduardo Luiz Santos Cabette em afirmar que não se pode sustentar tratamento diferenciado dado para a infração administrativa de trânsito que exige apenas a tolerância zero e de forma diversa a infração penal de trânsito em exigir também a ocorrência perigo concreto (2013, p. 47).

Comprovada a embriaguez ao volante, é ainda necessário provar que havia perigo concreto? Esse perigo é *fato notório*, comprovado estatisticamente pelos milhares de casos de acidentes de trânsito, com prejuízos para a vida, à integridade física, à saúde e ao patrimônio de uma infinidade de pessoas. Pugar pela necessidade de comprovação casuística de perigo é partir de uma *falsa premissa*, qual seja: a de que há índices ou condições seguras para conduzir veículos automotores, sob o efeito de álcool ou de substâncias psicoativas. Tal assertiva não se sustenta cientificamente e não retrata o tratamento dado ao caso pelo próprio CTB em sua parte administrativa, quando estabelece o impedimento para a condução sob qualquer concentração de álcool no sangue ou sob influência de outras substâncias psicoativas (artigo 165, CTB; artigo 276, CTB e artigo 1º, do Decreto 6488/08, bem como artigo 6º., II da Resolução Contran 432/13). Frisa-se que não se trata, propriamente, de uma presunção legal de perigo, mas da constatação de um *fato notório*, quanto ao real perigo da situação em geral, independente de uma análise minuciosa de cada caso concreto. (Grifo nosso)

Naquele momento histórico de dez anos da vigência do CTB a sociedade brasileira clamava por ajustes no sistema penal, pois não caberia mais em nossa legislação o crime de embriaguez com exigência do dano concreto. Independentemente de estar executando manobras perigosas ou infringindo outras leis de trânsito (fato que foi reconhecido pela Lei nº 11.705/08) era imprescindível excluir a necessidade de exposição de dano pelo motorista que trafegasse sob efeito de álcool, pois do contrário permanecer-se-ia num status quo de impunidade.

3.2 Estudo do tipo específico: embriaguez ao volante

O artigo específico dentro do CTB no rol de crimes de trânsito é designado pelo artigo 306, que determina a previsão legal da embriaguez ao volante. É o norte de todo o trabalho uma vez que as alterações legislativas ocorreram principalmente no sentido de “esculpir” esse tipo penal que ao longo desses anos sofreu atrasos e avanços.

Tal mudança começou com o sentido que o congresso nacional tentou dar ao crime de embriaguez quando erigiu à categoria de crime a conduta que anteriormente caracterizava como simples contravenção penal de direção perigosa, conforme o Decreto-Lei 3.688, de 3 de outubro de 1941 – Lei das Contravenções Penais (LCP) – art. 34:

Art. 34 Dirigir veículo na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:

Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de trezentos mil réis a dois contos de réis.

A conduta foi norteadada desde então até o longínquo ano de 1997, e por mais dez anos até o ano de 2008 com a redação anterior que não conseguira atingir a conduta a ponto de reprimir com alguma redução significativa. Pelo contrário, coincidiu com um elevado aumento da frota de veículos no Brasil. Dados da Associação Brasileira de Estudos de Álcool e Outras Drogas (ABEAD, 2017) mostram de que em 61% dos acidentes de trânsito registrados no Brasil, o condutor havia ingerido bebida alcoólica, e que entre os casos fatais o índice sobe para 75%.

3.2.1 Objetividade jurídica

A objetividade jurídica está relacionada com aquilo que o tipo pretende proteger através de sua constituição. Essencialmente pode-se afirmar pela proteção da incolumidade pública. De modo que não é difícil observar que no *caput* do artigo quinto, da Constituição Federal está preito que todos os cidadãos têm direito à segurança, e desta forma no trânsito não poderia ser diferente, prova disso é o enunciado do CTB o qual determina em seu artigo primeiro que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos”.

O CTB de 1997, consubstanciado pelo sentido lógico-jurídico da proteção e segurança das relações de trânsito, trazia consigo a redação do antigo art. 306:

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

Mas como bem trata o título deste trabalho acerca de avanços e retrocessos, tem-se que o mencionado dispositivo legal, segundo Capez (2012, p. 340) o crime de embriaguez ao volante não poderia ser considerado crime de perigo abstrato ou concreto.

Nos crimes de perigo abstrato o risco é presumido pelo legislador, não permitindo prova em sentido contrário (basta à acusação provar a realização da conduta) [...].

Já os crimes de perigo concreto exigem, caso a caso, a demonstração da real ocorrência de probabilidade de dano a pessoa certa e determinada.

Segundo o autor a obrigatoriedade de provar que uma pessoa, independente de ser pedestre ou condutor foi exposto a sério e real risco de dano devido a conduta de um motorista embriagado, retiraria caráter de proteção da segurança viária. Nesse sentido (CAPEZ, 2012, P. 340):

Considerando que no delito em análise, o bem jurídico tutelado é a segurança viária, podia-se concluir pela sua existência sempre que o condutor atentasse contra a segurança dos usuários das vias públicas, em virtude do seu modo de dirigir, por estar sob a influência do álcool ou substância de efeitos análogos.

Ou seja, na tentativa de proteger a segurança viária, um avanço sem dúvidas, pecou-se na redação em exigir que se demonstrasse o dano potencial a incolumidade de outrem, vistoso retrocesso, posto que nas palavras do referido autor “não bastava que o agente se embriagasse, sendo necessário que se demonstrasse que ele dirigia de forma anormal (zigue-zague, contramão de direção, subindo na calçada, cruzando sinal vermelho etc.).”

O ponto crucial desse equívoco que custou muitas vidas para o trânsito nos dez anos que durou entre os anos de 1997 até o ano de 2008 quando a Lei 11.705/08 entrou em vigor alterando a redação do artigo 306, pois até então era impreciso de difícil demonstração como segue (CAPEZ, 2012, p. 341):

Acontece que, sendo crime de efetiva lesão ao bem jurídico (segurança do trânsito), podia-se concluir que caberia à acusação demonstrar que o agente, por estar sob influência do álcool, dirigiu de forma anormal, ainda que sem expor a risco determinada pessoa.

Com o advento da Lei n. 11.705/2008, passou-se a tipificar a conduta de “conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”.

Ainda que tardiamente, tal mudança trouxe o benefício da mudança da figura da demonstração do dano potencial a incolumidade, pois a partir de então ao dirigir embriagado por si só restava comprovado o perigo presumido e constatada a conduta delituosa.

Não era assim mais necessário que a acusação comprovasse a alteração da forma esperada normal de se dirigir um veículo a ponto de colocar em risco a segurança, bastando somente a prova da embriaguez.

A Objetividade jurídica segundo Damásio (2009, p. 158) resumidamente trata como a incolumidade pública, no que tange à segurança no tráfego de veículos (como objeto jurídico principal). A segurança viária é uma parte da segurança coletiva. A vida, saúde e integridade atuam como objetos jurídicos secundários.

Capez (2012, p. 341) também traz um comparativo para embasar a importância da inovação legislativa, usando um exemplo dado ao porte da arma de fogo:

[...] o Poder Público pode recorrer ao Direito Penal para proibir que um sujeito circule pelas vias públicas com uma arma de fogo carregada em sua cinta, sem ter autorização legal para tanto, pode também vedar o motorista embriagado de assim circular por ruas e avenidas conduzindo um automóvel. (Grifo nosso)

Ora não é necessário comprovação de risco nos dois casos, pois é certo que uma arma municiada e um veículo conduzido sobre efeito de álcool tem o condão de reduzir o nível de segurança da sociedade. Pode-se dizer também que é provável a ocorrência de acidente automobilístico quando o condutor, seja por álcool ou drogas, tem sua capacidade seriamente alterada de conduzir com a segurança esperada por todos, pedestres principalmente e outros condutores, nas vias públicas.

3.2.2 Sujeito ativo

Quanto ao sujeito ativo temos congruência dos autores em afirmar que pode ser qualquer pessoa, legalmente habilitada ou não (DAMASIO, 2009, p. 158); qualquer pessoa (ANDREUCCI, 2011, p. 75); qualquer pessoa na direção de veículo automotor (NOGUEIRA, 2013, p. 204); pessoa que dirige veículo automotor, sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (CAPEZ, 2012, p. 341).

3.2.3 Sujeitos passivos

A coletividade é sujeito passivo unânime entre os autores, como sujeito principal e podendo ocorrer o sujeito passivo secundário, segundo Capez (2012, p. 342) “pode-se considerar como vítima a pessoa eventualmente exposta a risco pela conduta.” O autor afirma ainda que “considerando que o bem jurídico principal é a segurança viária, pode-se concluir que o interesse atingido é público e, portanto, a coletividade aparece como sujeito passivo.”

Segundo Damásio (2019, p. 159) a expressão “outrem” está empregada no sentido de pessoa indeterminada, como ocorre em quase todos os crimes contra a incolumidade pública, compreendidos entre os artigos 250 e seguintes do Código Penal.

Necessário trazer à tona o conceito de incolumidade pública, pois segundo Damásio (2009, p. 158) “Incolumidade deriva da palavra latina *incolumitas*, significando qualidade daquilo que está são e salvo, livre de perigo, referindo-se a coisas ou pessoas (vida, integridade corporal e saúde).” Está associado à garantia da segurança dos indivíduos como um interesse não específico, ou seja, coletivo no que tange um número indeterminado de pessoas.

3.2.4 Conduta típica ou tipo objetivo

Sua classificação quanto à forma da conduta se constitui num delito de mão própria (DAMÁSIO, 2009, p. 159), pois ninguém pode comandar outrem para que cometa o crime de embriaguez em seu lugar, constituindo-se num crime de ação pessoal. Também tem um instrumento limitado em sua execução, ou seja a posse e operação de um veículo automotor.

Conforme Pinheiro (1999, p.83) a conduta típica tal como ilustrava o CTB em seu nascimento era de “consiste em conduzir veículo, sob a influência de substância inebriante, de forma anormal, expondo assim a segurança alheia a indeterminado perigo de dano (perigo coletivo).”

Já Andreucci (2013, p. 76) afirma que a conduta vem representada pelo verbo “conduzir”, que significa controlar, dirigir. Essa condução do veículo diferente do que ocorria antes da Lei 11.705/08, não precisa mais estar pondo em dano potencial a

incolumidade de outrem, bastando apenas o requisito concentração de álcool para que haja a conduta típica. Nas palavras do referido autor:

“Não é mais necessário que a conduta do motorista alcoolizado exponha a dano potencial a incolumidade de outrem. Trata-se, agora, de crime de perigo abstrato, presumido. Caso o motorista esteja dirigindo veículo automotor na via pública com concentração de álcool por litro de sangue abaixo de 6 decigramas, ocorrerá apenas a infração administrativa estabelecida no art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro.” (Grifo nosso)

Segundo Nogueira (2013, p. 189) consiste em conduzir veículo automotor com a taxa de alcoolemia expressada no tipo (6 decigramas por litro de sangue ou 0,3 decigramas por litro de ar) ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa, sendo possível também, dada a partícula disjuntiva “ou” descrita no caput, por sinais de alteração da capacidade psicomotora nos termos da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

3.2.5 Elementos da figura típica

Gómez (1996) fracionou a conduta típica do crime de embriaguez na Espanha para facilitar a visualização do tipo penal, numa gradação de ações que culminam com a constatação do crime, são elas:

- 1º) condução de veículo automotor em via pública;
- 2º) ingestão anterior ou concomitante de substância alcoólica ou psicoativa que determine dependência;
- 3º) alteração, por estimulação ou depressão, do sistema nervoso central, com redução ou modificação da capacidade da função motora, da percepção ou do comportamento;
- 4º) afetação da capacidade de dirigir veículo automotor (modificação significativa das faculdades psíquicas ou sua diminuição) em razão da alteração mencionada no item anterior;
- 6º) nexo de causalidade entre a condução anormal e a ingestão de substância alcoólica ou de efeito análogo.” (Grifo nosso)

3.2.6 Condução de veículo automotor

O ato da condução de veículo em via pública, a priori, é exigência para que o poder de punir do Estado possa ser acionado diante de tal conduta. Nesse sentido, retiram-se inclusive as possibilidades de não estar havendo a condução em uma via pública e sim particular, assim como a ação de apenas empurrar o veículo e não operá-lo através da propulsão normal do motor e sim por propulsão humana. Capez (2012, p. 342) explica:

O primeiro requisito do crime é conduzir veículo automotor, ou seja, dirigir, ter sob seu controle direto os aparelhamentos de velocidade e direção. Considera-se ter havido condução ainda que o veículo esteja desligado (mas em movimento) ou quando o agente se limita a efetuar uma pequena manobra. Não estão, entretanto, abrangidas as condutas de empurrar ou apenas ligar o automóvel, sem colocá-lo em movimento. (Grifo nosso)

Importante exemplificar também onde o referido autor não considera via pública como “o interior de fazenda particular, o interior de garagem da própria residência, o pátio de um posto de gasolina, o interior de estacionamentos particulares de veículos, os estacionamentos de shopping centers etc.”

Contrariamente o autor Nogueira (2013, p. 187) entende que a nova lei não exige mais a condição de via pública, bastando que o motorista conduza o veículo, conforme expressa definição de “veículo” pelo Anexo do CTB, colocando-o em movimento com seu propulsor em ação, abrangendo condomínios, estacionamentos privados e vias particulares de qualquer espécie.

Verificando que o fim visado é a incolumidade pública no viés da segurança no trânsito, retirar o termo via pública do tipo penal foi também um avanço, pois absurdo seria a não constatação de um motorista embriagado num estacionamento de um shopping, por exemplo, devido o uso da elementar “via pública”, como havia antes da Lei 11.705/08. Em não se exigindo mais que o crime ocorra em via pública, parece lógica a possibilidade da ocorrência em via particular.

O autor Damásio (2009, p. 160) assevera ainda outro véis, pois o significado de conduzir é “operar o mecanismo de um veículo automotor, manobrá-lo” em outras palavras quando o motor se põe em marcha e ocorre o deslocamento do veículo.

Não se exige ai qualquer obrigatoriedade de habitualidade do condutor em praticar a conduta assim como qualquer menção sobre o percurso percorrido se longo ou curto. Uma vez ocorrendo o deslocamento do veículo em estado de influência há a configuração do ilícito.

A conduta típica se faz diante da influência alcoólica específica do tipo ou de qualquer substância que cause dependência e que seja psicoativa, desde a modificação do CTB pela Lei Seca. Tal demonstração é realizada por qualquer forma de comprovação técnica exigida por lei.

3.2.7 Elemento subjetivo

O elemento subjetivo é o dolo, o qual Capez (2012, p. 346) afirma que “é a intenção de conduzir o veículo estando embriagado”. Nogueira (2013, p. 210) afirma também que “há de estar presente a vontade livre e consciente de conduzir veículo sobre influência de álcool”, chamando atenção inclusive para a mitigação do princípio livre na causa (*actio libera in causa*):

Assim, permanece na íntegra da responsabilidade penal daquele que, em situação de imputabilidade plena, se embriaga, depois toma o volante, adormece e causa acidente de trânsito. O agente se coloca primeiro em estado de inimputabilidade e depois dá causa ao resultado danoso. (Grifo nosso)

3.3 Obrigatoriedade do teste do bafômetro

Ainda que esteja expressamente determinada a obrigatoriedade do teste do bafômetro pela redação do artigo 277 do CTB, a recusa é legítima atendendo ao princípio da não incriminação. No entanto resta a esfera das medidas administrativas punitivas, conforme estabelecido pelo artigo 165 do CTB, o qual determina que ao condutor que se recusar a se submeter ao teste do bafômetro estará sujeito a multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses, além da retenção do veículo e do recolhimento do documento de habilitação.

Andreucci (2011, p. 77) traz explicações a cerca do teste do bafômetro que tecnicamente falando é um aparelho (etilômetro) que recebe o ar alveolar pulmonar e consegue fazer a detecção nesse ar expirado do pulmão da quantidade (concentração) da substância álcool em fração de mililitros por cada litro de ar expelido.

O critério de equivalência do resultado do teste de bafômetro com o exame sanguíneo foi dado pelo Decreto n. 6.488/2008, que assim dispõe:

Art. 2º Para os fins criminais de que trata o art. 306 da Lei n. 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.

No entanto, Nogueira (2013, p. 200) ressalta o avanço trazido pela Lei 12.760/12, onde a equivalência entre concentração de álcool para constatação do crime no sangue coletado e no ar expelido no bafômetro, foi expressamente descrita pela própria lei penal. Atendendo por isso de forma mais robusta a taxatividade do direito penal.

Nesse sentido Capez (2012, p. 245) define que para a comprovação da infração administrativa, presente a negativa do teste do bafômetro, permite-se a produção de todas as provas em direito admitidas, pois, conforme preceitua parágrafo segundo do art. 277 do CTB:

§ 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. (Grifo nosso)

3.4 Tentativa

Pela própria característica de ser um crime de mão própria a tentativa não é admitida, conforme pacificado entendimento doutrinário.

3.5 Concurso

Usando o entendimento de Capez (2012, p. 346) não há o que se falar em concurso por exemplo das condutas de dirigir embriagado e sem habilitação, tipificada respectivamente nos artigos 306 e 309, “não se poderia cogitar da aplicação do concurso material ou formal, porque a situação de risco produzida é uma só”.

Pelo princípio da consunção temos, segundo Nogueira (2013, p. 212), que o crime de perigo é absorvido pelo crime de dano, como ocorre em situações de ocorrência de pessoa sob influência de álcool cometer o tipo do artigo 302, homicídio culposo ao volante ou artigo 303, lesão corporal culposa ao volante.

No entanto, o entendimento jurisprudencial mais recente baseado inclusive na nova Lei 13.546/17, o qual pune com pena de 2 (dois) a 5 (cinco) anos o motorista que cometer homicídio ou lesão grave ou gravíssima ao volante sobre influência de álcool, tem sido de não considerar o princípio da consunção para admitir o concurso de crime entre lesão corporal culposa leve e crime de embriaguez ao volante.

Ao se verificar o Recurso Especial 1.629.107/DF (STJ, DJe 26/03/2018), o STJ permaneceu com entendimento tal qual decisões anteriores ao referido recurso, optando por não conceder absorção (pelo princípio da consunção) do crime de embriaguez e a lesão corporal culposa.

Dessa forma, para o STJ o motorista que se embriaga e em seguida conduz veículo em via pública e com isso provoca acidente culminando com lesão corporal, não deve ter sua conduta restrita a apenas o crime de lesão, pois entende a Suprema Corte que:

[...] o delito de embriaguez ao volante não constitui meio necessário para o cometimento de lesão corporal culposa, sequer como fase de preparação, tampouco sob o viés da execução de crime na direção de veículo automotor. (Grifo nosso)

Por fim Nogueira (2013, p. 213) afirma ser perfeitamente possível a ocorrência de concurso material entre o crime do 306 e outros do CTB, como o 304 (omissão de socorro), artigo 305 (evasão para escapar a responsabilidade civil e/ou criminal), artigo 307 (violação da suspensão ou proibição do direito de dirigir, artigo 308 (racha), artigo 312 (inovação artificiosa de trânsito), havendo desígnios autônomos em todos os casos.

3.6 A admissibilidade da Lei n. 9.099/95

No CTB há disposição expressa no artigo 292 quanto a não aplicabilidade do instituto da transação penal da Lei 9.099/95 quando houver a incidência de embriaguez, racha ou velocidade superior à máxima prevista.

Capez (2012, p. 346) assevera que:

[...] aos crimes relativos do CTB de acordo com a pena imposta pode-se aplicar as determinações legais da transação e suspensão[...] quanto ao crime do artigo 306 do CTB por não constituir crime de menor potencial ofensivo, não se aplicam as disposições da Lei n. 9.099/95, com exceção do instituto da suspensão condicional do processo (art. 89), o qual é perfeitamente cabível, dado que a pena mínima cominada ao delito é de 6 meses de detenção. (Grifo nosso)

Já Nogueira (2013, p. 217) pondera que pode haver enrijecimento das medidas penais de forma que:

[...] dependendo da gravidade do fato, grau de culpabilidade do agente, consequências do fato, poderá o Ministério Público, fundamentadamente, recusar formulação de proposta de aplicação do artigo 89 da Lei 9.099/95 e o

magistrado, por sua vez, deixar de operar a substituição prevista no artigo 44 do Código Penal, também fundamentadamente.

O artigo 44 do Código Penal citado pelo referido autor diz respeito à possibilidade da substituição da pena corporal por aquela restritiva de direitos.

4 DISCUSSÃO SOBRE A LEI SECA AO LONGO DO TEMPO

A inovação legislativa foi batizada com nome de grande apelo social: “Lei Seca”. Mas somente catorze anos depois a tolerância caía de meras duas doses para praticamente zero álcool no organismo, fazendo valer assim ao nome dado.

Um olhar sobre a evolução de 2012 até os dias atuais mostrará que o número de mortes nas rodovias brasileiras tem diminuído. Segundo dados do DataSUS caiu de 46.051 em 2012, ano mais sangrento dos últimos dez anos, para 35.708 em 2016. Consiste em uma redução de 22,5%, mas ainda assim é um número alarmante.

Num breve comparativo a Guerra do Golfo (1990 a 1991) matou cerca de 40.000 pessoas. Assim, quando se afirma que o Brasil vive uma guerra no trânsito, não é exagero, os dados de lesões e mortes são equivalentes, como demonstrado, àqueles vistos num país em conflito armado.

Comparando-se o Brasil com outros países os números são ainda mais assustadores. Na semana que se comemorou o Natal e o Ano Novo de 2017, segundo dados do Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), morreram mais pessoas em acidentes de trânsito no Brasil apenas no feriadão do que todo o registro de um ano na Suécia no mesmo ano, um total de 300 pessoas. Outro exemplo é o Japão que mesmo possuindo uma população de 127 milhões de pessoas e uma frota de quase 61 milhões de carros, ocorreram 3.700 mortes em 2017, número bastante inferior ao do Brasil.

Segundo Malta et al (2014, p. 630), no Brasil, duas leis federais foram aprovadas proibindo o consumo de álcool e direção: Lei 11.705, de 2008, e a nova Lei Seca – Lei 12.760 de 2012. Ambas serão tratadas conforme a ocorrência temporal a seguir.

4.1 O ano de 1997

No início em 1997 o tipo penal específico de beber e dirigir possuía a seguinte redação:

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

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

Destaque ao termo “dano potencial a incolumidade de outrem”. Não havia previsão de dosagem na lei para a constatação do crime, já em 2008 definiu-se a quantia de “6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue”, pela nova redação do art. 306 do CTB dada pela Lei 11.705/08.

Alvo de muitas críticas, o CTB apesar de inovar com a tipificação do crime de alcoolemia ao volante, pecou por exigir o dano potencial, que equivale ao perigo concreto, pois dependem de comprovação de sua ocorrência, não bastando a mera presunção de seu acontecimento.

Willian Terra de Oliveira (1997, p. 62) por sua vez quando dos comentários ao nascimento do CTB e das incongruências que o mesmo trazia, ressaltando a função simbólica que se pretende dar ao direito penal de trânsito e todos os demais absurdos pretendidos por determinadas correntes jurídicas, afirmou que:

[...] existe latente dentro do sistema uma função meramente simbólica, que atua sobre o imaginário dos atores que fazem parte do sistema. Ao Estado fica a satisfação de haver ‘feito algo’ e ao povo a impressão de que os problemas estão sob controle. (Grifo nosso)

Apesar do contexto de muitas críticas foram necessários onze anos para a mudança legislativa na tipificação do crime de trânsito por dirigir após ingestão de álcool. Nesse meio tempo os dados referentes a acidentes de trânsito mostrem um acréscimo espantoso que poderiam ter sido evitados com um maior cuidado na lei promulgada em 1997, em equacionar melhor a redação legislativa para não impedir a sua aplicabilidade imediata, por consequência impunidade e a repetição danosa da mistura de álcool, direção, acidentes, danos e mortes.

4.2 O ano de 2008

A lei 11.705/08 foi sancionada em 16 de junho de 2008 com diversas alterações no trato dado pelo legislador ao crime de alcoolemia. As mudanças foram no aspecto penal e também na esfera administrativa.

O quadro nº 1 apresenta a redação anterior a Lei 11.705/08 e a novação legislativa da Lei Seca, podendo-se fazer um comparativo entre *caput*, pena e parágrafo de ambas as redações.

Artigo 306 Crime de embriaguez	Texto do CTB 1997	Texto da Lei 11.705/08
Caput	<p>Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a danos potenciais a incolumidade de outros.</p>	<p>Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.</p>
Pena	<p>Detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.</p>	<p>NÃO HOUVE ALTERAÇÃO.</p>
Parágrafo	<p>NÃO HÁ.</p>	<p>O Poder Executivo Federal estipulará a equivalência entre os diferentes testes de alcoolemia, para efeitos de caracterização do crime tipificado neste artigo.</p>

Quadro 1. Comparação do CTB 1997 e a alteração do ano 2008.

Principal mudança foi na precisão da concentração de 6 decigramas de álcool por litro de sangue, que antes não havia no tipo penal, e a retirada do termo “expondo a dano potenciais”. Além disso pela primeira vez usou-se o termo “qualquer substancia psicoativa” para determinar o crime.

Um dos integrantes à época do congresso nacional, Deputado Hugo Leal (2015) que fora autor da lei seca mencionou o seguinte destaque:

[...] quando criei a lei seca tinha plena convicção de que a embriaguez transforma os automóveis em armas letais. De lá pra cá conseguimos sucessivas reduções de mortes, mutilações e ferimentos no trânsito de todo Brasil, mês a mês, apesar de o número de veículos em circulação ter obviamente aumentado. Isso significa que mais de 2,3 mil pessoas deixaram de morrer em todo país, conforme estatísticas apresentadas pelo Ministério da Saúde. Em 17 Estados brasileiros houve redução no número de mortos, com destaque par o rio de Janeiro, cujo total de óbitos sofreu retração de 2.169 para 1.475.

Foi criado também o parágrafo único estabelecendo que o Estado através de norma complementar determinaria a equivalência entre os distintos testes necessários para constatação do crime, medida que foi tomada pela expedição do Decreto nº 6.488/08.

O legislador agravou ainda mais as sanções administrativas relacionadas ao consumo de álcool por condutores de veículos automotores que forem flagrados na direção de veículos. Pois a inovação legislativa determinou que qualquer concentração de álcool no sangue ou ar expelido sujeitaria o condutor às penalidades previstas no CTB em seu artigo 165 (Lei 11.705 de 2008), a qual recebeu a seguinte redação em seu caput, que tem vigência até os dias atuais (com exceção da penalidade que foi agravada no ano de 2012):

Art. 165 Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Infração - gravíssima;

Literalmente o artigo 165 do CTB em 1997 estipulava a necessidade da constatação de um percentual alcóolico mínimo, que era de seis decigramas por litro de sangue. A redação de 2008 determinou que bastasse a simples influência, ou seja, qualquer patamar alcóolico para que fosse constatada a infração de trânsito e consequentemente as medidas administrativas.

A penalidade no código de 1997 estabelecia multa com fator multiplicador e cinco vezes. Em 2008 com a nova lei permaneceu a multa e seu fator multiplicador, porém foi determinado o patamar temporal da suspensão do direito de dirigir, que fora silenciado em 1997, mas com a Lei 11.705/08 passa a ser de doze meses, conforme descreve a medida administrativa: “penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;”.

Evidente que pela interpretação sistemática do CTB e da Lei Seca, seu escopo foi de legislar a respeito da fiscalização e da punição da conduta de ingestão de bebida alcóolica e concomitante direção veicular. Indo além inclusive pois naquele mesmo momento houve a criação da Lei de restrição de comercialização de bebidas alcóolicas no domínio de Rodovias federais ou em terrenos com acesso a rodovia. Sem duvida tais alterações criaram no imaginário coletivo uma (falsa?) expectativa de conscientizar (será que é possível conscientizar alguém?) a população brasileira de evitar ingerir bebida alcóolica e dirigir.

Novamente foi considerada uma boa tentativa, mas ainda recebendo muitas criticas dos estudiosos principalmente pela dificuldade como já mencionado antes na constatação do crime, ainda que do ponto de vista das sanções administrativas ter havido um avanço. Ainda que ocorrida a recusa do condutor em se submeter aos testes (tão raros na época) de embriaguez por solicitação do agente de trânsito, restava-se a partir de então as medidas administrativas do artigo 165 do CTB.

Mas inegável de fato foi a sensação de “escorregar pelos dedos” que ficou naquele momento, pois se tinha uma conduta penalmente prevista porém por falha na construção legislativa e também por dificuldade do alcance técnico do patamar de graduação alcóolica perdeu-se a chance de fechar o cerco aos infratores. Não demorou dessa vez os mesmos dez anos entre 1997 e 2008 para que houvesse uma mudança normativa como pode-se ver a seguir.

4.3 O ano de 2012

Ano do marco talvez mais significativo de toda esta verdadeira epopeia do Estado em busca da proteção de seus cidadãos no que tange a segurança viária e persecução penal do crime de embriaguez ao volante. Mas não foram somente avanços.

O Quadro nº 2 mostra a novação da Lei 12.760/12 que retira do *caput* a concentração alcóolica, limitando em exigir apenas a “capacidade psicomotora alterada” como se vê a seguir.

Artigo 306 Crime de embriaguez	Texto da Lei 11.705/08	Texto da Lei 12.760/12
Caput	Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual a ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.	Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.
Pena	Detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	NÃO HOUVE ALTERAÇÃO.
Parágrafo	O Poder Executivo Federal estipulará a equivalência entre os diferentes testes de alcoolemia, para efeitos de caracterização do crime tipificado neste artigo.	<p>§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:</p> <p>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</p> <p>II - <u>sinais</u> que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.</p> <p>§ 2º ou outros meios de prova em direito A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal admitidos, observado o direito à contraprova.</p> <p>§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de</p>

		alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.
--	--	--

Quadro 2. Comparação Lei 11.705/08 e Lei 12.760/12.

Denominada de “Nova Lei Seca” buscava tampar as lacunas deixadas pela alteração anterior do CTB em 2008. Fez isso com a tentativa de endurecimento da aplicação das penalidades quando constatado que o condutor dirigiu veículo automotor após a ingestão de bebida alcóolica. Desta vez não ficaria apenas a cargo do bafômetro a determinação da constatação da embriaguez, mas sim outras formas de prova, conforme se lê no parágrafo primeiro, inciso II do artigo 306.

Uma alteração trazida pela Lei 12.760/12 foi a extinção do parágrafo único do artigo 306 incluído pela Lei 11.705/08, que era excessivamente genérico, a qual a redação era:

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

Esse parágrafo único do artigo 306 do CTB foi substituído por dois parágrafos descritivos das possibilidades específicas da constatação da conduta/crime: sangue, etilômetro ou sinais de embriaguez, como se vê:

§ 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 para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Grifo nosso).

Os sinais de alteração psicomotora foram incluídos para constatação do crime. Esse feito é realizado através de exame clínico por médico ou pela verificação de

um rol de sinais expressamente determinados pelo CONTRAN, conforme estabelece o parágrafo segundo do art. 306. O CONTRAN editou a Resolução 432/13 que trazem as seguintes determinações:

DOS SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA

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. (Grifo nosso)

No anexo II mencionado pelo parágrafo primeiro do artigo quinto da Resolução 432/13 traz as necessárias observações a serem feitas para constatação da capacidade psicomotora através dos sinais apresentados pelo condutor:

ANEXO II

SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA

VI. Sinais observados pelo agente fiscalizador:

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;(Grifo nosso)

Em 2012, a Lei 12.760/12 aperfeiçoou o CTB e contribuiu para incremento do avanço da legislação ao estabelecer outras provas testemunhais (§2º do art. 277).

Artigo 277 do CTB	Texto da Lei 11.705/08	Texto da Lei 12.760/12
<p style="text-align: center;">Parágrafo segundo</p>	<p>A infração prevista no artigo 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentado pelo condutor.</p>	<p>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.</p>

Quadro 3. Comparação da previsão da Lei 11.705/12 e Lei 12.760 quanto à possibilidade de caracterização da infração.

E o segundo parágrafo desse citado artigo foi além, pois embora haja ao cidadão o direito a recusa de produzir provas contra si, o legislador abriu possibilidade de constatação por imagens, vídeos ou sinais não mais de embriaguez e sim da capacidade psicomotora alterada, respeitado o disposto pelo CONTRAN.

Outro importante fato do ano de 2012 foi a pacificação no Supremo Tribunal Federal (STF, 08/05/2012) na discussão sobre a necessidade ou não de dano a terceiros no crime de beber e dirigir.

RECURSO ORDINÁRIO EM HABEAS CORPUS 110.258 DISTRITO FEDERAL

Recurso ordinário em *habeas corpus*. Embriaguez ao volante (art. 306 da Lei nº 9.503/97). Alegada inconstitucionalidade do tipo por se referir a crime de perigo abstrato. Não ocorrência. Perigo concreto. Desnecessidade. Ausência de constrangimento ilegal. Recurso não provido.

1. A jurisprudência e pacifica no sentido de reconhecer a aplicabilidade do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro – delito de embriaguez ao volante – , não prosperando a alegação de que o mencionado dispositivo, por se referir a crime de perigo abstrato, não e aceito pelo ordenamento jurídico brasileiro.
2. Esta Suprema Corte entende que, com o advento da Lei no 11.705/08, inseriu-se a quantidade mínima exigível de álcool no sangue para se

configurar o crime de embriaguez ao volante e se excluiu a necessidade de exposição de dano potencial, sendo certo que a comprovação da mencionada quantidade de álcool no sangue pode ser feita pela utilização do teste do bafômetro ou pelo exame de sangue, o que ocorreu na hipótese dos autos.

3. Recurso não provido.

Foi através da lei a majoração no valor da multa aplicada no caso de constatação em dez vezes, suspensão por 12 meses do direito de dirigir e em caso de reincidência do condutor flagrado (parágrafo único do art. 165 do CTB), no período de doze meses subsequentes ao flagrante, nova multa seria aplicada em dobro (art. 165 do CTB): “Parágrafo único: Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.”

Também determinou que o condutor envolvido em acidente de trânsito possa ser submetido a exame não apenas para constatação de influência de álcool, mas também qualquer substância psicoativa, conforme redação do art. 277 do CTB dada pela Lei 12.760 de 2012:

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. (Grifo nosso)

Interessante frisar também como a inovação mexeu no bolso do condutor, que mesmo quando consegue se eximir da constatação do crime, a multa aplicada pela sanção administrativa dobrou de valor, saindo dos R\$957,70 para R\$ 1.915,40. Ou seja, o fator multiplicador majorado de cinco vezes para dez vezes.

Notável também a reincidência em prazo inferior a doze meses pelo mesmo infrator, que recebe a pesada multa em dobro, em torno de R\$ 3.830,80. Somando-se valor da multa e valor da reincidência alcança-se o valor de R\$ 5.746,5. De fato a nova Lei seca propõe mexer no bolso do condutor infrator.

4.4 O ano de 2014

A Lei 12.971/14 modificou o segundo e terceiro parágrafo do artigo 306 do CTB, que tipifica o crime de alcoolemia. A lei do ano de 2014 incluiu em ambos os parágrafos (2º e 3º) já existentes da lei anterior (Lei 12.706 de 2012) o teste toxicológico

para detecção de uso ou não de substâncias proibidas – drogas ou não – que podem causar influência no motorista, tal qual ocorre com o álcool.

Artigo 306 do CTB	Texto da Lei 12.760/12	Texto da Lei 12.971/14
Parágrafo segundo	A verificação do disposto nesse artigo poderá ser obtida mediante <u>teste de alcoolemia</u> , exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou de outros meio de prova em direito admitidos, observado o direito a contraprova.	A verificação do disposto nesse artigo poderá ser obtida mediante <u>teste de alcoolemia ou toxicológico</u> , exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou de outros meio de prova em direito admitidos, observado o direito a contraprova.
Parágrafo terceiro	O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.	O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológico para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

Quadro 4. Comparação entre a Lei 12.760/12 e Lei 12.971/14. (Grifo nosso)

O intuito do legislador foi a possibilidade de verificação de consumo de outras substâncias que não o álcool por motoristas. Importante afirmar que o uso frequente de substâncias para combater o sono se tornou cada vez mais frequente pelos profissionais caminhoneiros, envolvendo por consequência esses condutores em acidentes de trânsito pelo uso reiterado dos produtos.

Outra justificativa para tal alteração legislativa foi a migração do uso de álcool, que pode ser detectado por etilômetro nas blitz, para drogas como maconha, ecstasy entre outras, visto a não possibilidade de detecção destas via bafômetro.

4.5 O ano de 2016

Pela Lei 13.281/16, criou a figura da recusa ao teste do etilômetro (art. 165-A). A recusa em realizar o teste é punida de forma equiparada quando há constatação da presença de álcool do artigo 165, expressa da seguinte forma:

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;

E assim como na constatação de uso de álcool, descrito no artigo 306 do CTB, a reincidência da recusa num período de doze meses após a primeira infração por recusa de teste do etilômetro, aplica-se também a pena em dobro para o condutor reincidente, pela redação do parágrafo único do artigo 165-A: “Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.” (Grifo nosso).

Provavelmente o maior acerto legislativo de todo o aparato de combate ao longo dos vinte anos, pois não há que se falar em temeridade àqueles que cumprem com o dever de cidadania de não dirigirem sobre efeito de álcool. E assim o legislador privilegia quem obedece à norma e não ingere bebida alcóolica; e pune igualmente aquele que antes se beneficiava do instituto *nemo tenetur sine deterger*, ou seja ninguém é obrigado a criar prova contra si.

4.6 O ano de 2018

O ano de 2018 até o presente momento não houve criação de nova lei sobre embriaguez ao volante, porém no ano de 2017 foi aprovada a Lei nº 13.546/17 a qual disponha sobre o homicídio cometido na direção de veículo estando com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou substância análoga.

A partir da entrada em vigor, que ocorreu no dia 19 de abril de 2018, teve sua pena mínima aumentada de 4 (quatro) para 5 (cinco) anos, afastando dessa forma a possibilidade da autoridade policial proceder com estabelecimento de fiança para o infrator. Ou seja, caso ocorrência de tal fato o condutor envolvido será detido sem direito a pagamento de fiança para responder em liberdade.

O clamor social pelos os inúmeros casos de motoristas embriagados que cometem homicídio ao volante finalmente consegue mudar duramente a lei penal, de forma que não haverá, pelo menos em tese, notícias veiculadas de que o responsável pela(s) morte(s) após pagar fiança seja premiado com sua liberdade.

Artigo 302 do CTB	Texto da Lei 12.971/14	Texto da Lei 13.546/17
Parágrafo segundo	Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição	Revogado anteriormente o paragrafo segundo pela lei 13.281/16
Pena	Reclusão de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	Revogado anteriormente pela Lei 13.281/16
Parágrafo terceiro	NÃO HÁ.	Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer

		outra substância psicoativa que determine dependência.
Pena	NÃO HÁ.	Reclusão de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Quadro 5. Comparação da Lei 12.971 e Lei 13.546/17.

O quadro 5 contempla a redação da legislação anteriormente a Lei 13.281/16 que foi responsável por revogar o parágrafo segundo e da penalidade do artigo 302, que somente com a edição da Lei 13.546/17 incluiu no tipo um terceiro parágrafo e a majoração da pena mínima para 5 (cinco) anos.

5 AS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO DA BPRV – MA

O Batalhão de Policiamento Rodoviário do Maranhão (BPRV) foi criado no ano de 2017 substituindo o então Comando de Policiamento Rodoviário do Maranhão – CPRV – com o objetivo de proceder de forma independente na fiscalização e organização das ações de trânsito nas rodovias de competência do Estado do Maranhão.

Conjuntamente com o Departamento de Trânsito do Maranhão (DETRAN-MA) tem desenvolvido ações de fiscalização e educação de trânsito, os quais tem recebido atenção especial dos gestores estaduais para atuação e ampla divulgação nas mídias sociais como na agência de notícias oficiais do Estado.

Da mesma forma tem repercutido positivamente no meio social a atuação vistosa do BPRV, no entanto, houve paralelamente a esse reconhecimento um movimento de caráter mais partidário do que cidadão em desqualificar as ações de fiscalização em blogs de pessoas opositoras a gestão atual, pois atribuem as ações legítimas de fiscalização do trânsito em “operação caça níquel”.

Provavelmente tais críticas tem o sentido de desviar a atenção do péssimo comportamento dos condutores de veículos que são corretamente multados pelas infrações que cometem e não o contrário como concluem os blogueiros, que o Estado busca arrecadação.

É um desserviço à tão pelezada fiscalização de trânsito fazer tal atribuição que pode influir negativamente nas ações reduzindo inclusive o seu aporte, pois no imaginário coletivo essas ideias se disseminam e comprometem toda uma tentativa de implementação de ações de caráter fiscalizatório, principalmente em um ano eleitoral como no ano de 2018.

Porém ao se fazer um breve comparativo do desenvolvimento das ações de fiscalização tomando como referencia os anos de 2014 a 2017, segundo os dados da agência de notícias oficiais do Estado, tem-se um aumento significativo no número de operações Lei Seca, que possui como objetivo, dentre outros, fazer a constatação de embriaguez ao volante pela verificação por testes com etilômetro.

Ano	Número de operações Lei Seca pela CPRV/BPRV
2014	8
2015	111
2016	151
2017	317

Quadro 6. Número de operações Lei Seca no Estado do Maranhão. (Fonte: agência oficial de notícias do Estado)

Em termos percentuais um assombroso aumento de mais de 1000% entre o ano de 2014 e 2017. Abaixo um comparativo do número de operações realizadas em cada ano e surpreende ao detectar que no ano eleitoral de 2014, com o final da gestão estadual anterior, míseras oito operações de lei seca.

Em números estatísticos da Coordenação de Educação para o Trânsito do Detran (MARANHÃOa, 2015), de janeiro a novembro de 2015, foram 111 operações (39 em São Luís e 72 no interior) de fiscalização da Lei Seca, contra somente 8 realizadas no ano de 2014. Isso significa dizer que em 2014 foram insignificativas 0,66 blitzes por mês. Em 2015 esse número sobe para 9,25 por mês.

Um dado importantíssimo deste ano de 2015, visto o número de ocorrências oriundas de outras cidades do Maranhão que não a capital São Luís, é que todos os outros 35 municípios nunca haviam recebido operação de fiscalização com a estrutura atual.

Um levantamento feito com base nos dados divulgados pelo Seguro Obrigatório por Morte do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) apontou que, em 2014, ocorreram 2.149 mortes por acidentes de trânsito no Maranhão (MARANHÃOa, 2015). Comparativamente com 2015, houve uma redução de 25% nos registros, foram 1.626 óbitos, representando 523 vidas salvas em apenas um ano.

Após o primeiro ano de mudança de paradigma de praticamente ausência de operações de 2014, houve o incremento de 111 blitzes em 2015. Já no ano de 2016, foram feitas 151 barreiras de fiscalização da Operação Lei Seca no Maranhão, um

crescimento percentual de 26% em relação ao ano de 2015. A quantidade de pessoas abordadas aumentou 372%, de 4.266 abordagens em 2015, para 20.132 em 2016, segundo dados da agência oficial de notícias do Estado (MARANHÃOOb, 2016).

Ano	Número de acidentes
2014	16.534
2015	14.350
2016	10.033

Quadro 7 Número de acidentes/ano no Maranhão. (Fonte: agência oficial de notícias do Estado)

Conforme o Quadro 7, mais significativa é a redução de 30% na quantidade de acidentes de trânsito, tomando-se a comparação com o ano de 2015, são 10.033 acidentes durante o ano de 2016, enquanto que, em 2015, foram 14.350 e o ano de 2014 fechando a série histórica com maior número de acidentes de trânsito com o patamar de 16.534. A diminuição maior ocorreu nos acidentes com vítimas não-fatais, onde foram 9.184 em 2016 contra 13.507 no ano anterior Houve também o incremento de operações estruturadas para ações de trânsito, como a “Operação Férias Seguras” e “Direção Certa”, em cooperação entre DETRAN, SMTT, PRF E BPRv (MARANHÃOc, 2017).

Comparando-se os anos de 2014 a 2017 a quantidade de blitzes da Lei Seca aumentou 39 vezes entre esses anos, passando de 8 para 317. Também vêm sendo feitas diversas ações educativas. Reflexo disso é que em 2014 foram pagas 29.238 indenizações por mortes e feridos, enquanto que no ano de 2017 o número de ressarcimentos pagos foi de 13.524. A conta inclui as reparações feitas por óbito, invalidez e as Despesas de Assistência Médica Suplementares (DAMS). Foi de 54% a redução no número de acidentes com vítimas no Maranhão, no comparativo entre 2014 e 2017 (MARANHÃOd, 2017)

Com a mudança da gestão pode-se observar claramente a importância da vontade política nas decisões de atuação do Estado, como um significativo aumento das operações já no primeiro ano da gestão. Ato contínuo o segundo ano possui também um incremento ainda maior em relação ao primeiro ano da gestão e culminando também

com a mudança do patamar da CPRV para BPRV no ano de 2017, além de aparelhamento do batalhão e aumento do efetivo policial através de concurso público.

A política de segurança pública adotada refletiu diretamente no número de autuações efetuadas e também no número de multas aplicadas e causou um desconforto lógico aquelas pessoas habituadas a agirem incorretamente nas relações de trânsito, seja com atraso nas obrigações tributária de licenciamento veicular ou com os irresponsáveis que bebem e dirigem sobre influência de álcool. Estopim para uso das redes sociais para inúmeras reclamações das fiscalizações.

Os números oficiais do BPRV (Figura 1) a cerca do desenvolvimento das operações de lei seca demonstram que mesmo com o implemento das fiscalizações são elevados os números da estatística de constatação do crime e quando verificado o número de recusas em fazer o teste do etilometro verifica-se o quanto é real o a absurda quantidade de motoristas que dirigem após ingerir bebidas alcólicas, pois certamente a recusa é pela certeza que caso realizem o teste serão flagrados com alcoolemia.

Os dados são relativos ao ano de 2016, 2017 e 2018, pois estão incluídos nesse quadro estatístico a constatação da embriaguez como infração administrativa, o crime e a novação da figura da recusa em realizar o teste (art. 165A do CTB), que conforme a lei 13.281/16 foi criada no ano de 2016. Os números mostram de forma muito sensível dois destaques.

ESTADO DO MARANHÃO														
SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA														
POLÍCIA MILITAR DO MARANHÃO														
COMANDO DE POLICIAMENTO ESPECIALIZADO														
BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA														
Av. Guajajaras, s/n, Tibiri – São Luís/MA Fones: (098) Cmt: 99991-0242 / Subcmt: 99139-9263														
E-mail: protocolopriv@gmail.com														
2016														
AITS' s LAVRADOS		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL
Alcoolemia	Embriaguez (crime)	15	20	8	19	12	6	4	8	9	3	7	11	122
	Embriaguez (infração)	81	215	75	100	64	72	76	34	42	48	25	47	879
	Recusar realizar teste elitômetro	305	722	339	478	365	334	404	199	231	233	172	305	4087
	Termo de constatação (TCACP)	12	3	7	7	9	5	7	6	6	2	4	6	74
Teste Etilômetro		1356	4276	1467	2150	1465	1314	1483	874	961	768	450	1186	17750
2017														
AITS' s LAVRADOS		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL
Alcoolemia	Embriaguez (crime)	12	6	4	4	5	8	3	0	8	2	1	4	57
	Embriaguez (infração)	70	62	28	61	101	97	89	70	75	55	103	99	910
	Recusar realizar teste elitômetro	288	473	192	321	369	389	356	345	349	281	387	376	4126
	Termo de constatação (TCACP)	2	4	4	1	14	9	4	6	9	18	5	7	83
Teste Etilômetro		1013	2917	1453	2510	6344	7258	6463	6426	6615	6637	7883	6413	61932
2018														
AITS' s LAVRADOS		Jan	Fev											
Alcoolemia	Embriaguez (crime)	8	12											
	Embriaguez (infração)	153	182											
	Recusar realizar teste elitômetro	442	416											
	Termo de constatação (TCACP)	7	6											
Teste Etilômetro		9817	9381											

Figura 1. Relatório de Auto de infrações realizados pela BPRv ano 2016, 2017 e início de 2018.

Primeiramente, a quantidade de testes de bafômetro realizadas, com um salto de 17.750 no ano de 2016 para 61.932 em 2017. Um aumento de cerca 260% no número de testes realizados.

Porém chama atenção o número de recusa em fazer o teste. No ano de 2016 o número de 4.087 e no ano de 2017 com 4.126. Levando em consideração o número de testes realizados no ano de 2017 pode-se inferir que há equilíbrio no número de recusas mesmo com um número maior de abordagens realizadas no ano de 2017 em relação ao número de 2016. Sinal positivo de que a ação fiscalizatória do Estado começou a refletir numa discreta mudança na realidade, que ao longo de muitos anos tem mostrado que os motoristas pouco temem em beber e em seguida dirigir, pois sabem que não ocorrem operações de blitz com tanta frequência.

Mas rumores que o desconforto causado pelo aumento das fiscalizações de trânsito começa a refletir num relaxamento da severidade e frequência das operações, com divulgação inclusive de notícias em blogs que viaturas da BPRV foram descaracterizadas e enviadas ao interior do Estado.

Outros dados do reflexo da maior ação fiscalizadora por parte do Estado vêm da sensível redução no número de indenizações por lesões e mortes associadas a acidentes de trânsito pelo DPVAT. Pesquisa recente concluiu que se fazendo os cálculos sem que houvesse as fiscalizações de Lei Seca, uma projeção de indenizações por mortes seria em torno 40 mil pessoas mortas entre o ano de 2008, ano de criação da Lei Seca e 2018.

Os dados são positivos quando há aumento de fiscalização e aumento de operações Lei Seca. Que não se constitui em novidade, visto que outros países ao endurecerem o binômio fiscalização/punição conseguiram também reduzir as estatísticas de trânsito. Contrário a isso há o embaraçoso papel de alguns gestores na atuação de fiscalização de trânsito, como exemplo o vergonhoso número do Maranhão em realizar pífias 8 operações de Lei Seca ao longo de um ano como visto no ano de 2014.

6 CONCLUSÕES

Há uma frase que diz que a realidade jamais será obstaculizada pelo direito. O que o CTB tem tentado realizar ao longo desses 20 anos de sua criação é exatamente isso: mudar a realidade. De forma mais marcante após a criação da Lei Seca o Estado busca modificar o paradigma social de condutores que bebem e dirigem em seguida causando inúmeros acidentes, lesões, mortes e prejuízos.

Mas a cada inovação legislativa a falsa sensação de que haverá mudança ocorre principalmente imediatamente após a promulgação e entrada em vigor da lei, principalmente pelo espaço dos noticiários de tv e mídias sociais, mas não se demora muito para que um relaxamento ocorra e o número de ocorrências volte ao seu patamar de “normalidade”.

O condutor não faz a coisa certa porque é o certo a se fazer. Fazer a coisa certa não é uma realidade brasileira. O motorista brasileiro em geral teme apenas a punição, isso quando tem o risco de acontecer, pois caso perceba que não há risco de ser punido, ele comete a conduta proibida. Isso é fato. O jeitinho brasileiro se materializa na sua mais forte evidencia quando o brasileiro esta no volante de um automóvel.

Mudança desse paradigma é algo difícil, distante e trabalhoso. Não será essa geração e talvez nem a próxima a conseguir desconstruir essa realidade e construir outra em seu lugar. As diversas mudanças legislativas da Lei Seca não tem conseguido modificar realidade e a falta de operacionalização do Estado em aplicar as penalidades e retirar os motoristas embriagado dos volantes dos veículos também se mostram com grande fragilidade.

O avanço esperado pela segurança do trânsito extrapola qualquer coisa que se assentar no CTB, pois assim como dito no inicio o direito não obstaculiza a realidade. São muitos fatores envolvidos nessa mudança de realidade. O principal não é lei, é o homem. E tantas mudanças legislativas serão feitas quantas forem possíveis, mas nunca será possível fiscalizar cada esquina das inúmeras vias publicas que integram todo o vasto território brasileiro. Então é neste ponto que a lei falha e se precisa da figura do homem colaborador que faz a coisa certa pelo simples fato de que é o certo a se fazer.

Um dado animador foi encontrado que é a redução do número de acidentes, mortes e indenizações pagas entre o ano de 2014 e 2016, mostrando que o implemento das fiscalizações conseguiu refletir na redução das estatísticas de agravos no trânsito do Maranhão. Porém o ano de 2018 com a sinalização de uma possível redução das fiscalizações pode colocar novamente em risco os avanços alcançados pela maior rigidez das ações de segurança nos últimos três anos.

Quanto às diversas alterações ocorridas no CTB, essencialmente entre os anos de 2008 e 2018, tem mostrado as tentativas de se amoldar a lei à realidade. Neste percurso pode-se inferir com base na evolução normativa que o Estado ainda não conseguiu contemplar a proteção esperada da incolumidade pública.

Apesar do aumento da punição pecuniária nos casos de embriaguez e do endurecimento da tipificação penal do artigo 306, o fator fiscalizador se mostra muito aquém de causar mudança de comportamento.

Certamente o incremento nas fiscalizações realizadas traduz a realidade das ruas, com inúmeras recusas em realizar o teste do bafômetro quando e existência de operações de Lei Seca. Somado a isso a resistência da própria sociedade que se insurge contrariamente ao aumento da fiscalização.

No entanto o Estado não pode se negar a fazer o seu papel de operacionalizar o sistema de segurança e a todo custo, mesmo com as dificuldade das ingerências políticas e outras dificuldades, buscar o cumprimento daquilo que está na Lei para combater a irresponsável conduta de direção sobre efeito de álcool.

REFERÊNCIAS

ANDREUCCI, R. A. **Legislação penal especial**. 8. ed. atual. e ampl. – São Paulo: Saraiva, 2011.

BRASIL. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 21 Dez. 2012.

BRASIL. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 23 set. 1997.

BRASIL, STJ. **Habeas Corpus Nº 140.074/DF**. Julgado em 10/11/2009. DJe de 14/12/2009. Disponível em <http://www.conjur.com.br/lei-seca-nao-se-aplica-em-crimes-de-embriaguez.pdf>. Acesso em 27 jun. 2018.

BRASIL. Decreto-Lei 3.688, de 3 de outubro de 1941. Lei das contravenções gerais. Parte Geral. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ, 03 out. 1941.

BRASIL. Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014. Altera a lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 12 maio 2014.

BRASIL. Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016. Altera a lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 5 maio 2016.

BRASIL, 2009. Parecer n. 121/2009/AGU/CONJUR/DPRF/MJ, disponível em <<http://www.agu.gov.br>> Acesso em 27 de jun. de 2018)

BARBOSA, A. M. M. Aspectos Conflitantes Entre Crimes de Trânsito e Princípios Constitucionais / Antônio Marcos Martins Barbosa.-- Brasília [S.n], 2008. Pag.10. Trabalho de Conclusão de Curso da UCB. Curso de Direito.

CUNHA, Rogério Sanches. **Grupo de estudos: nova Lei Seca** – Prof. Rogério Sanches Cunha. Vídeo-aula exibida em 24 mar. 2013. Disponível em: <<http://atualidadesdireito.com.br/rogeriosanches/2013/03/24/grupo-de-estudosnova-lei-seca-prof-rogerio-sanches-cunha/>>. Acesso em: 2 jun. 2018.

COELHO, Walter. **Teoria geral do crime**. Porto Alegre: Safe, 1991.

CAPEZ, F. **Curso de direito penal : legislação penal especial**, volume 4 7. ed. – São Paulo : Saraiva, 2012.

CONTRAN. Resolução n. 432 de 23 de Janeiro de 2013. Dispõe sobre procedimentos de fiscalização do crime do artigo 306 do CTB.

DATASUS. Disponível em <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv>. Acesso em 28 jun 2018.

DUAILIBI, S. et al. **Prevalência do beber e dirigir em Diadema, estado de São Paulo** Revista Saúde Pública 2007;41(6):1058-61. [7]

DUAILIBI, S. LARANJEIRA, R. **O bafômetro e a Lei Seca**. Boletim IBCCrim, São Paulo, ano 16, n. 189, p.16-17, ago. 2008.

GÓMEZ, R. M. **Delitos y faltas relacionados con la circulación de vehículos a motor en el Código Penal de 1995**, Barcelona, Cedecs. Editorial, 1996, p. 29.

JESUS, Damásio E. **Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997)** – 8. ed. – São Paulo : Saraiva (2009) 169p.

MARTINS, J. H. S.. **Aspectos criminais do Código Brasileiro de Trânsito**. In: Palestra proferida a convite da Associação dos Advogados Criminais do Estado de Santa Catarina - ACRIMESC, Subseção de Blumenau, em 09.03.98. Disponível em: www.tjsc25.tjsc.jus.br/academia/arquivos/aspectos_criminais_trnsito_jorge_schaefer.pdf. Acesso em: 13 out. 2017.

MOURA E. C. et al. **Direção de veículos motorizados após consumo abusivo de bebidas alcoólicas, Brasil, 2006 a 2009**. Revista de Saúde Pública 2009;43(5):891-4.

MALTA, Debora Carvalho ET AL. **Consumo de bebidas alcoólicas e direção de veículos, balanço da lei seca, Brasil 2007 a 2013**. Revista de Saúde Pública 2014;48(4):692-696.

MARCÃO, R. **Crimes de Trânsito**. Anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei n. 9.503, de 23-9-1997. 4. Ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

MARANHÃOa. **Relatório aponta que ações do Detran-MA contribuíram para reduzir acidentes este ano**. Notícia veiculada no dia 25 de novembro de 2015. Retirado em 01/03/18 de <http://www.ma.gov.br/relatorio-aponta-que-acoes-do-detran-ma-contribuiram-para-reduzir-acidentes-este-ano>. Acesso em 28 de jun. 2018.

MARANHÃOb. **Companhia de Polícia Rodoviária apresenta balanço das ações de 2016**. Notícia veiculada no dia 30 de janeiro de 2017. Retirado em 01/03/18 de <http://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/seguranca/companhia-de-policia-rodoviaria-apresenta-balanco-das-acoes-de-2016>. Acesso em 28 de jun. 2018.

MARANHÃOc. **Ações educativas e de fiscalização reduziram em 25% número de mortes no trânsito no Maranhão**. Notícia veiculada no dia 13/02/2017. Retirado em <http://www.detran.ma.gov.br/paginas/detalhe/19558>. Acesso em 28 de jun. 2018.

MARANHÃOd. **Mil Dias de Mudança: Vítimas de acidente de trânsito caem 59% no Maranhão. Notícia veiculada no dia 28/09/2017**. Retirado de <http://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/especial/vitimas-de-acidente-de-trnsito-caem-59-no-maranhao>. Acesso em 28 de jun. 2018.

NMANSUR, J. **O que é alcoolismo?** São Paulo: Brasiliense (1988) 16-17.

NASCIMENTO, D. P. **Procedimentos fiscalizatórios da embriaguez ao volante [manuscrito]: aspectos jurídicos decorrente das alterações do Código de Trânsito Brasileiro – 2010.** 66f.:

NOGUEIRA, F. **Crimes do Código de Trânsito.** Leme: JH Mizuno, 2013. 3. Ed.

OLIVEIRA, W. T. **CTB - Controvertido, Natimorto, Tumultuado.** *Boletim IBCCRIM*, n. 62: 62-69 (1997).

O LIBERAL. **O uso do álcool causa 75% das mortes no trânsito.** Disponível em <https://www.novareabilitacao.com.br/single-post/2017/03/04/O-uso-e-abuso-do-%25C3%25A1lcool-causa-75-das-mortes-no-tr%25C3%25A2> . Acesso em 25 jun. 2018.

PINHEIRO, G. F. L. **Enfim, o código: Lei n 9.503, de 23.09.1997.** Boletim IBCCrim, São Paulo, ano 5, n. 60, p.14-15, nov. 1997.

_____. **A embriaguez no Código de Trânsito Brasileiro,** Boletim do IBCCrim, 83:3, São Paulo, out. 1999.

STJ: lesão corporal culposa não absorve embriaguez ao volante. Disponível no sitio < <http://meusitejuridico.com.br/2018/04/18/stj-lesao-corporal-culposa-nao-absorve-embriaguez-ao-volante/>> Acesso em 28 de jun. 2018.

STF: Recurso Ordinário em Habeas Corpus 110.258 Distrito Federal. Disponível no sitio <http://www.redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp> Acesso em 28 de jun. 2018.

World Health Organization. **Drinking and Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners.** Geneva: Global Road Safety Partnership; 2007.